

О градостроительной саге Л.И. Свердлин, Е.П. Свердлина

На написание этой статьи нас, меня и мою жену, подвигнул всегда переполненный идеями, неутомимый С.А. Ваксман, ознакомившись с вышедшими в 2017-2018 гг. двумя томами истории Ленгипрогора (РосНИПИУрбанистики) [1,2]* и усмотрев в этом, как он выразился, некое новое ЯВЛЕНИЕ. Предложение не случайное, так как мне довелось начать свой трудовой путь в этом институте и проработать там 14 лет, а Е.П. Свердлина (Зими́на) отдала ему, практически, все годы своей трудовой биографии.

Если до недавнего времени мемуарная литература в своей массе отражала жизненный путь какого-либо индивидуума, то буквально пару лет назад обнаружилась явно выраженная тенденция к созданию мемуаров о целом коллективе. У людей появилась тяга к тому, чтобы откапывать не только корни и распутывать ветви своего родословного древа, не только рассказывать об интереснейших и поучительных моментах и этапах своей собственной жизни. Они жаждут донести до общественности свои знания и воспоминания о становлении и развитии целых направлений и отраслей человеческой деятельности, в которых они приняли непосредственное участие, испытывали радость творчества и общения в коллективе, ставшем для них родным, в надежде, чтобы эти сведения не канули в Лету. Поэтому, вне зависимости от усилий и таланта составителя эти мемуары становятся результатом совместного творчества не только составителя, но и описываемого им коллектива, превращаясь в существенную часть своеобразной саги. За примерами такого совместного творчества только в сфере градостроительной деятельности, далеко ходить не надо. Помимо упомянутой «Истории Ленгипрогора», только в одном Санкт-Петербурге в 2016 году вышла книга Е.М. Лавровской о Первой мастерской ЛенНИИпроекта [3] и, насколько нам известно, готовится публикация, посвященная пятидесятилетию лаборатории математических моделей массового обслуживания ЛО ЦЭМИ – ЭМИ РАН. Для транспортников-градостроителей деятельность этой лаборатории представляет значительный интерес, т.к. она имела и имеет непосредственное отношение к разработке комплекса универсальных программ для ЭВМ, позволявший выполнять расчеты схемы пассажирских транспортных потоков в городской сети (В.П.Федоров и Н.В. Булычева в тесном контакте с группой Пальчикова-Дынкина). Все эти осуществленные и готовящаяся к изданию публикации позволяют оценить их как действительно новое явление.

Мы далеки от того, чтобы пересказывать содержание «Истории Ленгипрогора», но и не можем удержаться от искушения отразить некоторые моменты, связанные и с ее составлением, и с содержанием. Прежде всего, хочется отдать дань глубокого уважения и восхищения составителю – Борису Ивановичу Зеленову, нашему коллеге, тесные контакты с которым, характеризуют его как настоящего подвижника, взвалившего на себя огромный груз. Он не только делился собственными впечатлениями и знаниями о Гипрогоре, как человек, непосредственно «варившийся» в его стенах. Он затратил массу невероятных усилий и времени в поисках достоверной информации и документов, в побуждении гипрогоровцев и соприкасавшихся с ними людей к написанию своих воспоминаний. Трудно перечислить, в каких только архивах он не побывал, с какими еще живыми коллегами и свидетелями, и родственниками гипрогоровцев, будь они здесь или за рубежом, не встречался или не переписывался. Первый из опубликованных им томов охватывает период с 1929 по 1958 гг., второй – с 1959 по 1991 гг. Но у Б.И. Зеленова накоплена такая масса материалов, что у него есть задумка составить еще один-два тома. Остается пожелать ему сил, здоровья и дальнейших успехов в его очень нужной и благородной миссии.

Знакомясь с «Историей Ленгипрогора», читатель получит всеобъемлющую, бесценную информацию о зарождении и развитии градостроительной деятельности в нашей стране, о талантливых архитекторах и инженерах, которые организовывали институт, создавали теоретические основы для решения практических задач, как в области территориального планирования, так и в объемном проектировании. Засветятся имена крупнейших архитекторов: проф. Л.А. Ильина (основатель института), проф. В.А. Витмана, В.А. Гайковича, С.О. Овсянникова, А.М. Суборова, А.М. Синявера, Ю.М. Киловатова, А.М. Тидемана и др.; инженеров: Г.В. Шелейховского, Я.С. Ротенберга, А.Ф. Соловьева, И.И. Беневи́ча, Г.М. Ситко, Б.Н. Гренгамера.

* Здесь и далее – «История Ленгипрогора»

Кстати, Г.В. Шелейховский, нам, транспортникам-градостроителям, известен как автор основополагающей рукописи «Композиция городского плана как проблема транспорта», а оказывается, ему принадлежит и такая первопроектная разработка как [4], посвященная всему кругу проблем, связанных с планировкой городов и созданием соответствующей нормативной базы. Мало кто знает, что «обожествляемый» нами А.Х. Зильберталь в довоенное время (до 1940 г.) служил в Ленгипрогоре консультантом, а о сподвижниках Шелейховского – Я.С. Ротенберге, А.Ф. Соловьеве подробнее написано в [5].

Читающего поражает обширность географии объектов проектирования, которыми занимался институт. Ему принадлежит авторство в разработке генеральных планов, проектов детальной планировки, схем территориального планирования огромной массы крупнейших и менее крупных городов и регионов нашей обширной страны – от Калининграда до Петропавловска-Камчатского и Владивостока и от Мурманска до Ашхабада (В период существования СССР). Читатель узнает, как и в какой обстановке проходил процесс проектирования. Сегодняшнее непосредственное общение с коллегами, особенно с теми, кто помоложе, ознакомление с их публикациями, показывает, что они мало осведомлены об этом и о предшествующих научных и методических разработках. Даже уже достаточно умудренный, известный в кругах транспортников, В.Н.Мягков – один из авторов упомянутой выше публикации, посвященной пятидесятилетию лаборатории математических моделей массового обслуживания ЛО ЦЭМИ – ЭМИ РАН. Когда этим летом он брал у нас интервью, то поражался тому, как это мы *вручную* (!), неделями и месяцами, считали матрицы корреспонденций и строили схемы пассажиропотоков, и что для оформления проектной документации содержалась целая армия техников-архитекторов, тушью и красками воплощавших замыслы архитекторов и инженеров.

Да, все было действительно так, но главное, в воспоминаниях гипрогоровцев, это ощущение какой-то особой творческой и благожелательной атмосферы. Пришедшее в 1950-60 гг. и представлявшее «лицо» института вплоть до конца 80-х новое поколение проектировщиков еще успело соприкоснуться со многими из старых маститых специалистов, отличавшихся не только своим творческим багажом, но и явно выраженной интеллигентностью. Мы жадно впитывали в себя не только их знания, которыми они щедро и без снобизма делились с нами, но и их умение создавать и поддерживать в коллективе доверительные и добросердечные отношения. В свою очередь, мастера не гнушались перенимать у молодых архитекторов тогда еще непривычные для них приемы и методы градостроительного проектирования, такие, например, как не квартальная, а микрорайонная система организации жилого пространства и прием «свободной планировки». Тогда же, благодаря нашим усилиям, был в полной мере реализован завет Г.В. Шелейховского, гласящий о том, что композиция городского плана – проблема транспорта. Архитекторы Ленгипрогора стали ценить основополагающую роль транспортников-урбанистов в создании осмысленного и устойчивого градостроительного каркаса и работать в тесном взаимодействии с ними.

И еще о нескольких важных моментах: Ленгипрогору и, конечно, профессии, мы обязаны значительному расширению нашего кругозора. В постоянных командировках мы получали массу впечатлений от знакомства с архитектурными и природными особенностями городов и всей нашей необъятной страны. Мы приобретали опыт общения с людьми, в том числе с местными чиновниками и партийными функционерами на всех иерархических уровнях, постепенно добиваясь понимания ими целей и задач нашей деятельности и превращения их в единомышленников. Поскольку командировки чаще всего осуществлялись группой специалистов, то совместная работа и жизнь на выезде способствовали лучшему узнаванию человеческих качеств сподвижников и развитию дружеских контактов.

Читая тома «Истории Ленгипрогора» читатель убедится, что коллектив института умел не только увлеченно и успешно работать, но и украшал свои трудовые будни, превращая юбилеи и праздники в настоящие действия и запоминающиеся капустники, наполненные веселыми выдумками, стихами и песнями, искрящимися юмором. Среди коллег находились обожаемые сослуживцами талантливые сочинители и исполнители, была и организованная самодеятельность, имевшая даже популярность в городе. Много внимания уделялось спорту.

В воспоминаниях всесторонне отражены не только жизнь увлеченного творчеством нестандартного коллектива, не только вклад в общее дело каждого из его личностей, но, так или иначе, описана непростая эпоха в истории всей страны в советский период. Это – небывалый размах ее строительства и индустриализации, тяготы и невзгоды войны и эвакуации, послевоенное восстановление народного хозяйства и многое-многое другое.

Учитывая все сказанное, становится понятным, почему эти воспоминания пронизаны явным ностальгическим мотивом и теплотой, почему они так дороги их авторам и гипрогоровцам вообще, независимо от того, куда разбросали их обстоятельства и судьба. В 1997 году нам довелось побывать в Америке. В Нью-Йорке, обосновавшиеся там бывшие коллеги по Ленгипрогору устроили нам прием. Собралось десятка полтора хорошо знакомых и малознакомых лиц. С нескрываемым волнением и любопытством, и даже, пиететом по отношению лично к нам, они буквально забросали нас вопросами: как там Гипрогор? Как там в России? И вовсе не потому, что мы когда-то занимали в институте некоторое ведущее положение, а потому, что мы *оттуда*, из их незабываемого и милого сердцу *прошлого*. Обоюдным воспоминаниям не было конца. Надо было видеть, как теплели их глаза и чувствовать, как сразу установилась присущая гипрогоровцам непринужденная, родственная обстановка.

Чем больше вчитываешься в «Историю Ленгипрогора», повествующую о пройденном славном пути этого старейшего градостроительного института, тем печальнее представляется его настоящее. Последние несколько лет нарастали финансовые трудности. Людям задерживали, а потом и вовсе прекратили выдавать зарплату. Естественно, многие специалисты вынуждены были искать другие источники дохода, и лишь небольшая часть оставшихся может позволить себе роскошь работать «на голом энтузиазме». Институт объявлен банкротом. А основная причина этому кроется в недостаточном внимании государства к назревшим проблемам градостроительства и, в частности, в пагубной для этой сферы конкурсной системе выбора исполнителей проектной документации. Как правило, конкурсы выигрывают многочисленные мелкие малокомпетентные организации, которые, лишь бы заполучить заказ, объявляют демпинговые цены и немислимо короткие сроки выполнения работ, совершенно не заботясь об их качестве, чего не могут позволить себе крупные институты, укомплектованные грамотными, добросовестными специалистами. Мелкие, безответственные «конторы», словно пираньи, «обгладывают» и без того тощий пакет заказов, лишая средств существования эти компетентные институты. Что может помочь Ленгипрогору в данной ситуации? Наверно, только то, что предлагает мудрый С.А. Ваксман (цитирую фрагмент из его письма от 15.10.18.): *«я уже ряд лет пишу в статьях о необходимости восстановления 7-12 территориальных ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ проектных и НИИ, осуществляющих проектирование ПО ПЛАНУ, а не по конкурсам!!!»*. Слабая надежда, но без нее...нельзя.

Литература

1. Мы проектируем города. К 90-летию Ленгипрогора (РосНИПИУрбанистики). История и люди. Том 1 / Ред. и сост. Б.И. Зеленов. — СПб.: ООО «Издательско-полиграфическая компания «Коста», 2017, — 368 с., ил.
2. Мы проектируем города. К 90-летию Ленгипрогора (РосНИПИУрбанистики). История и люди. Том 2 / Ред. и сост. Б.И. Зеленов. — СПб.: ООО «Издательско-полиграфическая компания «Коста», 2018, — 496 с., ил.
3. Лавровская Е.М. Воспоминания о Первой мастерской...1260—1987 и далее...с комментариями / архитектор Елена Лавровская. — Санкт-Петербург : [б. и.], 2016. — 271 с. : ил., портр., факс. :29 см.- Имен. указ.: с. 261-27.
4. Г.В.Шелейховский. ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ. Его содержание и обоснование. На правах рукописи, 1935 г
5. Свердлин Л.И. О создателях гипрогоровской транспортной школы. // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов. / Материалы докладов 5-ой международной (8-ой екатеринбургской) научно-практической конференции. — Екатеринбург: Комвакс, 1999. — с. 129-133.