

Московские перекрестки

С улицы Грановского на дачу мы обычно ехали сначала по Арбату, потом по Бородинскому мосту на Большую Дорогомиловскую улицу, а дальше с Минского шоссе сворачивали направо на Рублевку. Дальше налево, на Успенское шоссе и по нему до деревни Усово. Вся дорога занимала полчаса – минут сорок. О кортежах с мигалками, машинами сопровождения, перекрытых магистралях тогда даже самые ретивые охранники и мечтать не смели. Предложи они подобное, отец бы только посмеялся. После Сталина мода на «террористов», якобы покушавшихся на советских вождей, прошла, сокращалась и охрана. Правда, не сразу и под нажимом.

Как-то летом по дороге на дачу отец обратил внимание на празднующихся вдоль шоссе молодых людей в одинаковых серых костюмчиках. С приближением машины, они поспешно укрывались в кустах. То, что это переодетые сотрудники КГБ, охраняющие трассу, было очевидно самому неискушенному наблюдателю. Отец начал выговаривать Ивану Столярову: народные деньги следует экономить и не транжирить их почем зря. Столяров служил с отцом со времен Сталинграда. До Столярова у отца ходил в начальниках личной охраны другой офицер, человек с «проблемами». Регулярно, в каждый приезд с фронта в Москву, он имел обыкновение исчезать, попросту запивал. Когда приходила пора возвращаться, отец обзванивал его родных и знакомых, искал своего охранника по всему городу. Он даже шутил, что перестал понимать, кто кого охраняет. К осени 1942 года ему все это надоело. Отец попросил Власика, тот ведал охраной Сталина, а заодно приглядывал и за членами Политбюро, подобрать ему нового начальника охраны. Так рядом с отцом появился подполковник Иван Михайлович Столяров, человек тоже пьющий, но при этом цепкий, не отстававший от отца ни на шаг. Столяров прошагал за отцом всю войну, с небольшим перерывом на лечение в госпитале в 1943 году. Тогда, на Курской дуге неподалеку от них разорвалась сброшенная с юнкерса бомба. Отца судьба миловала, а плюхнувшийся рядом с ним в канаву Столяров получил осколок в ногу. С тех пор он хромал, быстро уставал, но службу не бросал.

Столяров передал по инстанции недовольство отца «празднующимися» вдоль трассы молодыми людьми, присовокупив от себя, что «сам» настроен решительно: или их следует убрать, или пусть хотя бы не мозолят глаза. Начальники выбрали второе, но «не мозолить глаза» оказалось непросто. Раций, из-за их громоздкости, в те годы на себе не носили, для поддержания оперативной связи вдоль шоссе понатыкали в кустах зеленые

«столбики» с упрятыми в них телефонами. Дежурному из центра вменялось в обязанности предупреждать «топтунов», что охраняемый выехал. Но инструкция предписывала последним не торчать у телефона, а, «не привлекая внимания», фланировать вдоль «своего» участка шоссе. Столбики стояли не густо, один на два-три километра, пока до него добежишь, если вообще услышишь негромкий, в целях конспирации, звонок. «Конспирация» не сработала, и отец реализовал свою угрозу, приказал урезать финансирование КГБ и сократить штаты управления охраны.

«Мальчики» исчезли, а зеленые столбики с телефонами остались. Я тогда любил, в одиночку или с приятелями, прокатиться по «Успенке» на тяжелых, еще трофейных, немецких велосипедах. Машины встречались редко, шоссе обрамлял нетронутый, изобиловавший земляникой и грибами лес. Сделав привал, мы отправлялись по ягоды и, наткнувшись на зеленый столбик, не раз пытались отковырнуть металлическую дверцу, но безрезультатно, замки не поддавались.

Столбики простояли без дела до 1964 года, до отставки отца. Затем, постепенно, на обочинах шоссе вновь появились «мальчики», сотрудники внешней охраны с портативными радиотелефонами на плече. Они не таились, получив сигнал, споро перекрывали движение, чтобы пропустить правительственный кортеж.

Правительственные кортежи – тоже нововведение. Отца сопровождала одна машина с тремя охранниками, а милиционеры на перекрестках переключали светофоры на зеленый свет, лишь заслышав характерные покрякивания «правительственных» спецсигналов. Их устанавливали не под капотом, а на бамперах, перед радиатором. Эти открывавшие зеленую улицу сигналы, предмет зависти немногочисленных в то время московских автолюбителей, прозвали «коками» – то ли за издаваемый квакающий звук, а может, за форму. Сидевший на массивном круглом хромированном «яйце» длинный, тоже хромированный раструб вызывал определенные ассоциации.

По московским улицам оснащенные «коками» машины перемещались без задержки, но на Рублевском шоссе там, где сейчас станция метро «Молодежная», перед шлагбаумом, перекрывавшим Минскую железную дорогу, даже «коки» оказывались бессильными. Поезда тогда ходили значительно реже, чем сейчас, но все равно достаточно часто, чтобы длинная автомобильная очередь не успевала рассосаться за время, пока железная труба шлагбаума смотрела в небо. Стоило мигнуть красному глазу фонаря, как дежурный выходил из будки, дудел в рожок и начинал крутить ручку механизма опускавшего шлагбаум. Не повезло – жди: неважно, лимузин ты с «коками» или просто грузовик. К длительным заторам все, включая отца, давно притерпелись.

Все изменилось в одно из летних воскресений 1955 года. Отец, как всегда проводил его на даче в Огарево. В тот день, расправившись с обычной порцией бумаг, он отправился в гости к своим бывшим сослуживцам по Московскому комитету, в дом отдыха в Ильинском, что у моста через Москву-реку. Потом там построили модный в шестидесятые и более поздние годы ресторан «Русская изба».

К «москвичам» отец навещался регулярно. В хорошую погоду обычно приплывал на лодке. Сам он садился на весла, мама с сестрами размещались на скамейках «для пассажиров», я же «рулил» на корме. Сзади, на отдалении следовала лодка с охраной. Отец не любил, чтобы они «садились на хвост». Причалив в Ильинском, отец по зеленой деревянной лестнице легко взбегал на обрывистый левый берег и призывно кричал: «Есть тут кто живой?» Кто-либо «живой» откликался. К визитам отца там давно привыкли. И вот уже по дорожкам Ильинского парка гуляет целая ватага. В середине отец, рядом Капитонов, Фурцева, Гришин, Третьякова, Волков и другие московские начальники с семьями и домочадцами.

Во время прогулки отец начинал обсуждение на тот момент волновавшей его проблемы, или, наоборот, москвичи спешили «подсунуть» ему свои. Так прогуливались час-

полтора. Затем наступало обеденное время. Отец демонстративно доставал из брючного карманчика часы, произносил: «Пора и честь знать» и решительно направлялся к лодкам. В гостях он обедал редко, сидеть за столом придется долго, не только есть, но и выпивать, выслушивать многочисленные тосты. Все это, по его мнению, пустое времяпрепровождение.

В тот день отец вспомнил о заторах на переезде и заговорил о строительстве моста над железной дорогой. Мне его затея не понравилась: вот барин нашелся, не может, как все, постоять перед шлагбаумом. Отец, как бы прочитав мои мысли, стал рассуждать, сколько рабочих часов и дней в таких простоях тратят шоферы. Никто у нас этого не считает, а подсчитать бы стоило. «Москвичи» с ним соглашались, но как-то кисло, без энтузиазма.

Вскоре началось строительство двух первых в Советском Союзе путепроводов из сборного железобетона (за этим отец следил особо) на Открытом и на нашем, Рублевском шоссе. На время строительства заторы у переезда еще больше увеличились. Через два года над железнодорожными путями проложили мост и вскоре никто и представить себе не мог, что раньше все обстояло иначе.

Не припомню, в тот же раз или в какой другой, лодочные прогулки в Ильинское отец совершал довольно часто, и они слились в моей памяти воедино, отец заговорил, по моему тогдашнему мнению, на абсолютно нежизненную тему: движение на московских улицах год от года растет, автомобильные пробки на перекрестках, особенно через Садовое кольцо, становятся все длиннее, если не принять меры уже сегодня, то завтра они превратятся в серьезную проблему. Отец предложил под перекрестками прорыть автомобильные туннели, а в особо людных местах соорудить под проезжей частью подземные пешеходные переходы. Я слушал отца с изумлением – какие еще переходы с туннелями? Мне стало просто стыдно за него. «Москвичи» напряженно молчали, не возражали и не поддержали отца. Ощувив холодок, отец не настаивал, сказал, что надо подумать, посчитать. При новой встрече он вспомнил о транспортных развязках, спросил, что «москвичи» насчитали. В ответ – молчание, они не восприняли слова отца всерьез, решили: сказал и забыл. Но он не забыл и теперь уже настойчиво потребовал представить ему расчеты. Расчеты представили, но дело не двигалось. Городские власти отцовскую затею с подземными переходами и туннелями посчитали «никчемной» и, как могли, ее саботировали. Отец настоял на своем. Первые пешеходные переходы под Кутузовским проспектом, улицей Горького и проспектом Мира начали проектировать, если мне не изменяет память, сразу после Московского международного молодежного фестиваля 1957 года, а сдали их в эксплуатацию в 1959 году, то ли к Майским, то ли к Октябрьским праздникам. Поначалу люди спускались под землю неохотно, норовили, не тратя времени зря, привычно перескочить улицу по верху. Потом привыкли.

Транспортные развязки, под и над московскими перекрестками, вошли в строй в 1964 году, уже после отца.

Пешеходов и автомобили отец загонял под землю, а вот метро, наоборот, решил вывести на поверхность. В новых, еще только проектируемых московских районах, где все пока в руках архитектора, он предложил прокладывать его не под землей, а по земле. Только на подходе к центру метропоезда ныряли бы под землю и так, без пересадки, доставляли пассажиров, куда им хочется, хоть к самому Кремлю. Получалось дешевле и проще. И эта задумка отца натолкнулась на глухое сопротивление городских властей: метро – транспорт современный, а тут какой-то полутрамвай получается.

Главный аргумент противников наземного метро – оно «съедает» слишком много, пусть пока и свободного, но дефицитного пространства. Отец с ними не спорил, посчитал, что «каждому овощу свое время». Пару десятилетий, а то и более, наземное метро послужит на окраинах. Со временем, если город разрастется, он считал, что рост Москвы следует сдерживать, а лучше и вовсе остановить, то будущие поколения, по мере возрастания плот-

ности застройки, начнут убирать метро под землю, и оно вынырнет из-под нее уже где-то в дальнем Подмосковье.

Отец, наверное, удивился бы, узнав, что ничего нового он не придумал. Подземно-наземное метро начали строить в Лондоне еще в начале XX века, когда город бурно рос. Новая «комбинированная» подземка, по мнению английских историков, в считанные десятилетия изменила лицо города, сбила его в единый организм мегаполиса. Сходные обстоятельства, сходные проблемы, вот и пути разрешения тоже сходны.

Возражали отцу и сторонники сталинской концепции метро-бомбоубежища. Сталин после войны старался загнать метро не просто под землю, а закопать его как можно глубже. Там в случае атомной атаки укроются москвичи. До конца своих дней Сталин не забывал, как он в начале войны, спасаясь от немецких бомбежек коротал дни и ночи под землей на сорокаметровой глубине, в построенном в 1934–1937 годах специальном бункере, по соседству со станцией метро «Кировская», на традиционных ежегодных торжественных заседаниях 6 ноября выступал не в Большом театре, а на станции метро «Маяковская». В последние годы своей жизни Сталин даже приказал с этой целью прокопать дублирующую, глубокую линию метро от центра к Киевскому вокзалу, с точки зрения транспорта – бесполезную.

Сталин думал о войне, отец – о мире. Он считал, что в случае ядерной атаки никакое метро не спасет, а в мирной жизни несколько лишних десятков километров путей москвичам совсем не лишние.

Метростроители поворчали и начали прокладывать наземные линии сначала в продолжение «старой» мелкой Киевской ветки, а затем и в других направлениях.

После отставки отца наземное метро, как многие другие его начинания, признали проявлением «волюнтаризма» и снова стали загонять метрпоезда под землю.

Прошло еще полвека, и в начале XXI столетия московские власти, экономя ресурсы, выдвинули «лужковскую» концепцию «легкого метро», а по сути, реанимировали старую «хрущевскую» идею наземно-подземного городского транспорта. Правда, изобретатели «легкого метро» об отце не вспомнили.