

Московская окружная

Примерно тогда же, в 1955 году, а возможно, и чуть раньше, зашла речь об окружной дороге вокруг Москвы. Транзитные грузовики загромождали, загазовывали улицы города, требовалось как-то решить эту проблему. К тому времени имелись две дальние окружные, специального назначения, предназначенные для обслуживания московской ПВО, новой ракетной противосамолетной системы «Беркут». Отец и Маленков недавно побывали на строящихся стартовых позициях. Дороги эти считали секретными, закрытыми для обычного транспорта, да и расположены они слишком далеко, даже первая в пятидесяти километрах от Москвы, объезд города по ней влетит транспортникам в копеечку. Отец вспомнил, что еще до войны, в его первый московский период, они обсуждали возможность строительства кольцевой автодороги, даже начали какие-то изыскания, но потом он уехал в Киев, а в войну стало не до дороги.

Здесь уместно небольшое отступление. Когда я говорю о предложениях отца, это еще не означает, что он претендует на авторский приоритет. Он не изобретатель, а глава государства. Собственную находку он мог «подарить» кому угодно, так же, как с энтузиазмом проталкивать чужое «разумное» предложение. Я рассказываю об отце, о том, что знаю и слышал от него. Поэтому, если найдется кто-то, претендующий на приоритет, ко мне обращаться не по адресу. Тем более это касается окружной дороги, о ее необходимости говорили многие, но потребовался Хрущев, его воля и настойчивость, чтобы идея реализовалась.

Московскую окружную автодорогу строили шесть лет, с 1956 по 1962 год, сто девять километров бетонного, почти полуметровой толщины фундамента с асфальтовым покрытием шириной в две полосы в каждом направлении и четырехметровой разделительной зоной.

О таких дорогах в то время у нас и не мечтали. На привычных узеньких шоссейках, в том числе показательных Минском и Симферопольском шоссе, грузовики и легковушки выстраивались в бесконечную очередь. Из-под колес впереди идущих машин в лобовые стекла следовавших за ними летели ошметки грязи. Стеклоочистители не помогали, приходилось останавливаться, протирать стекло мокрой тряпкой, снова занимать место в очереди и постоянно ловить момент, когда удастся обогнать впереди идущий самосвал, и... оказаться позади точно такого же. И так без конца. А тут две полосы, обгоняй, когда хочешь и кого хочешь, а по обочинам – специальные ребристые «трещотки», наедешь колесом, не то что спящего, мертвого разбудят. Я однажды испытал их воздействие на себе. Уже после смерти отца, я поехал навестить маму, она тогда жила в поселке Жуковка под Москвой. Всю предыдущую ночь я провел за рулем, возвращался из отпуска с Украины. Проснулся я от того, что машину затрясло, не раздумывая, ударил по тормозам и только тогда понял: меня вынесло на обочину. Если бы не трещотка, не писать бы мне этих воспоминаний.

Летом 1962 года, незадолго до окончания строительства (кольцевая автодорога официально вступила в строй 6 ноября), отец в выходной поехал посмотреть, что же получилось. Я, естественно, увязался за ним. Ехали мы недалеко, к повороту с Рублевки на Успенское шоссе, благо дорога окружная, из любой точки Подмосковья до нее рукой подать. Отец с удовлетворением разглядывал сплошное толстенное бетонное основание дороги, покрытое корочкой асфальта. Как она отличалась от привычных нам «дорог»: песчаная насыпь, по ней слой гравия и асфальт. Через год такая дорога покрывалась буграми, а через пять – приходилось все переделывать заново. Окружная дорога, казалось, сделана на века. Строители рассказывали отцу о примененных ими новшествах: струнно-бетонной подушке на песчаном основании и, что очень важно, без штырей в швах сжатия. В отличие от отца я не очень понял эти слова, но уловил их значимость. Опытом строительства Кольцевой дороги потом пользовались при прокладке скоростных магистралей по всей стране. Отец удовлетворенно кивал, он остался доволен и дорогой, и ее строителями.

Насыпь по краям окружной дороги не ограничивалась привычными обочинами. Ее сделали настолько широкой, что слева и справа казалось, можно проложить еще по такой же дороге. На обратном пути я поинтересовался: «К чему такое расточительство?» Отец пояснил: «Это он попросил строителей насыпать фундамент дороги с запасом, вышло чуть дороже, но когда-то в будущем дорогу придется расширять, а насыпь требует не только труда, но и времени, песок должен улежаться». Вот они и позаботились о будущем. Мне тогда показалась такая забота излишней. Когда еще понадобится расширять и без того широченную окружную дорогу? Понадобилось через тридцать лет, в 1990-е годы. С каждой стороны к окружной добавили по две полосы, ровно столько, сколько тогда заложили впрок. Об отце, естественно, и здесь, не вспомнили.