

Мне двадцать лет

Второго июля 1955 года мне исполнилось двадцать лет. Отпраздновали день рождения на даче, пригласили моих школьных и институтских друзей.

Погода стояла по-июльски жаркая, сначала купались в Москве-реке, дурачились, как и полагается двадцатилетним. Потом на террасе пили чай, в те годы ничего крепче чая мы еще не пили.

За столом отец расспрашивал о студенческой жизни, о том, чему учат в Энергетическом институте и как. Если в прошлом, 1954 году, нашим кумиром была кибернетика, то в 1955-м мы увлеклись «дырочной» теорией сверхмодных полупроводников, эдаких клопиков-пуговичек, каждая из которых заменяла электронную лампу, диод или даже триод. В отличие от громоздких и хрупких ламп, они почти не потребляли энергии, не разогревались до температуры утюга, не боялись ни тряски, ни ударов и работали не десятки (в лучшем случае, сотни) часов, а тысячи. Как устроены внутри полупроводниковые усилители и выпрямители, мы тогда представляли себе довольно смутно. Эти премудрости и профессора только-только постигали, а для студентов организовали факультативный курс. В первый день студентов в аудиторию набилось как сельдей в бочку, но лекция всех разочаровала, преподаватель напирал на формулы, а вот как и почему электроны внутри полупроводника движутся или не движутся, доходчиво растолковать не смог – верный признак, что он и сам далеко не все понял. Тем не менее, кое-что мы все-таки усвоили и теперь, как могли, делились новомодной премудростью с отцом. Несмотря на наши сбивчивые пояснения, главное он ухватил: полупроводники, если все рассказанное правда, совершат форменный переворот в электронике, особенно военной. На следующее утро, по горячим следам, он позвонил министру радиотехнической промышленности Валерию Дмитриевичу Калмыкову перепроверить наши застольные рассказы. Министр в этом деле разбирался получше нас, студентов, и подтвердил отцу, что за полупроводниками будущее. 19 января 1956 года на заседании Президиума ЦК отец поднял вопрос о полупроводниках, потребовал от соответствующих служб прозондировать возможность покупки их за границей. Вот каким причудливым образом информация порой достигает вершин власти.

Разговор за столом в тот вечер с полупроводников перекинулся на электростанции, электровозы и тепловозы. Электровозы тоже изучали в нашем институте, но на другом факультете, а вот живой тепловоз из всех присутствовавших за столом видели лишь трое: я сам да мои друзья Серго Микоян и Слава Михайлов. Произошло это в 1953 году и тоже благодаря отцу.

Тогда, в середине лета, вскоре после ареста Берии, отец преподнес мне ко дню рождения роскошный подарок – предложил прокатиться на машине в Крым, останавливаясь по дороге в Харькове, Сталино, Запорожье, – там можно увидеть, как делают гидротурбины,

танки и самолеты, побывать в угольных и соляных шахтах, на металлургических заводах и знаменитом Днепрогэсе, а также в заповеднике Аскания-Нова. Отец считал, что поездка послужит полезным подспорьем к знаниям, которые мы получаем в институте. Одно дело, в лаборатории сварить два куска металла или отлить никому не нужную болванку, а совсем другое – увидеть своими глазами, как люди делают настоящие вещи, собирают нужные всем машины, станки и многое, многое другое. Он уже договорился со своими старыми товарищами, Харьковским секретарем обкома Николаем Викторовичем Подгорным и Сталинским (Донецким) – Александром Ивановичем Струевым, попросил их показать, «что могут сотворить человеческие руки».

Сам отец обожал автомобильные путешествия. Машина – не поезд, остановишься, где хочешь, поговоришь с людьми, а с наступлением темноты в ней же и заночуешь. Так он колесил по Украине весной в посевную и летом во время жатвы на открытом паккарде или виллисе, осенью, когда холодало, пересаживался в закрытый ЗИС.

Для нашей поездки из кремлевского гаража выделили вместительный семиместный ЗИМ. Горьковский автозавод тогда носил имя Молотова, отсюда и ЗИМ – «Завод имени Молотова». Он выпускал не только народные «Победы», но и «чиновничьи» лимузины – ЗИМы, классом пониже, чем ЗИСы, на которых ездили только члены Президиума ЦК, министры, маршалы и академики.

Отец предложил мне пригласить с собой пару приятелей. Я долго не раздумывал, пригласил Серго Микояна (впоследствии доктор исторических наук, специалист по Латинской Америке) и своего сокурсника Славу Михайлова (после окончания института он работал в исследовательских подразделениях КГБ, специализировался на разработке «закрытых» средств связи, дослужился до генеральского звания). Отец на всякий случай попросил сопровождать нас одного из своих охранников, майора Ивана Харитоновича Короткова. Они знали друг друга еще со Сталинграда, с 1942 года. Отец ему полностью доверял.

В середине июля 1953 года наша команда из пяти человек, включая водителя из кремлевского гаража, отправилась в путь. Поездка из Москвы в Крым в то время не имела ничего общего с современной автомобильной прогулкой, по пусть не очень гладкому, но асфальтированному шоссе. Скорее она походила на путешествие времен Екатерины II, разве что лошадей не меняли на многочисленных станциях. Мощеная дорога закончилась где-то за Серпуховом. Я говорю мощеная, потому что по гладкому асфальту мы доехали только до края Москвы. За Серпуховом же начались сплошные объезды.

В те годы в стране имелось единственное шоссе Москва – Минск, его построили еще до войны, и именно по нему немцы наступали на Москву в 1941 году.

После войны, кажется, в 1947 году, Сталин решил отдохнуть в Крыму, в Ливадии, в бывшем царском дворце, ставшем его госдачей. Летать он, как известно, боялся, поехал поездом. По возвращении в Москву он приказал проложить в Ливадию современную автомобильную дорогу. К 1953 году стройка развернулась по всей трассе, от Серпухова до Симферополя, старую, не везде мощеную, но все-таки приличную дорогу, разломали, на ее месте образовалась траншея, туда сыпали песок, сверху – гравий. Вдоль будущего шоссе, в чистом поле, а не в городах, как обычно, возводили автозаправки. Чудеса по тем временам. Но пока время чудес еще не наступило, путешествующим приходилось искать объездные пути. Я точно помню, что ехали мы проселками. Официально дорогу открыли в 1950 году, а потом снова закрыли для устранения недоделок. Вот мы и объезжали открыто-закрытую дорогу где как придется.

По грунтовым дорогам мы пылили до самого Харькова. Благо в конце июля стояла сушь. О том, каково тут после хорошего дождя, напоминали глубокие рытвины да колеи, из которых и самосвалу не выкарабкаться.

В Харькове несколько дней мы гостили у Подгорного. Каждое утро начиналось с объезда заводов, благо в Харькове их немало: на одном собирали МиГи, на другом – огромные турбины для электростанций, на третьем – танки, самые современные, наследники прославленных «тридцатчетверок». Я чувствовал себя скованно – мы, мальчишки, отрываем от важных дел такое количество важных взрослых людей, поэтому задавать вопросы стеснялся, но смотрел во все глаза. Отец не ошибся: люди, творившие все эти чудеса, и сами «чудеса» запомнились на всю жизнь.

Из Харькова наш путь лежал в Сталино (ныне Донецк), в Донбасс, чуть левее от строящейся трассы. Проселки – грейдеры теперь уже служили не объездами, иных дорог тут никогда не существовало.

В Сталино нас вновь водили по заводам, опустили в соляную шахту, где под землей, в огромном высоченном гроте, работал настоящий экскаватор, а потом для контраста показали угольную шахту. Там, чтобы добраться до выработки, приходилось передвигаться, согнувшись, а порой и вообще ползком.

Тогда-то то ли в Харькове, то ли в Донбассе, на одном из заводов нам показали тепловоз. От привычного паровоза он отличался, как реактивный бомбардировщик от дилижанса – плавные обводы, чистая кабина с обитыми дерматином креслами, панели приборов, огромное лобовое «самолетное» стекло. Я пришел в восторг. Сопровождавший нас начальник, вероятно, главный инженер завода, показав свое детище, с грустью заметил, что тепловоз они сконструировали уже не первый, а вот толку чуть, в серийное производство их не пускают.

По своей юношеской наивности я возмутился: как такое может происходить в нашей стране? Вразумительного ответа от него я не добился, серьезными собеседниками заводское начальство нас справедливо не считало.

Я не стану описывать наше дальнейшее путешествие, плотину Днепрогэс, ковыльно-чабрецовые степи Аскании-Новы, с ее «Островом в степи» – заповедником-садом, ласковое Черное море. Скажу только, что почему-то все оставшееся время красавец-тепловоз и его горькая судьба не шли у меня из головы.

По возвращении домой я рассказал о своих впечатлениях отцу. Он слушал внимательно, интересовался подробностями похода в шахту, а вот тепловозную историю он как бы пропустил мимо ушей. Я не успокоился, вернулся к тепловозной теме. Отец насупился и отмахнулся от меня: «Не приставай». Обсуждать тепловозы-паровозы он почему-то не захотел.

Теперь, спустя два года, на мое двадцатилетие снова заговорили о тепловозах. Уже не я, а Серго со Славой убеждали отца, насколько он лучше, экономичнее, не говоря уже – чище паровоза. Отец снова отмолчался. Вскоре мне стало ясно почему. В те годы вокруг тепловозов развернулась нешуточная полемика между отцом и отвечавшим в Президиуме ЦК за транспорт Кагановичем. Последний тепловозы на дух не переносил. Обсуждать в семье разногласия в высшем руководстве отец считал абсолютно недопустимым. Итак, по порядку.