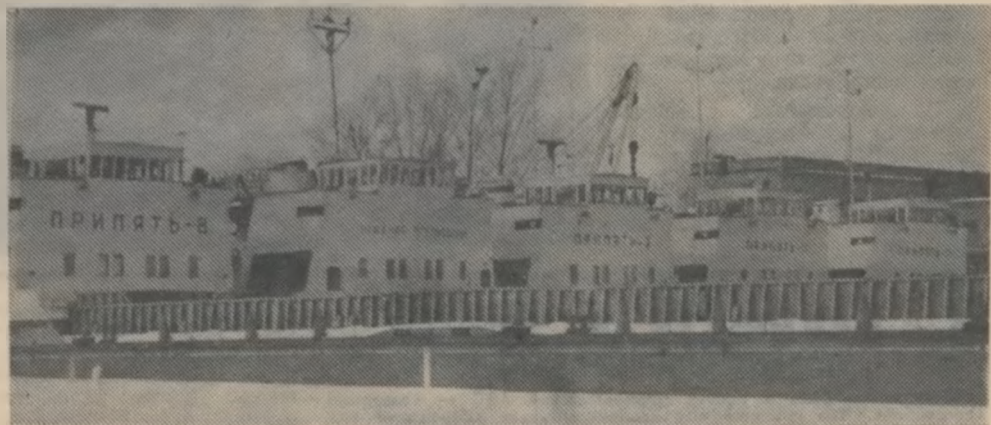


2 ИЮЛЯ — ДЕНЬ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА



МЫ ЕЩЕ МНОГОЕ МОЖЕМ

С улицы Ленина г. Чернобыля открывается вид на затон, где разбросаны сейчас около 30 бесхозных судов Главречфлота УССР, оставленных после аварии на ЧАЭС. Здесь же щит с фирменным знаком и надписью: «Чернобыльская ремонтно-эксплуатационная база флота». Это предприятие, на котором строили, ремонтировали и эксплуатировали суда, производили машиностроительную продукцию и товары народного потребления, было самым крупным в Чернобыле.

В ноябре 1916 года от местечка Наровля в Чернобыльский затон была прибуксирована плавучая мастерская, на палубе которой стояли токарный станок и слесарные тиски. С этого и началось предприятие. Ремонтировали черпаковые земснаряды, пароходы и мотокатера. Затем на берегу оборудовали столярную и слесарную мастерские и небольшую кузницу, построили литейную мастерскую. Для вращения станков на металлической шаланде установили паровой локомотив.

В годы гражданской войны здесь ремонтировались корабли Днепровской военной флотилии, на суда устанавливалось вооружение и броня. Позже мастерскую захватили белополяки, вывезли или затопили оборудование.

В конце 1921 года мастерскую начали восстанавливать. Подняли из воды оборудование, и уже весной 1922 года она приступила к работе. Ежегодно коллективом мастерской ремонтировалось до 150 деревянных барж, буксирные пароходы.

А в 1928 году началась реконструкция. Была подсыпана территория, построено здание парокотельной, установлены огнетрубный паровой котел и паровая машина, пилорама. Мастерские стали судоремонтным заводом.

В июле 1941 года, в связи с приближением линии фронта, заводское оборудование было демонтировано, частично погружено на баржи и эвакуировано в город Ростов-на-Дону, часть станков затоплена, заводские корпуса взорваны.

После отступления немецко-фашистских захватчиков начались восстановительные работы. Станки и оборудование шли из Москвы, Горького, Челябинска. Из Ростова-на-Дону и Чистополя было доставлено эвакуированное оборудование. Поднимались и ремонтировались суда, затопленные в затоне, возводились временные корпуса

цехов. В 1945 году восстановление Чернобыльского судоремонтного завода было закончено.

С 1950 года завод начал строить грунтоотводные шаланды, баржи деревянные и металлические, а в мае 1955 года был реорганизован в Чернобыльскую ремонтно-эксплуатационную базу флота. Ей подчинили флот в составе 186 судов. Численность работающих выросла до 1.200 человек. Здесь было освоено строительство шаланд, бензоналивных барж, дебаркадеров, земснарядов, других промсудов. Всего было построено около 480 судов.

Последние перед аварией на ЧАЭС годы предприятие наращивало темпы капитального строительства. Объем перевозок, производимых флотом базы, доходил до двух миллиардов тонно-километров.

На второй день после аварии на ЧАЭС завод приступил к выполнению задания по изготовлению захватов для парашютов. Весь коллектив до 2 мая работал на погрузке песка в мешки, которые пакировались и сбрасывались с вертолетов на поврежденный реактор. Трудились в две смены.

В Главном управлении речного флота в это время была какая-то растерянность и неопределенность: эвакуировать предприятие, или нет? Припять была уже эвакуирована, гамма-фон превышал нормы. А люди продолжали работать, хотя в затоне было большое количество судов, на которых можно было вывезти еще чистое оборудование, материалы, да и спасти сам флот. Но все продолжало оставаться на месте, заражаясь радиоактивной пылью.

Об эвакуации Чернобыля объявили населению 2 мая. Но флот уже нельзя было вывести, поскольку в районе порта действовал понтонный мост и суда оказались в ловушке. Только 5 мая, когда были эвакуированы заречные села, флот в составе 28 судов вышел из Чернобыльского затона и взял курс на Киев. Уже через несколько дней на ремонтной базе Киевского судостроительно-судоремонтного завода на них начались работы.

Рабочие ЧРЭБФ оказались в трудном положении: жили в с. Бабинцы, в тесноте, дорога на работу и обратно занимала ежедневно более четырех часов. И все же большая часть флота была дезактивирована, отремонтирована и вступила в строй.

[Окончание на 4-й стр.]

МЫ ЕЩЕ МНОГОЕ МОЖЕМ

[Окончание. Начало на 1-й стр.]

Это «Припять-4», «Мукачево», «Керчь», «Горловка», «СТ-72».

После нескольких реорганизаций в конце 1987 года ЧРЭБФ была ликвидирована. Но история предприятия на этом не кончается. Его наследником стало созданное 1 марта 1988 года предприятие по ремонту технологического оборудования и механизмов ПРТОиМ ПО «Комбинат».

Еще с мая 1987 года на бывшей территории ЧРЭБФ начали производиться дезактивационные работы. Были захоронены деревянные постройки: клуб, гараж, пиломатериалы, склады, а также транспорт, запасы каменного угля, снят слой грунта, убраны деревья, произведена дезактивация всех зданий и сооружений, восстановлено электрохозяйство, водопровод, канализация с очистными сооружениями, компрессоры, грузоподъемные механизмы, котельная, станочное оборудование. Подготовлены к работе четыре производственных участка: механический, слесарный, сварочный и заготовительный. Произведен ремонт внутренних дорог и переправы, восстановлена телефонная связь.

К октябрю 1988 года все было готово к работе в зимних условиях. Началось выполнение заказов предприятий 30-километровой зоны. Всего для предприятий СДТУ, ЧАЗС, ОМТС, УЖКХ, СП «Комплекс», РСУ, предприятий Славутича и Зеленого Мыса выполнено заказов на десятки тысяч рублей.

Но тут началось что-то непонятное. ПРТОиМ неожиданно ликвидируется и передается в СП «Комплекс». Затем издается приказ об организации на территории предприятия еще одного самостоятельного предприятия, а также передаче котельной в подчинение ПТиЭС для «восстановления,

ремонта и ввода в эксплуатацию энергетического оборудования и инженерных сетей ЧРЭБФ», хотя инженерные сети и котельная работают с осени 1988 года.

Какая необходимость была в разобщении коллектива? Ведь централизация ремонта оборудования дает большие преимущества. Судите сами. В 30-километровой зоне ремонтом и изготовлением металлоконструкций занимаются сотни людей. На каждом предприятии имеются электрогазосварщики, слесари-ремонтники, слесари-монтажники, станочники и все равно заявки от этих предприятий поступают к нам. Почему? Не только из-за того, что на этих предприятия люди работают не по нормам, без калькуляции работ, но главным образом потому, что нет материалов и нужного оборудования. Только при индустриальных методах производства (агрегатом и поточно-узловым) можно серийно делать ремонты оборудования и механизмов, изготавливать любые металлоконструкции. А с вводом нормирования и централизованного снабжения производительность труда увеличится в 1,5—2 раза, снизится себестоимость работ и продукции.

И еще один момент. В «Трудовой вахте» было опубликовано выступление генерального директора ПО «Комбинат» о том, что необходимо поднимать оставшиеся в затоне суда на берег и разделять их на металлолом. Осталось только найти организацию, которая это смогла бы сделать. Ее искать не надо! На ЧРЭБФ поднимали и разделяли сотни самых различных судов, имеется технология, оборудование. Нужно только конкретное задание.

Так что ЧРЭБФ еще может послужить!

Юрий ГИРИЧ,
начальник участка технологических средств СП «Комплекс».