

## **Профессионал, титан и ученый**

(К 80-летию С.А. Ваксмана)

С.А. Тархов

Городской транспорт с самого детства был самым главным объектом моих интересов: я любил кататься на троллейбусах, автобусах и катерах по моему небольшому южному городу, в котором вырос. При выездах из него в более крупные города мое любопытство еще больше разгоралось: я старался объездить новый город на трамваях, троллейбусах, метрополитене и всех иных средствах передвижения, которые были в нем. Такие внутригородские путешествия позволяли увидеть ВЕСЬ город с его самыми красивыми и не очень красивыми местами.

Поступив на географический факультет МГУ в 1971 г., у меня открылись новые возможности: изучать такие интересные дисциплины, как география населения, география городов с основами градостроительства, география транспорта, математические методы в экономической географии, математическое моделирование в экономической географии и ряд других; роскошная библиотека на 21 этаже главного здания (здесь были собраны почти все книги и справочники о каждом городе СССР и зарубежных стран с картами и планами, на которых иногда были показаны маршруты городского общественного транспорта, научные сборники по транспорту в градостроительстве (особенно привлекали мое внимание такие работы, изданные в Киеве; вот в этой то библиотеке я и обнаружил первый сборник статей конференции, организованной С.А. Ваксманом в 1973 г.), труды ИКТП, большое число книг о регионах и областях СССР, статистические справочники по отдельным областям, краям и республикам всей страны, в которых были цифры о пассажирском транспорте отдельных городов страны); летние практики после 2, 3 и 4 курсов открыли мне еще большее число городов с их разнообразием транспорта, чем до этого. Так летом 1975г. я объехал почти все большие города Урала – Оренбург, Орск, Магнитогорск, Челябинск, Краснотурьинск, Карпинск, Волчанск, Нижний Тагил, Каменск-Уральский, Пермь, и конечно Свердловск, в котором жил на квартире своего сокурсника Володи Шувалова, отец которого в то время был ректором Свердловского пединститута; я и не догадывался тогда, что где-то рядом находится Семен Аронович Ваксман. Во всех этих городах я старался изъездить все линии трамвая и троллейбуса, глядя в окно и изучая планировочную их структуру и особенности устройства маршрутной сети. Очень часто я посещал трамвайные, троллейбусные, трамвайно-троллейбусные и автобусные управления, перерисовывая у них на кальку схемы маршрутов общественного транспорта (карт городов тогда не издавали вообще; только в конце 1970-х гг. стали печататься туристские схемы отдельных, но не всех городов; изредка появлялись карты маршрутов городского пассажирского транспорта, да и то немногих городов). Поездки по городам с тщательным изучением их общественного транспорта продолжались и позже – в 1970-2000-е гг. Всего я посетил около 800 городов, включая зарубежные страны.

Обучаясь в МГУ, с 1972г. я стал ходить на заседания Московского филиала Географического Общества СССР на улице 25 Октября. Там были очень интересные доклады и выступления, в т.ч. и по городам и транспорту. Именно там я познакомился со своим будущим научным руководителем Г.А. Гольцем и почти со всеми знаменитыми экономико-географами. МФГО стало местом формирования моих научных взглядов. Это был важный центр научной среды, в которой формировались многие будущие географы и эконом-географы. Хаживали на заседания туда и транспортники, например, М.И. Каган, ученица А.М. Яшкина.

Производственную практику 3 курса я проходил у Г.А. Гольца в Институте комплексных транспортных проблем (ИКТП), где познакомился с очень многими учеными-транспортниками. Производственная практика 4 курса вновь была опять у Г.А.

Гольца, но на этот раз в Институте географии АН СССР, куда он перешел на новую работу.

Григорий Абрамович вовлекал меня в разные семинары и участие в научных сборниках. Именно он и подтолкнул меня к поездке на знаменитую Ваксмановскую конференцию по городскому транспорту. До этого я был знаком с отдельными сборниками, изданными под редакцией Семена Ароновича. Самого же его живьем я увидел впервые значительно позже – в первой половине июня 1990г., когда прибыл в Свердловск на конференцию по проблемам городского транспорта. В городе было +9°C, т.е. собачий холод. Пришлось надевать на себя свитер, куртку. Жили мы в спортивной гостинице на Уктусе, а заседания проходили в УНЦ (Уральском научном центре), куда мы ездили с пересадкой на разных троллейбусах.

На конференции было много новых для меня людей, специалистов по городскому транспорту, с которыми я познакомился: специалисты из Вильнюса, Минска, Киева, Горького, Ленинграда, Омска, Москвы, Еревана, Алма-Аты, представители метропроекта Челябинска. Особенно запомнились мне Ю.М. Коссой (с ним заочно я познакомился в почтовой переписке в 1970 г., будучи еще школьником, спрашивая у тогдашнего начальника Горьковского ТТУ, в каких городах РСФСР работают трамваи и троллейбусы, и он мне на все эти вопросы ответил в подробнейшем письме; в 1997 г. я побывал у него дома в Нижнем Новгороде), Н.М. Христюк, А.Е. Роговин, Ф.Г. Глик, Ю.С. Кирзнер (его видел и раньше в Ленинграде, человек очень интересный и большая умница), Р.Г. Кегамян, В.Л. Швец, Э.А. Сафронов.

При отъезде из Свердловска Семен Аронович помог мне в одном важном для меня деле: я собрался изучить транспортную систему Нижнего Тагила, на что требовалось хотя бы два дня пребывания в городе, а, значит, заночевать в гостинице. В советское время получить место в гостинице с улицы было почти невозможно, хотя они стояли полупустыми (почти все номера в них были забронированы). И Семен Аронович через своего знакомого местного архитектора помог забронировать мне там номер. Благодаря этому я изучил тщательнейшим образом трамвайную сеть Нижнего Тагила, а также на ранней электричке выехал в Качканар, изучив там по оборванным проводам и кронштейнам, трассу закрытой к этому времени ведомственной троллейбусной линии.

Атмосфера Свердловской конференции очень отличалась от привычных мне экономико-географических, во-первых, страстной любовью к своему объекту и предмету изучения (видимо, транспортники все преданы транспорту априори); во-вторых, товарищеским духом взаимной поддержки; в-третьих, тактичностью в дискуссиях (никто никого не «поливал грязью» за другое, отличное от твоего или чужого мнение или взгляд на проблему или задачу). Самое главное, что царило на этой конференции, - желание совместно понять остроту проблем развития городского общественного транспорта, найти четкие пути и рецепты их решения. И всем этим обширным научным сообществом умело руководил Семен Аронович, от которого всегда веет доброжелательностью, мудростью, мягкостью с элементами решительности, юмором, широтой взгляда, толерантностью к чужим, иногда резким высказываниям и точкам зрения.

Еще очень важный «профит» этой конференции – кулуарное общение и знакомство со многими интересными людьми, с которыми потом долго поддерживались интеллектуальные и научные связи. Такой концентрации умов теперь уже не встретишь даже на крупных международных научных форумах, где больше лоска, шума и внешних эффектов, чем научной пользы. А тогда Семен Аронович завлекал на свои конференции весь цвет градостроительной транспортной науки со всех концов Союза. И, ведь, приезжали почти все, поскольку знали – конференция очень интересная, мозги встряхнутся, общение с коллегами-профессионалами – очень полезное дело.

Эти несколько дней общения с ним и этим уникальным по духу научным сообществом почти 30 лет назад помнятся мне до сих пор. Время быстро летит, стирая всё. Но лучшее в жизни запоминается надолго. И эта конференция особенно. Жаль, что я

был всего лишь один раз на ней. Позже я участвовал только в ней заочно, присылая сначала тексты своих статей, а потом привлекая своих студентов и аспирантов, чтобы и они выставили на общественный смотр свои научные результаты.

Второй раз живьем я увидел Семена Ароновича в мае 2015 г., когда он прибыл на совещание по проблемам городского транспорта, которое проводилось в Институте экономики транспорта ВШЭ по инициативе Михаила Яковлевича Блинкина. На самом совещании я не присутствовал, поскольку у меня в это время начинались лекции, но перед ней я недолго пообщался еще раз с очень приятным, дружелюбным и умным уральцем. 5 минут разговора с Семеном Ароновичем были для меня настоящим праздником. Жалею до сих пор, что не смог пообщаться подольше. Так редко встречаешься в жизни с такими интересными людьми, как он.

Семен Аронович делает великое дело: ежегодно издает классические НАУЧНЫЕ сборники, которые он делает регулярно с 1973 г. Изданий такого рода сейчас просто нет. Я знаю это хорошо по своему узкому профессиональному цеху. Я застал в 1970-80-е годы эпоху, когда сборники подобного типа были главным выражением активности научного сообщества, поскольку статьи в фундаментальных научных журналах печатались далеко не все, да и многие из них были почти закрыты для внешней публики, а тем более для молодых талантов. Это сейчас они превратились в мусоросборники, где печатаются такие статьи, которые раньше рецензенты сразу же отклоняли. И поэтому сборники научных конференций той эпохи олицетворяли собой наиболее интересное и новое, что получали исследователи в результате своего эмпирического анализа.

Потом наступила эпоха, когда сборники почти исчезли, поскольку не стало самих научных конференций (из-за отсутствия средств на командировки и печатание сборников). Старые научные журналы отчасти переняли их функцию, печатая у себя статьи, которые раньше отвергались. Редакторы этих журналов позже стали принимать к печати статьи любого качества, поскольку исследователи почти перестали заниматься эмпирическим анализом. Так что вскоре многие солидные журналы потеряли свой прежний статус высокого качества. А некоторые журналы стали даже брать деньги за публикации статей. Так покатило вниз под откос и их качество.

Но во время этой научно-профессиональной деградации кое-где сохранились островки научной фундаментальности. И к ним смело можно отнести то научное сообщество, которое организовал вокруг себя один человек, обладающий особой энергетикой, магнетизмом, темпераментом и стремлением поддерживать свою область профессионального знания всеми возможными средствами и путями. Речь, конечно, о Семене Ароновиче. Несмотря на все пертурбации последних трех десятилетий, он умудрился сохранить эту научную среду и поддерживать высокий уровень требований к результатам исследований, излагавшимся в статьях сборников, которые ему с большим трудом приходилось составлять, редактировать и доводить их до конечного вида. Таких сборников вышло более 30. Но что это за книги! Если взять любой из них (даже старый), открыть и почитать, то забываешь обо всем. Мозги начинают работать, появляются разные мысли. А, если полистать, все сборники? Голова идет кругом... Это целая «река знания» (выражение Г.А. Гольца). В моей библиотеке их не более десятка. Хорошо, что они все теперь доступны для специалистов в электронном виде (<http://www.waksman.ru/Russian/Konference/Konferen.html>), за что еще раз большое спасибо Семену Ароновичу. Кто бы без него такое сделал?

Поскольку в нашей огромной стране с более 1 тыс. городов до сих пор нет ни одного журнала по проблемам городского транспорта (а такие журналы есть, например, в Польше, даже в небольшой Венгрии; в СССР, правда, в 1933-37 гг. издавался журнал «Транспорт и дороги города», а в 1993-2004 гг. «Вестник городского электротранспорта России»), Семен Аронович организует работу единственного в нашей стране сайта по городскому транспорту «Проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния» (<http://www.waksman.ru/Russian/news/about.html>). Этот сайт представляет собой

обширный справочник о направлениях исследований в области городского транспорта, об отдельных ученых и специалистах, библиографии (чего только стоит список авторефератов диссертаций и статей всех сборников), рецензий и анонсов о новых книгах, собрание сосканированных книг, юридических документов по городскому транспорту.

Еще одним важнейшим делом Семена Ароновича является издание серии биобиблиографий известных отечественных специалистов в области городского транспорта. Их благодаря его настойчивости и стараниям вышло 27! Это даже трудно себе представить, как один человек может такое сделать, причем за относительно короткий период времени (начиная с 2010 г.). Надо иметь желание, терпение, силы, чтобы такое сделать. Поэтому Семен Аронович просто титан!

С Семеном Ароновичем я периодически переписываюсь: сначала письменным образом, а с 2000-х годов – по электронной почте, посылая статьи; а он мне присылает сборники каждый год. Стараюсь его не подводить, когда надо написать статьи для его замечательного сборника, поскольку теперь он – единственный человек из той старой когорты, который поддерживает науку о городском транспорте на старом, должном, очень высоком уровне.

Увы, с наукой сейчас не всё в порядке. Много наносного шлама и пены, мало интересных идей и концепций. Перетирание из пустого в порожнее доминирует над настоящими научными исследованиями, на которые надо затрачивать очень много времени, чтобы получить крохи нового знания. Но вместо поиска нового знания почти все научное сообщество имитирует научную деятельность путем публикаций в особо важных (считающихся научной бюрократией) журналах простых конъюнктурных разглагольствований, плохо подкрепленных эмпирическим анализом. Сложилась простейшие штампы и рецепты для решения сложнейших проблем, в результате применения которых они не только не решаются, а усугубляются. Депрофессионализация опутала профессионализм. Уровень научных исследований опустился до крайне низкого уровня. Погоня за статьями в журналах списков Скопус, Веб-оф-Сайнс (Wos), ВАК превратила науку в служанку бюрократической системы. Мы опустили в цифровое средневековье. Это особенно хорошо становится понятным, когда пролистываешь статьи Ваксмановских сборников и разделы его сайта и сравниваешь их со статьями в массе пустопорожних журналах, которые реферированы в Реферативном журнале «Городской Транспорт», издаваемом ВИНТИ РАН.

Я решил в этой краткой юбилейной статье привести несколько цитат из нашей с Семеном Ароновичем переписки по электронной почте, которые говорят больше, чем я могу написать сам.

«О качестве современных изданий по транспортным системам городов (не только РЖ Городской Транспорт!) даже говорить не хочется. У меня задумана, например, статья об изданных в нашей стране переводных работах последних 10-15 лет и совместных с иностранцами книгах: зачем были переведены и изданы эти книги, а не другие более нужные....»

Очень нужны усилия по объединению коллег для издания таких рукописей, как "Указатель литературы по ТСГ (Транспортным системам городов)", "Указатель авторефератов по ТСГ", "Терминологический словарь по ТСГ" - рукописи у меня лежат давно в разных версиях. Надо бы объединять усилия, но нет финансирования...» (С.А. Ваксман)

«Семен Аронович, сегодня получил от вас бандероль с выпусками биобиблиографической серии. Вы создали очень хороший и ценный интеллектуальный продукт. Очень интересно и приятно читать, и смотреть эти издания. Большое спасибо вам за эти книги. Сережа Тархов»

«Сережа, как Вы знаете, я в 75 лет покинул университет, т.к. не мог видеть, что творят со студентами. С системой высшего образования творится черт знает, что. Впрочем, и с РАН тоже. Мне очень не хватает работы со студентами, которую

я очень люблю. Но и принимать участие в той формалистике, которая внедрена в ВУЗах при малой оплате, не согласен. Правда ко мне ездят аспиранты и защитившиеся уже ученики, идет интенсивная переписка с учениками из разных городов и даже стран. Но так как наше старшее поколение должно передать "эстафетную палочку", я создаю редколлегию нашего сборника "Новое поколение ТСГ". А в общем, часто больно за то, что происходит с "верхним" сегодня образованием». (С.А. Ваксман)

«Семен Аронович! Большое спасибо вам за вашу крепостную работу над сборниками. Каждый ваш сборник - шедевр. Никто такие книги сейчас уже не сделает по причине отсутствия специалистов широкого и одновременно глубокого профиля. Их просто сейчас не готовят, поскольку наступили иные времена – конъюнктура и мелочность. Так что вы делаете очень важное дело». (С.А. Тархов)

А теперь мои пожелания Семену Ароновичу. Надеюсь, что он еще заведет всех нас на новые статьи, издания и дела.

Желаю побольше здоровья и поменьше болезней, которые сильно мешают нормальной работе; сил преодолевать препятствия и всяческие неприятности. И по-прежнему быть таким же неиссякаемым источником интеллектуальной бодрости и новых идей, каковым вы и являетесь в моих глазах.

Желаю вам продолжать важнейшее ваше дело – собирать и издавать Ваксмановские сборники и дальше, насколько у вас хватит сил и времени. Они как глоток свежего воздуха в этом нарастающем сейчас облаке незнания. Никто такие сборники за вас уже не сделает. Уже не тот уровень среди коллег сейчас. А сборник, конечно, надо делать самому до конца. Думаю, что пройдет время, у вас появятся силы и желание (без Сборника, ведь будет тускло жить), и вы продолжите свое любимое, хотя и очень тяжелое, дело. Пока есть хотя бы какие-то силы, не стоит бросать это дело... Но вы сами решаете: организм не вечно железный...

Еще раз поздравляю вас с ежегодным героическим подвигом – выпуском каждого нового фолианта-сборника и библиографических справочников. Вы делаете благое дело, на которое не жалко никаких средств, времени и сил, сколько бы то оно того ни стоило. Сделать такие книги крайне сложно, много времени и сил надо потратить, зато книги получаются замечательными. С чем я вас еще раз и поздравляю.

Молодец, Семен Аронович!!!!

Еще раз поздравляю с юбилеем.

Москва

21.03.2019г.