

Далекий и Жаркий Ассаб

В. ИВАНОВ



НАД ГОРИЗОНТОМ висел мираж: узкая полоса воды, над ней деревья с плоскими кронами, дальше — холмистая степь. Автобус двигался вперед, мираж уходил все дальше.

Инженер Руслан Твердохлебов и восемь его спутников — советские рабочие — сварщики, арматурщики, монтажники — ехали из Аддис-Абебы в Ассаб. Здесь, на берегу Красного моря, по соглашению между Советским Союзом и Эфиопией строился нефтеперегонный завод.

Автобус шел по высокогорной саванне. У шоссе то и дело появлялись любопытные павианы. Они сидели рядом, рассматривая машину. Длинноногий страус кинулся от автобуса по шоссе. Его удалось перегнать лишь на скорости 70 километров в час. Пугливые антилопы метнулись в сторону, легко перескакивая друг через друга. У рожицы прямо на дороге лежал лев. Он лениво поглядывал на автобус и не хотел подниматься. Пришлось объезжать его.

На второй день спустились в Данакильскую пустыню. Насколько хватало глаз — черный, твердый, как сталь, базальт. Не единой травинки. Казалось, вокруг — пейзаж другой планеты. Двухдневная дорога подходила к концу. Шоссе выбежало на берег Красного моря. Ослепительно сверкала синяя поверхность воды. У коралловых рифов пенится прибой. Над морем кружили чайки. Ветер нес горячий влажный воздух.

Вот и Ассаб, провинциальный городок с десятитысячным населением. Узкие улочки, одноэтажные и двухэтажные дома, круглые глинобитные хижины — тукули — с коническими соломенными крышами. Арабы в тюрбанах и галабиях, данакильцы в набедренных поаязках, амхарцы в белых длинных шамах. На улицах пасутся козы, которых здесь называют «газели».

Руслан Твердохлебов поселился в гостинице. Домов для специалистов еще не было.

ПЕРВЫЕ ЗАТРУДНЕНИЯ

На строительной площадке будущего нефтеперегонного завода пока лишь — черные базальтовые холмы. Гремели взрывы: расчищали место для корпусов. Руслан получил задание — заложить фунда-

менты под аппараты для атмосферно-вакуумной установки. Ему дали бригаду — двадцать местных рабочих. Никто из них не имел никакой квалификации, почти все были неграмотны. Большинство пришло на стройку прямо из пустыни. Многие не имели понятия, что такое, например, десять метров. Какое это приблизительно расстояние, если его отложить на земле? Им просто не приходилось раньше размышлять над этим. И с такой бригадой нужно было возводить современный завод!

Твердохлебов расстроился и даже немного растерялся. Раньше, когда он строил предприятия и жилые дома в Москве, он имел дело только со специалистами. А сейчас любое его задание непонятно рабочим. Они не могут даже отпилить по размеру доску. Ведь никогда в жизни они не строили и не учились этому. В довершение всего у инженера и рабочих не было общего языка. Правда, Твердохлебов неплохо знал английский, и с помощью бригадира Мусфуна, который немного говорил на этом языке, он кое-как объяснялся с эфиопами.

Рабочие с опаской поглядывали на инженера. Не уволят ли он их за то, что они не умеют ничего делать? И в то же время присматривались: а много ли сам знает, хороший ли специалист? Когда, например, Руслан дал им задание — установить два столба, он заметил, что рабочие хитро переглядываются. Один из них выступил вперед и спросил:

— А как же мы установим их? Ведь в базальте яму не выроешь.

Твердохлебов сказал, что основание столба нужно обложить камнями, а камни залить раствором цемента. Рабочие явно проверяли своего начальника. Они уже видели такие сооружения на других участках стройки.

В большинстве своем рабочие были людьми трудолюбивыми. Они пришли на стройку в надежде получить квалификацию, устроить свою жизнь. И Твердохлебов искренне решил помочь им.

Инженер старался узнать людей, узнать, на что способен тот или иной работник. Твердохлебов по характеру — человек спокойный, уравновешенный. Объясняя, он не волновался, не повышал голоса, если его не понимали. Рабочие в свою очередь старались запомнить каждый прием, каждое слово.

Чтобы сделать, скажем, деревянную опалубку для фундамента, Твердохлебов брался за один конец доски, к другому ставил рабочего. Остальные смотрели. Доску примеряли. Твердохлебов отпиливал ее по размеру. Следующую доску отпиливали уже сами эфиопы. Рабочие не умели обращаться с отбойным молотком. Твердохлебов сам брал молоток, показывал, как работать. Через год все в бригаде стали квалифицированными строителями.

БЛИЖЕ УЗНАЮТ ДРУГ ДРУГА

На стройке была введена система подрядов. Подрядчики получали от администрации заказ на строительные работы, сами нанимали рабочих, сами им платили.

Один из подрядчиков, с которым приходилось иметь дело Руслану, был данакилец Махмуд — высокий худой человек лет пятидесяти, в галабии и тюрбане. В Массауа он держал два магазина. Никакого представления о том, как класть фундамент и стены, он не имел. Он привлекал квалифицированных рабочих со стройки, назначал бригадира и надсмотрщика, привозил из пустыни разнорабочих, которым платил очень мало. Всеми работами руководил инженер Твердохлебов.

Махмуд получал немалую прибыль от подрядов, ездил в элегантной машине. Из четырех его жен с ним была только самая младшая, шестнадцатилетняя. Старшая жена управляла магазинами в городе Массауа, еще одна жила в пустыне, где у Махмуда было стадо верблюдов. Махмуд был главой мусульманской религиозной общины и пользовался большим влиянием у своих соплеменников.

Он любил поговорить с Твердохлебовым о политике, о жизни в Советском Союзе. Он регулярно слушал радио. Однако о многом у него были весьма своеобразные представления. Как-то, увидев детей советских специалистов, Махмуд спросил:

— А разве вы знаете своих детей?

Твердохлебов удивился:

— Как же мы можем не знать своих детей?

— Так ведь их у вас отнимают.

— ???

— Разве государство не берет у вас детей при рождении на воспитание?

— В первый раз слышу об этом.

Махмуд смотрел сконфуженно.

Вторым подрядчиком, с которым Твердохлебов часто имел дело, был Баене. Ему исполнилось только тридцать, но он был уже главою рода, кочующего в пустыне. К нему часто приходили соплеменники — и молодые, и старики — решать споры. Прежде чем стать подрядчиком, Баене работал на стройке простым маляром. Получив заказ на окраску оборудования, он продолжал работать сам. На работу он приглашал людей из своего рода. Многим не платил ничего, исходя из каких-то своих внутриродовых расчетов, другим платил один эфиопский доллар в день при минимуме зарплаты 2,4 доллара (считая надбавку за жаркий климат в Ассабе).

Подрядчики удивлялись, почему Твердохлебов, который раздавал им заказы на большие суммы, сам не имел от этого никакого дохода, не требовал с них какой-либо процент для себя. Такое бескорыстие их настораживало. Что он за человек? Что ему нужно? Но потом, поняв, что советский инженер заботится лишь о пользе дела, стали еще больше уважать его.

Простые рабочие относились к молодому инженеру как к человеку, которому можно доверять. Они советовались с ним о домашних делах, расспрашивали его об СССР.

Рабочие удивлялись и смеялись, увидев на строительстве советских женщин.

— Почему мадам работают? Мадам — инженер?

Но потом они привыкли к специалистам в юбках и даже говорили, что в работе женщины не уступают мужчинам.

Многие эфиопы быстро изучили русский язык. Встречаясь, они приветствовали друг друга по-русски: «Как живешь?» — «Очень хорошо». Офореке Бархане — парень со средним образованием, изучил русский язык за год. Сначала он был рабочим, потом — кладовщиком, потом стал переводчиком у Твердохлебова. Изучая язык, он читал русские книги. Он записывал целые выражения в блокнот и на внутренней, светлой стороне ладони, читая их по многу раз в день. На стройке произошло странное слияние языков — русского, итальянского, английского и амхарского. Рабочие объяснялись с помощью тех слов, которые знали. Если, например, один говорил другому: «В семь оклок пиколо макина кой», — это означало, что в семь часов маленькая машина должна остановиться здесь. В общем, эфиопские и советские рабочие отлично понимали друг друга.

Рабочих интересовала техника. На курсах, организованных на стройке, обучали специальностям шофера, крановщика, токаря, монтажника, сварщика. Все старались во что бы то ни стало получить специальность, чтобы потом иметь кусок хлеба. Те, кто не попал на курсы, старались узнать машины сами, что бывало не безопасно. Рабочий с участка Твердохлебова разузнал у бульдозериста-эфиопа, как управлять бульдозером, и однажды, воспользовавшись отсутствием водителя, влез в машину и запустил ее. Бульдозер двинулся вперед. Рабочий испугался и соскочил на землю. А бульдозер шел прямо на очистительную колонну. Поднялся крик. Перепуганный водитель едва успел догнать машину и вовремя остановить ее.

Кое-кто из получивших специальность «давал уроки» желающим за деньги. Учили управлять грузовиками, кранами и другими механизмами. Учили, конечно, плохо. В результате один из «учеников» упал вместе с «МАЗом» в глубокую яму. Другой, решив самостоятельно «овладеть» подъемным краном, поднялся в отсутствие крановщика в кабину и... опрокинул кран.

Перед окончанием строительства Твердохлебову, как и другим советским специалистам, пришлось работать по две смены каждый день: не укладывались в сроки. Ассаб — одно из самых жарких мест в мире. С шести утра до вечера под открытым небом, под солнцем... Прекратился ветер с моря. В воздухе — ни малейшего движения. Дым от сигареты облаком стоял около головы. А температура поднималась. Через каждый час приходилось «охлаждаться» в кондиционированном помещении. Одного из арматурщиков-эфиопов поразил солнечный удар. В особенности страдали те, которые недавно пришли на стройку. Они были истощены. Но хуже всего, пожалуй, было советским сварщикам. Им приходилось работать в раскаленных стальных резервуарах при температуре +70 градусов. Сварщики выдерживали не больше 15—20 минут.

ВРАГИ ЗАВОДА

Но как бы велики ни были трудности, стройка шла к завершению. Поднимались стены цехов, монтировались на открытых площадках ректификационные колонны. Советские корабли непрерывно подвозили оборудование. Огромные, на 10 тысяч кубических метров, стальные резервуары для хранения топлива доставлялись в Ассаб свернутыми в тонкие рулоны, которые затем разворачивались и устанавливались с помощью мощных тракторов и кранов. Приехали эксплуатационники, проходившие практику на нефтеперегонных заводах СССР и других стран.

Скоро завод должен быть пущен. Он будет перерабатывать 500 тысяч тонн нефти из стран Персидского залива. И Эфиопия, ввозящая нефтепродукты, сможет стать их экспортером и сохранить миллионы своих долларов. В течение пяти-шести лет после пуска завод окупит свою стоимость, окупит заем, полученный у СССР.

Но такая перспектива, видимо, не всех устраивала. Кое-кому хотелось, чтобы все шло по-старому.

Электростанция была построена раньше многих объектов. Все было подготовлено к пуску тока в сеть. С вечера помещение станции было осмотрено, двери опечатаны. А утром, когда включили рубильник, произошла вспышка, раздался сильный треск. Кто-то перекрыл шины толстым медным штырем и устроил короткое замыкание. Это была попытка на-

нести удар заводу — первенцу тяжелой промышленности Эфиопии. Сгори хоть один из трансформаторов, пуск завода задержался бы минимум на полгода. К счастью, предохранитель сработал отлично.

И до этого были случаи, когда бросали гайки в шестерни подъемных кранов. Последняя попытка вредительства была совершена уже после отъезда Твердохлебова в Москву. Завод уже был готов к пуску. Рядом с ним стояли резервуары фирмы «Мобил» с 3,5 тысяч тонн горючего. И вот однажды раздался взрыв. Взорвались резервуары от мины замедленного действия. Много часов у самых стен стройки бушевало пламя. Горящее топливо выплескивалось на территорию завода, гремели взрывы. В любую минуту мог загореться нефтепровод, мог взлететь на воздух резервуар с бензином. Но советские специалисты и рабочие Эфиопии отстояли завод.

ОТЪЕЗД

Работы по сооружению заканчивались, и строители постепенно уезжали, уступая место технологам. Собрался в обратный путь и Руслан Твердохлебов. Проводить его пришли подрядчики и рабочие его бригад. Это было расставание настоящих друзей. Эфиопы говорили о человечности советского инженера, о том, что он хорошо относился к рабочим, многому их научил. Они просили его не забывать о них в далекой Москве. На память они подарили ему щит и копье. Потом в честь советского специалиста был исполнен ритуальный танец. «Мы делаем это только для вас», — сказал Твердохлебову один из эфиопов.

Когда самолет поднялся, эфиопы, пришедшие проводить советского инженера, все еще стояли на аэродроме и махали вслед.

Столица Алжира завтра

Непрерывный поток машин и автобусов, длинные очереди на остановках, пронзительные гудки, рев моторов, выхлопные газы — таков повседневный вид центральных улиц алжирской столицы с 5 до 7 часов вечера.

В это время закрываются все государственные учреждения. Десятки тысяч служащих, закончив работу, спешат попасть домой. В часы «пик» на улицах невозможно повернуться, чтобы кого-нибудь не задеть, в автобусы не втиснуться. Повсюду шум, гам, духота. Однако в самом недалеком будущем глазам путешественника предстанет совершенно иной Алжир.

Народная коммуна Алжира приняла решение — реконструировать город. Разработан специальный план благоустройства столицы, рассчитанный на несколько лет. Разгрузить центр Алжира, равномерно распределить предприятия, учреждения, магазины — такова основная и первоочередная цель нового плана. В соответствии с ним намечается «разрядить» главные деловые

и торговые улицы Ларби и Бен Мхиди, Дидуш Мурад и ряд других, переведя все находящиеся там министерства, национальные компании, государственные банки в более отдаленный от центра и менее населенный район аль-Анассер. Одновременно торговый центр переместится в пригород аль-Харраш, а промышленные предприятия — в специально выделенные для этого за городской чертой зоны. В живописном уголке столицы — Гидре будет построен специальный городок, в котором разместятся иностранные посольства.

Очень остро стоит проблема транспорта. Начиная с 1962 года население города в среднем ежегодно увеличивается на 50 тысяч человек. В настоящее время в столице около миллиона жителей, в то время как, по подсчетам специалистов, ей вполне «хватит» бы и 500 тысяч. Рост населения неизбежно влечет за собой и увеличение автопарка. А это, в свою очередь, приводит к толчею на улицах, многочисленным авариям, загрязнению воздуха и настоящему транспортному «удушению» города.

Чтобы как-то разрешить эту проблему, предполагается проложить специальный объездной путь для грузового транспорта, сократить количество автобусов и вместо них увеличить число поездов, связывающих пригороды Хусейн-Дей, Белькур, аль-Харраш с центром, построить пассажирский фуникулер «центр — аль-Анассер».