

## ВОСПОМИНАНИЯ ОБ ОТЦЕ

Родина отца - север. Настоящий русский север, который ощущался в нем - и во внешности, и в характере - до последних дней жизни.

Откуда он родом, говорило само его редкое в наши дни имя - имя одного из святых угодников Зосимы и Савватия, особо почитаемых на Севере. Бабушка рассказывала, что отец родился настолько слабым и болезненным ребенком, что в какой-то момент она дала обет, если он выживет, отдать его в монахи в Соловецкий монастырь, основанный преподобными Зосимой и Савватием.

Поэтому отец иногда шутил, что если бы не Октябрьская революция, он, наверное, носил бы рясу, а нас, его троих сыновей, не было бы на свете. Кстати, в честь второго святого был назван старший брат отца, погибший на фронте в годы Великой Отечественной войны. Война унесла жизнь и его младшего брата Александра.

Отец родился неподалеку от Котласа, в деревне Новинки на берегу Северной Двины. Он был предпоследним из восьми детей (шесть братьев, две сестры) Алексея Прокоповича и Прасковьи Никифоровны Шашковых.

Дед - крестьянин-середняк - в свободное от сельхозработ время занимался отхожим промыслом: плотничал, работал сторожем в затоне. Когда он родился, точно не известно - в анкетах отец писал «в 1860-х годах». Скончался Алексей Прокопович в 1933 году.

Пережившая его почти на четверть века бабушка (она умерла в 1957 году в возрасте 92 лет) до конца дней прожила в Новинках, в своей избе, упорно отказываясь, несмотря на все уговоры, перебраться насовсем к сыну в столицу, куда она время от времени навещалась в гости.

Уже в последние годы жизни отца мы уговаривали его написать воспоминания, и он сам соглашался, что это нужно было бы сделать, но ему всегда не хватало времени - без дела, даже когда он уже тяжело болел, представить его было невозможно.

Мы знаем об отце далеко не все, и только спустя несколько лет после его смерти начали осознавать, как много потеряли, не настояв на мемуарах, поскольку и человек он был необычный, и время, когда он жил, было переломным и во многом противоречивым, и судьба выпала ему непростая.

Отец выделялся даже своей внешностью - большой, светловолосый, он на полголовы, а то и на голову возвышался над окружающими. Говорят, что Сталин иногда называл его белым медведем, и действительно он чем-то был похож на белого медведя.

Бабушкиному обету не суждено было исполниться. Жизнь распорядилась иначе. Времена были трудные, семья большая, и «Симахе долгому», как звали его за высокий рост в деревне, пришлось с 13 лет пойти в бакаенщики, а через два года наняться матросом на пароход.

Отец не был потомственным речником, однако вся жизнь его семьи была волей-неволей связана с Северной Двиной, на берегу которой стоят Новинки. Дед время от времени подрабатывал в затоне и, как вспоминал отец, зимой все семейство заготавливало дрова, а летом продавало их капитанам плававших по реке пароходов. Так или иначе, но водниками стали пятеро из шести братьев.

В 1922 году, продолжая работать, отец пошел учиться в Рабочий техникум водного транспорта в Великом Устюге. Сейчас это учебное заведение носит его имя. Два года спустя он закончил 1-ю ступень техникума с присвоением звания штурмана 2-го разряда. Однако, как он сам пишет в своей автобиографии, права занятия должности штурмана не получил из-за недостатка стажа практической работы. Поэтому в последующие годы, набираясь опыта, плавал штурвальным, а затем боцманом.

Опыт пришел, но неосуществленной оставалась мечта о настоящем образовании: не таком, какое он урывками получал до тех пор то в церковно-приходской школе, то в железнодорожном училище в Котласе. Две первые просьбы направить его на учебу были отклонены. Но он был упорен. Отец вообще был из породы людей, способных наперекор обстоятельствам идти к поставленной цели. Третья просьба была удовлетворена, и в 1929 году он командирован на учебу в Московский институт инженеров транспорта (МИИТ).

Однако тут отца ждало, возможно, одно из самых трудных в его жизни испытаний. Вот что он пишет об этом в автобиографии: «Недостаточная подготовленность в рабочем техникуме по общеобразовательным дисциплинам и значительный перерыв после окончания техникума сразу же сказались на моей успеваемости. В первый год обучения мне пришлось преодолевать большие трудности и параллельно с изучением дисциплин высшей школы заниматься в подгочных группах за среднюю школу, пополняя те знания, которые не дал мне техникум».

Можно себе представить, что испытал 24-летний крестьянский сын из далекой деревни, впервые попавший в столицу, в один из самых престижных по тем временам ВУЗов, осознав, насколько велики пробелы в его образовании. И здесь он, скорее всего, чувствовал себя не белым медведем, а белой вороной среди однокурсников, большинство из которых были городскими и пришли в институт прямо со школьной скамьи.

Очевидно, в какой-то момент он испытал несвойственное ему чувство отчаяния, если написал: «После первого полугодия мною окончательно был решен вопрос о невозможности дальнейшего нахождения в высшем учебном заведении, и только благодаря исключительному напряжению всех сил и помощи со стороны общественных организаций я не бросил учебу».

Опускать руки перед трудностями было не в его характере. Лето между первым и вторым курсами было использовано для «подгонки хвостов, которые я принес в ВУЗ», а на третьем и четвертом курсе он уже был в числе лучших.

В МИИТе отец проучился год, а затем перевелся в Ленинградский институт инженеров водного транспорта (ЛИИВТ), созданный в 1930 году на основе слияния водных факультетов МИИТа и Ленинградского института инженеров путей сообщения.

Уже в годы учебы отца заинтересовали проблемы научной организации речного судоходства. Его студенческие работы были замечены, и после защиты диплома он был оставлен в аспирантуре.

В середине 1930-х годов в стране катастрофически не хватало кадров, тем более что к этому времени многих старых специалистов с дореволюционным стажем начали изгонять с преподавательской работы. Их места кто-то должен был занять. Поэтому молодой, способный аспирант параллельно с учебой назначается деканом судоводительского и эксплуатационного факультетов ЛИИВТа, а в ноябре 1937 года, не успев защитить уже написанную диссертацию, - директором Горьковского института водного транспорта.

Возглавлять этот институт ему пришлось всего несколько месяцев. В феврале 1938 года Зосима Шашков совершенно неожиданно - в первую очередь для него самого - постановлением ЦК ВКП(б) назначается заместителем Народного комиссара водного транспорта.

Времена были тяжелые. По стране катилась волна репрессий. Через два месяца (в апреле 1938 года) занимавший пост главы Наркомвода Николай Пахомов был снят с должности и вскоре расстрелян (предшественника Пахомова Николая Янсона ранее постигла та же участь). На его место назначается по совместительству Народный комиссар внутренних дел Николай Ежов. Таким образом, отец оказался заместителем одной из самых зловещих фигур того времени.

Отец изредка рассказывал об этом периоде. Он не исключал, что тоже мог попасть под раскрутившийся маховик репрессий, тем более, что жил тогда в так называемом «1-м доме правительства», знаменитом «доме на набережной», откуда чуть не каждую ночь «черные воронки» увозили людей, в том числе тех, с которыми он совсем недавно встречался. В ноябре 1938 года был арестован и расстрелян второй заместитель Наркома водного транспорта, Ефим Евдокимов, с которым они занимали соседние кабинеты.

Тем удивительнее, казалось бы, выглядит письмо Сталину и Молотову, копию которого я нашел, разбирая архив отца после его смерти. Оно датировано 9-м декабря 1938 года. Вот выдержки из этого письма: «Результаты работы водного транспорта могли бы быть значительно лучшими, если бы приход в Наркомвод т. Ежова был подкреплен его действительно активной работой по руководству Наркоматом». «До сего времени т. Ежов не взялся за руководство Наркоматом». «Я учитываю загрузку т. Ежова и не требую постоянного пребывания его в стенах Наркомата, но дальше мириться с таким положением дел нельзя».

Нужно учитывать, что хотя к этому времени Ежов был освобожден от обязанностей Народного комиссара внутренних дел, он оставался не только главой Наркомвода, но и членом политбюро ЦК ВКП(б), секретарем ЦК, председателем Комиссии партийного контроля и по-прежнему считался ближайшим соратником Сталина (он был снят с этих постов и арестован только четыре месяца спустя, в апреле 1939 года).

В те времена такое обращение к руководству страны с целью привлечь внимание к обстановке, сложившейся в Наркомате, могло иметь для его автора самые трагические последствия. Но отец, очевидно, считал, что у него не было иного выхода - на его плечах оказалась огромная отрасль, от работы которой в те годы в значительной мере зависела экономика страны (тогда в ведении Наркомвода находились и речной, и морской транспорт). Опыт же руководящей работы сравнительно молодого человека (ему было тогда 33 года) ограничивался управлением одним из факультетов ЛИИВТа и несколькими месяцами директорства в горьковском институте.

За свое правило делать то, что он считал необходимым для пользы дела, он поплатился более чем 20 лет спустя. Осенью 1960 года отец (к тому времени он без перерывов занимал уже 21 год посты сначала Народного комиссара водного транспорта, потом Министра речного флота СССР, Министра морского и речного флота СССР, Министра речного флота РСФСР, и был старейшим по сроку пребывания на должности членом правительства) был без объяснения причин снят с должности. Сам он считал, что истинной причиной были его расхождения с тогдашним председателем Совета министров СССР и Первым секретарем ЦК КПСС Н.С.Хрущевым, в частности, сопротивление строительству судов из железобетона - одной из дорогих сердцу Хрущева идей, вроде повсеместного выращивания ку-

курузы. Уже через два года после снятия самого Хрущева это направление судостроения было признано нецелесообразным, и занимавшиеся им заводы перепрофилированы.

Отец резко отрицательно относился к Хрущеву, считая его малокомпетентным и не слишком дальновидным руководителем. При этом речь не шла о политике. На самом деле, мне кажется, она не слишком его интересовала, несмотря на то, что по существовавшей в советские времена таблице о рангах, будучи членом правительства, он входил в состав ЦК КПСС. Главным для него было дело, которое он любил, хорошо знал и гордился этим. Сегодня его, наверное, назвали бы технократом. Наверное, именно поэтому он с уважением отзывался об И.В.Сталине, с которым, по его словам, можно было спорить (разумеется, по техническим вопросам), отстаивать свою точку зрения, если в ее защиту приводились весомые аргументы. С Хрущевым, говорил он, это было бесполезно.

В то же время отец вполне трезво смотрел на Сталина как на историческую фигуру со всеми его достоинствами и недостатками. В нем не было ни капли столь распространенного в свое время - и сплошь и рядом абсолютно искреннего - восторженного преклонения перед «отцом всех народов». Возможно, от этого своего рода массового психоза его спасало врожденное крестьянское здравомыслие, сохранившееся до последних дней.

Вообще его отличала удивительная трезвость оценок. В последние годы жизни, совпавшие с закатом брежневской «эпохи застоя», он не раз предсказывал, что страна катится к краху. Его крайне раздражала политическая мишура с прославлениями успехов социализма, бесконечными поздравлениями и вручениями наград «дорогому Леониду Ильичу». За всем этим он уже тогда ясно видел - и открыто говорил об этом - катастрофическое нарастание экономических трудностей и нежелание либо неспособность руководства страны переломить гибельную тенденцию. Его прогноз, увы, оправдался через несколько лет после его смерти.

После смещения с поста министра отец был назначен заместителем отдела транспорта Госэкономсовета СССР. Это было весьма любопытное учреждение. Оно пользовалось примерно равным статусом с Госпланом, но в отличие от него занималось перспективным планированием развития советской экономики на два десятка лет вперед. Сотрудники между собой называли его «штрафбатом». На лето руководящим работникам, начиная с заместителя начальника отдела, предоставлялись крошечные домики - две комнаты и веранда - в подмосковном дачном поселке Новогорск. Каждый вечер туда их доставляли два автобуса, которые подгоняли к одному из подъездов Госэкономсовета. По дороге отец иногда развлекался тем, что тихонько называл нам с братом пассажиров - чуть не каждый третий был либо бывший министр, либо бывший замминистра.

Разумеется, эта работа не могла устроить отца, которому тогда было всего 55 лет. Его, практика и прагматика, раздражала затея долгосрочного

планирования, по его мнению, совершенно бессмысленная. «Это несерьезно, - возмущался он. - Времена меняются. Я могу напланировать им все что угодно - поди угадай, что будет через 20 лет».

Сидеть без дела, которое по настоящему интересовало бы его, он просто не мог. К счастью, его знаниям и опыту, накопленному за долгие годы работы, нашлось применение - в начале 60-х годов параллельно службе в Госэкономсовете он начал преподавать в Московском филиале Ленинградского института водного транспорта, где работал, несмотря на уже преклонный возраст и обнаружившуюся за несколько лет до смерти тяжелую болезнь, до конца жизни.

Кстати, с институтом связан эпизод, который, мне кажется, очень хорошо говорит об отношении к отцу людей, с которыми ему пришлось работать. Как уже упоминалось, написанная им до войны диссертация осталась незащищенной. Поэтому в 1961 году он обратился в Совет института с просьбой разрешить ему защитить диссертацию на тему «Перспективы и пути улучшения внутреннего водного транспорта» по совокупности ранее опубликованных работ. Защита прошла успешно, несмотря на то, что все знали: отец только что был снят с должности по прямому указанию все-ильного в те годы Хрущева.

Есть много других свидетельств доброго отношения к отцу окружающих. Не было в нем, несмотря на занимаемые высокие посты, ни вельможности, ни барства, ни стремления проявить свое превосходство по принципу «я начальник - ты дурак». Это, наверняка, и притягивало к нему людей. К примеру, два его личных шофера - Николай Румянцев и Григорий Волохов - проработали с отцом со дня его прихода в Наркомат более 20-ти лет. То же самое было с несменяемыми секретаршами, которые еще долгие годы регулярно звонили поздравить его с праздниками.

Уже после смерти отца один мой старый приятель, часто бывавший у нас, как мне кажется, очень точно определил одну из его главных притягательных черт - внимание к людям. «Знаешь, - сказал он как-то, - когда Зосима Алексеевич спрашивал, как дела, всегда чувствовалось, что это не дежурный вопрос, на который глупо отвечать подробно, но что ему это на самом деле интересно».

Среди его друзей были самые разные люди - не только коллеги-министры, но и художник Николай Соколов (из знаменитого трио Кукрыниксов), шахматист Василий Смыслов, писатель Лев Шейнин. Все они часто бывали у нас дома, где, как признавал отец, главным был не он, а мама.

Моя мама, Ада Анатольевна Зуева, была моложе отца на 10 лет. Познакомились они в Ленинграде, в ЛИИВТе, где она училась, когда отец был там деканом. Через несколько лет они вновь случайно встретились, и больше уже никогда не расставались.

Не знаю, каким она была инженером по портовым сооружениям, но хозяйкой большого, гостеприимного дома была замечательной. Мама делала все, чтобы избавить отца от каких бы то ни было домашних забот. Он в этом, кстати, действительно нуждался, поскольку в 40-50-х годах из-за бессонниц Сталина, как и другие руководящие работники, возвращался домой в 3-4 часа ночи, проснувшись, уезжал на работу к 12-ти дня и вечером заезжал домой на час-другой, чтобы поужинать и вздремнуть.

Семья была большая, особенно по нынешним меркам. Я, его первый сын, родился, когда отцу уже было 38 лет, в разгар войны. Мой брат Алексей - в 1945. В 1957 году на свет появился младший брат Александр. В нашей семье вырос и сын сестры отца Борис, родной отец которого погиб на фронте. Он жил с нами, пока не обзавелся семьей, и мы всегда считали его своим четвертым братом.

Так получилось, что никто из нас не пошел по стопам отца. Алексей поступил в Московский авиационно-технологический институт и долгие годы работал инженером-испытателем в конструкторском бюро авиаконструктора Сухого. Сейчас работает в дизайнерской фирме.

Александр после окончания факультета журналистики Московского государственного университета работал на телевидении, в частности на телеканалах НТВ и ТВ-6. Занимался репортажами, на НТВ несколько лет вел ежедневные выпуски новостей. В настоящее время работает в русской службе телекомпании «Евроњьюс» во Франции.

Борис окончил ленинградское Высшее военно-морское училище инженеров оружия. После демобилизации был заместителем главного редактора журнала «Химическая промышленность». Он умер в 2001 году.

Я более 25-ти лет проработал в информационном агентстве «ИТАР-ТАСС», был корреспондентом во Франции и Бельгии. Сейчас работаю в отделе международной информации агентства «Интерфакс».

Брак родителей можно с полным основанием назвать счастливым. Прожили они вместе 45 лет, причем надолго расстаться пришлось им всего один раз. Во время войны отец несколько месяцев безвыездно находился в Сталинграде, обеспечивая работу переправ - единственной коммуникации, связывавшей прижатые к Волге войска с левым берегом. У меня на книжной полке стоят мемуары командующего Сталинградским фронтом маршала Еременко с дарственной надписью: «Вам — Зосима Алексеевич, славному бойцу Сталинградских речных переправ - преподношу свой труд в память о величайшей в истории войн битве у берегов Волги».

О войне отец вспоминал не то чтобы неохотно, но в основном о каких-то скорее курьезных случаях, которые в те времена такими, наверняка, не казались.

Например, о том, как они под обстрелом ползли к штабу Еременко, расположенном под крутым сталинградским берегом, и он вдруг с удивле-

нием услышал из-под земли голос одного из своих помощников, зовущего его спрятаться в канализации.

Или как они шли на штабном пароходе к одному из причалов, и в какой-то момент отец, уж не помню почему, скомандовал идти к другому. Вскоре за их спинами прогремел взрыв. Когда они обернулись, на том месте, где они должны были причалить, в воздух летели доски разбомбленного дебаркадера.

На войне ему везло. Вот еще одна история, о которой он вспоминал: о том, как он чуть не стал единственный членом правительства, попавшим в плен к немцам. В самые трагические дни октября 1941 года, когда немецкие армии стояли на пороге Москвы, отец, будучи членом Государственного транспортного комитета (ГТК), отвечавшим, в частности, за эвакуацию столицы, отправив аппарат министерства в Куйбышев, выехал вслед за ним поездом. В Горьком его нагнало распоряжение председателя ГТК Анастаса Микояна срочно вернуться в Москву. Он вылетел транспортным «Дугласом», который при подлете к столице начал выполнять какие-то странные маневры.

«У нашего самолета, - рассказывал отец, - испортился радиоответчик «свой - чужой», и за ним погнались истребители ПВО. Через некоторое время из кабины вышел второй пилот и тихо доложил мне, как старшему на борту: «Товарищ нарком, пока мы уходили от истребителей, мы сблизись с курса. Горючее на исходе, идем на вынужденную посадку. Похоже, что мы садимся в тылу у немцев».

Самолет приземлился на брюхо в раскисшем поле, неизвестно где. Летчики ушли в маячившую на горизонте деревню, а все находившиеся в «Дугласе», взведя курки смешных в таких обстоятельствах «вальтеров» и «ТТ», остались ждать своей участи. Можно себе представить, что испытали эти люди, ожидая возвращения летчиков, которые ко всеобщему облегчению сообщили, что самолет сел в расположении наших войск.

В последние годы отец был тяжело болен. Диагноз - смертельный - знала только мама. Она несла на себе эту тяжесть до последних дней, боясь, что кто-нибудь из нас случайно проговорится. Впрочем, я уверен, что он знал о своем близком конце, хотя и не подавал вида.

Отец умер 14 июля 1984 года. Прощались с ним в здании Северного речного вокзала в Химках. Когда выносили гроб, один за другим начали реветь гудки теплоходов, стоявших у причалов и на рейде. Не один человек из присутствовавших на похоронах говорил мне потом, что запомнил навсегда этот скорбный рев. Наверное, нельзя было лучше проститься с человеком, который в своей автобиографии написал: «Вся моя жизнь была связана с речным флотом».