

ПАМЯТИ МАРКА ГРИГОРЬЕВИЧА МЕЕРОВИЧА

Много лет назад Г.А. Гольц¹ обратил мое внимание на тот факт, что в 1913 г., то есть накануне Первой мировой войны, или же к моменту вступления в свои права «века Форда», транспортная самодостаточность (автономность) домохозяйств США и Российской империи была примерно одинаковой: на 1000 граждан США, как и на 1000 подданных Российской империи, приходилось порядка 200 лошадей². Разумеется, основная часть лошадиного поголовья приходилась на сельскую местность; что в Санкт-Петербурге³, что в Нью-Йорке⁴ количество лошадей на 1000 жителей никогда не превышало 60 единиц.

В продолжение разговора мы сошлись на том, что уже к концу 1920-х транспортная самодостаточность домохозяйств США, измеряемая не в лошадях, а в автомобилях, вышла на уровень тех же 200 единиц на 1000 жителей. Что касается жителей Советской России, то к концу 1920-х у них уже не было транспортной автономии ни в «конном измерении» (достаточно вспомнить установку И.В. Сталина времен начала коллективизации: «Лошадей отобрать!»), ни, тем более, в автомобильном: в 1927 г. на 1000 жителей СССР приходилось 0,14 автомобиля⁵ (sic!).

«Да бог с ними, с лошадьми и автомобилями, — заключил мой собеседник, — Вы поговорите с Марком Мееровичем, архитектором из Иркутска; он расскажет, как к концу 1920-х была ликвидирована не только транспортная самодостаточность, но любая автономность домохозяйств как таковая».

Разговор с Марком Григорьевичем (нас познакомил академик РААСН Ю.П. Бочаров) про исторические обстоятельства ликвидации автономности российских домохозяйств в самом деле состоялся. Затем наши разговоры и переписка на самые разные профессиональные темы продолжились, и продолжались до последних недель жизни этого замечательного, энциклопедически образованного ученого. Невероятная широта научных интересов сочеталась у Марка Мееровича со столь же невероятной скрупулезной тщательностью в поисках документальных (планировочных, количественных...) доказательств каждого утверждения, под которым он готов был подписаться. Постараюсь найти подходящий формат и площадку для более или менее связного рассказа о тематике наших разговоров и круге идей, для развития которых не хватило времени, отпущенного ему судьбой.

Возвращаясь к своему первому разговору с Марком Григорьевичем, обращаю внимание на фрагмент из статьи, предлагаемой читателю нашего журнала: «Идеологический отказ от индивидуального жилища, как типа домостроений для массового строительства, обрел в начале 1929 г. законодательный вид — 8 апреля 1929 г. было принято Постановление ЭКОСО РСФСР... нормативно, на уровне проекта планировки, закрепившее отказ от индивидуального типа застройки в соцгородах. <...> Тем самым в отношении расселенческой, градостроительной, жилищной политики власти официально фиксировалось, что автономное домохозяйство (индивидуальное самообеспечивающееся жилище) не соответствует организационно-управ-

1 Гольц Григорий Абрамович (1933–2009) — доктор географических наук, автор фундаментальных исследований в области географии и истории развития транспортных систем России и мира.

2 Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения России (со II в. до 1917 г.). М.: ИНП РАН, 2005.

3 Там же.

4 Davies S. The Great Horse-Manure Crisis of 1894.

5 Данные по автомобилизации населения США и СССР за 1927 г. взяты из статьи академика Е.А. Чудакова «Будущее автомобильной промышленности в СССР» (журнал «За рулем», 1928 г.).

Чудаков Евгений Алексеевич (1890–1953) — академик АН СССР, крупнейший отечественный ученый в области общего машиностроения и автомобильной техники. В цитируемой статье он с грустью констатировал, что «по своему автотранспорту наш Союз занимает самое последнее место среди всех, сколь угодно индустриальных стран».

ленческой стратегии советско-партийного руководства, более того, прямо ей противоречит. И поэтому власть решительно и безоговорочно отвергает его». И далее: «...отличие типологии домостроений Временной Правительственной комиссии от типологии 1928–1929 гг., зафиксированной в альбоме проектов Цekomбанка, состоит лишь том, что здесь открыто появляются бараки, которые фактически на протяжении первых двух пятилеток являлись основным типом массового жилищного строительства в соцгородах-новостройках».

Отмечу при этом ряд принципиальных для меня обстоятельств.

1) Сегодня, 90 лет спустя, бараки, к счастью, перестали быть «основным типом массового жилищного строительства», да и варварские «нормы заселения» в 6–8 кв. метров на жильца с общим люфт-клозетом ушли в прошлое. Тем не менее материальные отметины этой исторической эпохи все еще видны невооруженным глазом в абсолютном большинстве городов России; и конца этому не видно. Но самое главное, наверное, то, что «индивидуальные жилища как тип домостроений для массового строительства» по-прежнему не соответствуют господствующим «организационно-управленческим стратегиям». Этот тип жилищ получает распространение разве что в сегменте Business & Luxury. Одновременно мы уверенно замещаем картофельные поля и пустоши на дальней периферии крупнейших городов страны пятнами плотной многоэтажной застройки, не преследуя при этом (в отличие от наших предшественников 90-летней давности!) каких-либо целей, продиктованных соображениями форсированной индустриализации или людоедской идеологией. То ли «еще плодоносить способно чрево, которое вынашивало гада»⁶; то ли по-другому так и не научились...

2) Среди авторов, точнее сказать, архитектурно-планировочных оформителей варварского коммунистического эксперимента в сфере «расселенческой, градостроительной, жилищной политики» были архитекторы и планировщики самого высокого класса, обладавшие в свое время отменной профессиональной репутацией. Марк Григорьевич назовет их поименно, но никого не «оскорбит презрительным стихом»⁷. Тем не менее урок суровый: время горькой насмешки обманутых сыновей над промотавшимися отцами приходит нескоро, но наверняка.

3) В медиапространстве, и даже в профессиональной среде, я, к своему удивлению и огорчению, слышу все больше сетований об утрате «счастливой страны Архайи»⁸. Для лечения этой ментальной болезни чрезвычайно полезно читать труды Марка Григорьевича Мееровича; очень отрезвляет...

М.Я. Блинкин

⁶ Брехт Б. (1941) Карьера Артуро Уи, которой могло не быть.

⁷ «И прах наш, с строгостью судьбы и гражданина, // Потомок оскорбит презрительным стихом, // Насмешкой горькою обманутого сына // Над промотавшимся отцом» (Лермонтов М.Ю. Дума. 1838).

⁸ «Пусть же нам не рассказывают сказки о счастливой стране Архайе... Современный примитив, говоря словами Гоббса, “парень дюжий, но злонамеренный”. Не советую спорить с ним в темном переулке» (Лифшиц М.А. Почему я не модернист? 1963).