

На минувшей неделе случилось то, о чем наша газета предупреждала еще 19 марта. На территории ОАО «Петропавловская судостроительная» затонул понтон, соединявший с берегом последний действующий на предприятии док под номером четыре. В результате сооружение оказалось фактически отрезанным от суши, а судоремонтники, которые несут там постоянную вахту, в течение нескольких дней были вынуждены рисковать жизнью, добираясь до рабочего места.

60 метров по тонкому весеннему льду, когда под тобой восьмиметровая глубина, и каждый шаг может стать роковым, испытание не для слабонервных. Тем более что по пути приходится перепрыгивать через трещины, в которых плещется ледяная вода. Хорошо еще, что рабочие успели до оттепели завершить ремонт СРТМК «Талер», который в четвертом доке чинил главный вал. В противном случае добираться к доку, подвергая себя смертельной опасности, пришлось бы не только вахтенному, но и бригадам судоремонтников.

То, что ржавая дырявая посудина с наступлением весны уйдет на дно Авачинской бухты, ни для кого не было секретом. Зимой понтон держался на поверхности только потому, что стоял на льду. Когда потеплело, плавсредство своей массой продавило лед, перевернулось и утонуло, оборвав при этом проложенный по нему с берега кабель электропитания.

Прекратить несение вахты нельзя. Во-первых, необходимо обеспечивать жизнедеятельность сложного сооружения, каковым является док. Во-вторых, и это, пожалуй, главная причина, выход на вахту является сегодня единственным для рабочих способом хоть немного поправить свое материальное положение. Они не получали зарплату с июля прошлого года, а за каждую смену руководство предприятия неофициально выдает на руки по пять тысяч рублей.

В начале марта там же, у четвертого дока, утонул такой же ржавый технический понтон. Тогда, как и сейчас, во время крушения никто не пострадал. Людей на понтоне не было, там лишь хранилось ненужное для работы в данный момент оборудование. Но даже эта авария не заставила руководство ОАО «Петропавловская судостроительная» задуматься о соблюдении элементарных норм техники безопасности. Территория агонирующего предприятия сегодня выглядит так, будто оно подвергалось массированным бомбардировкам, и лишними жертвами, видимо, здесь никого не удивить.

Еще одну историю вопиющего равнодушия нам рассказал старший электромеханик дока Виктор Иванов. С сообщением о ледовой «дороге смерти», по которой только ему дважды приходилось следовать на вахту, он обратился в региональное управление МЧС. Но там его даже не стали слушать. Наши доблестные спасатели во главе с полковником Олегом Волюнкиным привыкли креститься лишь тогда, когда грянет гром. Вместо того чтобы оперативно отреагировать на заявление человека, который взывал о помощи, управление МЧС 13 апреля на своем официальном сайте разместило пресс-релиз о том, что такое хорошо, а что такое плохо. «Под весенними лучами солнца лед на водоемах становится рыхлым и непрочным, – открывают Америку писатели из чрезвычайного ведомства. – Выходить в это время на его поверхность крайне опасно. Однако каждый год многие люди пренебрегают мерами предосторожности и выходят на весенний лед, тем самым подвергая свою жизнь смертельной опасности».

Нужно ли быть спасателем, чтобы публиковать подобные прописные истины? Думается, совсем не обязательно. Но те, кто оставляет без внимания информацию о том, что в черте Петропавловска люди выходят на весенний лед не по собственной глупости, а по

служебной необходимости, называться спасателями тоже вряд ли могут.

В итоге, осознав серьезность ситуации, руководство «Петропавловской судовой верфи» все же решило вопрос о доставке вахтенных на док катером. Это влечет за собой значительные затраты, но пойти на них пришлось, ибо иначе трагедии было не избежать. Продолжительность смен возросла до двух суток, но судоремонтники не ропщут. На доке есть запас продуктов и топлива, а пять тысяч рублей за каждую вахту им продолжают платить.

Остается, правда, открытым вопрос, что делать в случае, если, не дай бог, в отрезанном от земли доке возникнет пожар или потребуются вызвать скорую помощь? Скорее всего, тогда спасти себя судоремонтникам придется самим. На МЧС надежды у них уже не осталось. Ну не повезло полковнику Волюнкину; опять пришла весна.

Дмитрий ЧЕРНОВ.