

Куба – любовь моя. Глава вторая. Рабочие моменты



В октябре, ноябре и декабре мы публикуем в нескольких частях воспоминания инженер-геолога Николая Афанасьевича Самуся о его работе на Кубе 1980-х годах. В этих воспоминаниях много личного, не связанного с профессией. Ведь специалистов тогда приглашали не на один месяц, с собой разрешали перевозить всю семью. Поэтому предлагаемый рассказ интересен скорее с точки зрения истории. Но и для профессионалов найдутся полезные главы, рассказывающие об особенностях работы российских инженер-геологов за рубежом.

Николай Афанасьевич Самусь
ООО «ГеоСИМ»

К быту приспособились быстро, благо никаких домашних забот не было. Супруги специалистов, как правило, не работали, продовольственный магазин был рядом, клуб и открытая киноплощадка – тоже, времени свободного – хоть отбавляй. Хуже обстояло с финансами. По прибытии я не только поменял дорожные чеки, но и получил зарплату (чуть больше 120 кубинских песо) и подъемные, что дало в общей сложности около тысячи песо, однако в первые же дни мы увидели, как быстро тают эти деньги. Как жить? Сработала взаимовыручка. Нам сразу новые знакомые объяснили, что в магазине надо выбирать все продукты, положенные по карточке (тархете), а покупатели найдутся. Сказали и ориентировочные цены: чтобы не уходил покупатель и не подводить соседей. На инструктаже всем строго настрого запрещалось вступать в непроизводительные отношения с местным населением, периодически за этим следила и местная полиция, тем не менее торговали почти все «советики» за редким исключением. На официальную зарплату прожить было невозможно, но из-за безденежья на Родину никто при нас не уехал. Мы хоть

и с удивлением, но немного были к этому подготовлены, поскольку в нашу входную дверь на первом этаже постучали в первый же день после переезда из «Бристоля» в квартиру.

Дом наш стоял примерно в 150 м от берега Мексиканского залива (Гавана находится на северном берегу острова Куба), а до пляжа с «оборудованным» входом в море – ещё метров 200 к западу. Оборудование пляжа состояло в использовании хорошо протоптанной дорожки через коралловые заросли, в пределах которой из-за частых ежедневных проходов людей морские ежи не селились, и можно было входить в море босиком, не опасаясь наступить на морского ежа с его острыми, но хрупкими иголками.

Впечатлений, особенно в первые дни, было хоть отбавляй. Я заранее подготовился и заставил себя писать дневник, вернее – сразу два: в одном отмечал интересное в быту, в другом – только самые краткие сведения о проделанной за день работе. Оба дневника сохранились, я периодически в них заглядываю, но, разумеется, в них не отражено ничего, что не нужно было знать посторонним (бережённому бог бережёт): ни о торговле, ни о политике не написал ни слова. Такие сведения привожу только по памяти.

Поскольку мы приехали в конце ноября и ещё 9 дней «сидели» в гостинице, обязательную подписную кампанию по периодической прессе мы пропустили, но годовой отчёт надо было писать. Практически весь декабрь сначала об этой эпопее велись тревожные разговоры, а потом пошло составление годового отчёта, вернее – серии отчётов: общий по экспедиции и затем отдельно по каждому поставщику. Мы, как новички, «учились», как надо делать эту труднейшую и ответственнейшую работу, то есть, в основном делали её, выслушивая понукания и поучительные замечания «стариков». Где-то в начале января черновик отчёта был сдан, по случаю чего на работе была распита бутылка белой. Сдали отчёты в окончательном виде только 20 февраля 1985 года.

Параллельно с общегодовым отчётом велась работа по подготовке предстоящих изысканий по площадке нефтебаков в Матансасе и трассе нефтепровода Матансас-Сьенфуэгос. В то время Советский Союз ежегодно поставлял на Кубу около 19 миллионов тонн нефти. Нефтеперегонный завод, потреблявший советскую нефть (кубинская добавлялась в небольших объёмах, так как в чистом виде заводу она была не по зубам из-за примесей) был построен в городе Сьенфуэгос («Сто огней») на южном берегу острова (второй был в Сантьяго-де-Куба), но там Карибское море мелкое, тяжёлые танкеры с большой осадкой заходить в порт не могли, приходилось возить небольшими танкерами. Вот и возникла идея построить в Матансасе нефтяной терминал для тяжёлых танкеров (Супертанкерос), перевозивших сразу по 150–250 тысяч тонн нефти (не пользуюсь морскими терминами, ибо не владею ими). На берегу бухты надо было построить, кроме причала, нефтехранилище, а уже из него нефть перекачивать по трубам на завод в Сьенфуэгос. Для проекта причала изыскания выполняла группа морских геологов из Одессы, сидевшая, как и мы, в ЭНИИ «на сотой улице». Экспедиция «Стройизыскания» силами матансасского подразделения выполняла полевые работы для строительства баков и нефтепровода, а наша группа главных специалистов курировала её работу и помогала составлять программы изысканий и отчёты. В момент нашего приезда дело шло к завершению изысканий по площадке нефтебаков и составлению отчёта. И тут проектировщики потребовали выполнить опытную цементацию карстового поля в пределах площадки будущего строительства баков, поскольку вся она была сложена морскими карбонатными породами – калькаренидами (известковой мукой из перетёртых кораллов, пластичной во влажном виде, как суглинок) и крепкими известняками. Поверхность площадки была покрыта «собачьими клыками», понорами, а местами при бурении случались провалы инструмента, то есть, вскрывались карстовые полости.

За время работы у меня сложилось своё представление об эволюции известковых (карбонатных) отложений Кубы. Коралловый детрит в зоне пляжа перетирался до крупности «пыли», образуя калькарениты (во влажном состоянии пластичные, как суглинки), которые, будучи приподнятыми тектоническими процессами выше уровня океана, в результате переменного увлажнения и преобразования в гидрокарбонаты при значительном снижении влажности и свободном обмене с кислородом воздуха со временем превращались в карбонаты (известняк), образуя скальные пластины вдоль вертикальных или наклонных трещин, сохраняя устойчивые поверхности вдоль берега моря, а также в «обделке» карстовых полостей. Нам в Матансасе приходилось выбуривать колонки крепкого известняка в толще калькаренитов длиной более 5 м, которые для извлечения из буровой трубы приходилось ломать на фрагменты длиной примерно по метру. На дневной поверхности калькаренит по той же причине превращался в «собачьи клыки» с многочисленными шипами и поглощающими воронками – понорами.

О том, что надо разработать программу опытной цементации карстового поля – площадки размещения будущих нефтебаков в Матансасе, я услышал буквально в первые дни выхода на работу. Несмотря на то, что наш главный геолог В.И. Мартин из закарстованной Уфы защитил кандидатскую диссертацию по карсту Башкирии, составлять программу поручили мне, как главному геотехнику, знавшему карст только по лекциям в университете более 25 лет назад. Со строительными вяжущими (цементами) теоретически и практически до этого мне приходилось иметь дело как самоучке только при возведении своего дачного домика. Надо отдать должное Володе Птицыну, нашему главному специалисту по бурению: он тут же вручил мне какой-то «букварь» по цементным растворам, откуда я хоть что-то узнал о составлении этих растворов, прочности и времени их твердения.

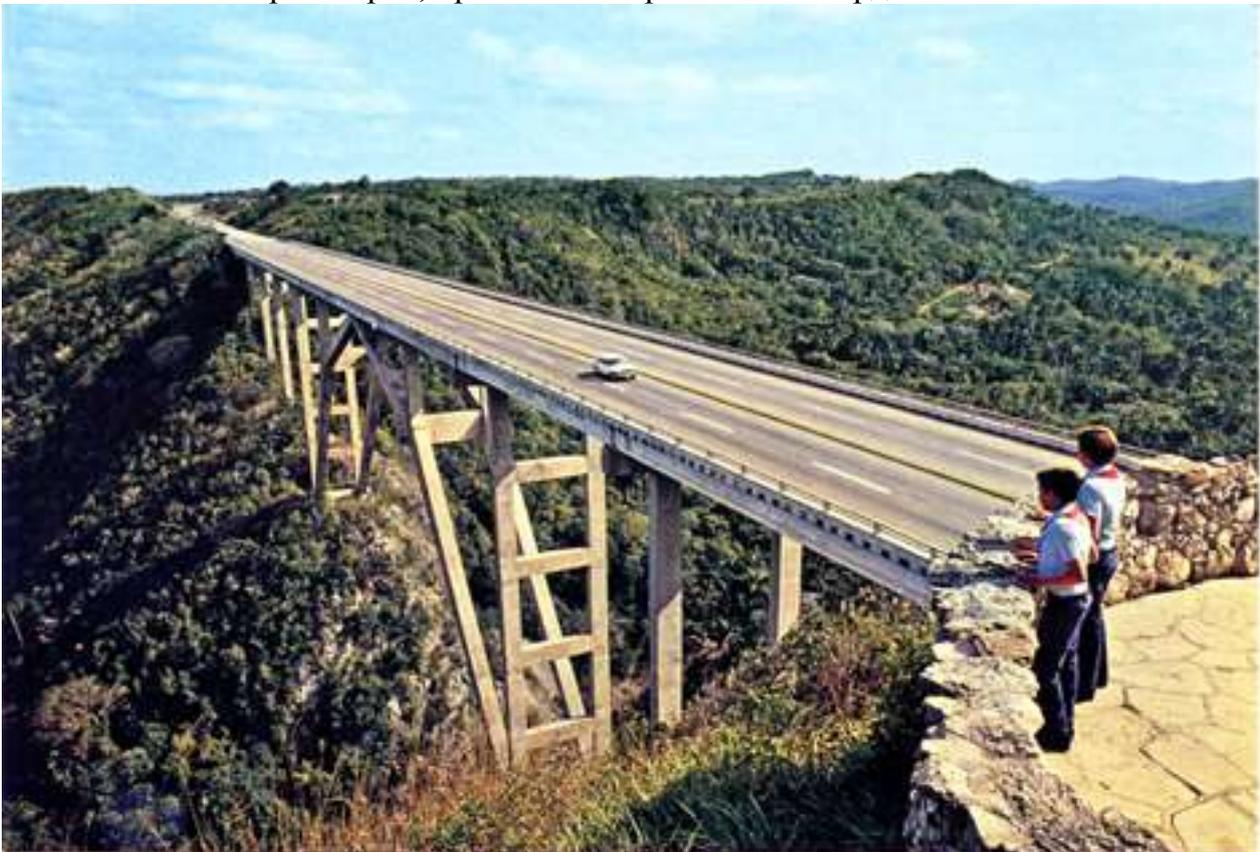


Рис. 1. Мост через ручей Бакунаягуа (Bacunayagua) на границе провинций Гавана и Матансас (за ручьём)



Рис. 2. У моста через ручей Бакунаягуа (Vasunaaguá) на границе провинций Гавана и Матансас

Хорошо ли, плохо ли, но программа до нового года была составлена, утверждена «в Москве» (не знаю, кем), надо было приступать к реализации. Кубинцы предоставили грязенасосное оборудование и рабочих, а мне предстояло написать задание в поле, что я и сделал. Вскоре пришёл Эспелето – кубинец, «прораб», который на приведенные мною в задании соотношения песка, цемента и воды сказал, что он ничего этого не понимает: напиши, сколько вёдер этих компонентов надо засыпать и заливать в бетономешалку. Мои познания в плотности сухого цемента и кораллового песка (кварцевого на Кубе я ни разу не видел и не знаю, есть ли, поскольку всё стекло там – завозное) были очень приблизительные, но «по наитию» я перевёл всё на вёдра и уточнил задание, кубинец ушёл довольный. Начались мои командировки в Матансас (рис. 1, 2), только в декабре их было две, а в первом полугодии 1985 года – ещё 12, длительностью от 1 до 10 дней.



Рис. 3. Памятник Белой Лошади в восточной Гаване



Рис. 4. Кому лошадь, кому – бык... есть и такой памятник в Старой Гаване

По дороге в Матансас впервые увидел природу Кубы во всей её красе. Дорога проходила вдоль берега Мексиканского залива, то удаляясь от него на несколько сотен метров, то приближаясь до нескольких метров. В тихую погоду залив был как зеркало, отражая густосинее небо и высвечивая аквамариновые песчаные, без водорослей, отмели. Таким морем грех было не любоваться. Даже намного позже, когда я в автобусах или автомобилях ездил на восток острова, по несколько сотен километров в день, смотрел на всё широко открытыми глазами и держа фотоаппарат под рукой. Много интересного было и в самой Гаване. В первую же поездку в Матансас, на одной из улиц восточной Гаваны увидел белый памятник лошади в одном из дворишков (в дореволюционное время, рассказывали, там жил любитель лошадей, а когда его любимая белая лошадь пала, он заказал её скульптуру и установил в своём дворе). Так получилась достопримечательность (и ориентир) в этой части города (рис. 3, 4).

Продолжение следует.