

## Крымский троллейбус

Еще одна «дорожная» затея отца: троллейбусы в Крыму – маршрут от Симферополя до Ялты, на Южный берег. До середины 50-х годов они соединялись проложенной еще при светлейшем князе Потемкине петляющей по расщелинам между горами дорогой. О впечатлениях от путешествий по ней можно прочесть у Льва Толстого или у Чехова. За полтора века изменилось немного, ездили не на перекладных, а на автобусах, да еще дорогу залили гудроном, вязкой черной нефтяной смолой, перемешанной с гравием, мелкими камешками,

вылетающими из-под колес грузовиков. В остальном – все то же самое: многочасовые мучения многочисленных курортников, добравшихся от железнодорожного вокзала или аэропорта до своих санаториев, с теми же частыми остановками, укачиванием и всеми остальными сопутствующими «прелестями». Правда, остановки теперь делались не для того, чтобы покормить выбившихся из сил за время подъема на перевал лошадей, шоферы остужали закипавшую в радиаторах воду.

После войны до Южного берега можно было проехать либо напрямик через гору Ай-Петри, либо в объезд по более пологой, но не менее извилистой дороге через Алушту, мимо памятника победителю Наполеона фельдмаршалу Кутузову – здесь неподалеку его ранили в бою с турками, и он потерял один глаз. До войны существовал еще и третий, самый длинный, самый красивый, правда, и самый опасный путь – через Севастополь и Байдарские Ворота, по кручам нависающих над морем Крымских гор. После войны эту дорогу для курортников закрыли. В Балаклаве, по приказу Сталина, вырубали в скале циклопическую пещеру, подземную стоянку для подводных лодок.

Дорога от Симферополя до Ялты занимала в среднем часов пять, а если попадался лихой водитель, чуть меньше. Но «лихость» большинству пассажиров обходилась дорого, на крутых горных поворотах, да при изрядной скорости, автобус «мотало», как рыбацкий бот в черноморский октябрьский шторм. Отец не раз проделывал это путешествие, правда, он, в отличие от меня, морской болезнью не страдал.

Однажды осенью, вернувшись из отпуска в Москву, не помню уже в каком году, отец предложил спрямить Алуштинское шоссе, да так, чтобы по нему смог ходить троллейбус от Симферополя, вдоль всех курортов до самой Ялты.

Мне его новая затея показалась еще более «барской» и нелепой, чем московские подземные переходы и развязки: троллейбусы предназначены для больших городов, а тут придется не просто тянуть провода вдоль почти стокилометровой горной трассы, но и вдоль всего пути устанавливать тяговые электрические подстанции. И все это ради отдыхающих? Так думал не я один. Противников у его затеи нашлось немало, и у каждого свои доводы. Я помню, как Полянский, в недавнем прошлом секретарь Крымского обкома (отец к нему благоволил и всячески его продвигал), на полном серьезе доказывал, что дорожные испытания идут отдыхающим на пользу: как приятно, преодолев горный серпантин, остановиться на перевале, вдохнуть свежий солоноватый воздух и полюбоваться на поблескивающее солнечными бликами море. Переубедить отца ему не удалось, он считал, что морем еще приятнее любоваться из окна плавно движущегося по шоссе троллейбуса.

Отец настоял на своем. Крымскую дорогу расширили, спрямили, в 1959 году пустили троллейбус. Прошли годы, и теперь широкое и удобное шоссе стало обыденным, кажется, что оно тут со времен самого Потемкина Таврического. О былых неудобствах справедливо забыли – так же, как забыли и об отце.