

Academia. Архитектура и строительство, № 2, стр. 66–73.  
Academia. Architecture and Construction, no. 2, pp. 66–73.

Исследования и теория  
Научная статья  
УДК 72.036 + 72.007  
doi: 10.22337/2077-9038-2023-2-66-73

## К истории организации проектирования в СССР: деятельность Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта» Наркомата путей сообщения (1936–1951)

**Шурыгина Ольга Сергеевна** (Москва), независимый исследователь, член ICOMOS Россия. Эл. почта: [olia85@list.ru](mailto:olia85@list.ru)

*Аннотация.* Статья посвящена организации ведомственного архитектурного проектирования во второй половине 1930-х – начале 1950-х годов. В ней на основе впервые вводимых в научный оборот архивных документов из фондов РГАЭ и РГАЛИ, а также мемуаров участников событий, реконструируется история одной из крупнейших проектных контор середины XX века – Архитектурной мастерской Всесоюзного проектно-изыскательного объединения, находившегося в ведении Народного комиссариата путей сообщения СССР и известного как «Союзтранспроект». Автор исследует нормативно-правовую базу, которой регламентировались создание и дальнейшая работа мастерской. Имена её руководителей – К.С. Алабян, Г.Б. Бархина и А.Н. Душкина – не всегда ассоциируются с объектами транспортной инфраструктуры (за исключением последнего), поэтому весьма важно осветить эту страницу их деятельности. Хотя мастерская перестала существовать ещё в 1951 году, её работа подверглась острой критике в знаменитом постановлении Совета Министров СССР и ЦК КПСС 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», завершившем в том числе архитектурную карьеру А.Н. Душкина.

*Ключевые слова:* К.С. Алабян, Г.Б. Бархин, А.Н. Душкин, архитектура СССР, организация проектирования, НКПС, вокзал, 1930-е годы, 1940-е годы

*Для цитирования.* К истории организации проектирования в СССР: деятельность Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта» Наркомата путей сообщения (1936–1951) // Academia. Архитектура и строительство. – 2023. – № 2. – С. 66–73. doi: 10.22337/2077-9038-2023-2-66-73.

### On the History of the Organization of Design in the USSR: the Activities of the Architectural Workshop "Soyuztransproekt" of the People's Commissariat of Railways (1936–1951)

**Shurygina Olga S.** (Moscow), Independent Researcher, Member of ICOMOS Russia. E-mail: [olia85@list.ru](mailto:olia85@list.ru)

*Abstract.* The article is dedicated to the organization of departmental architectural designing in the second half of the 1930s – early 1950s. It reconstructs the history of one of the largest design studios of the mid-twentieth century – the Architectural Studios of the All-Union Project and Research Association, which was under the jurisdiction of the People's Commissariat of Railways of the USSR (NKPS) and known as Soyuztransproekt. The article is based on the archival documents from the Russian State Archive of Economics and Russian State Archive of Literature and Art funds, which are being introduced into scientific circulation for the first time, as well as memoirs of participants in the events. The author explores the legal framework that regulated the creation and further work of the Studio. The names of its leaders, K.S. Alabyan, G.B. Barkhin and A.N. Dushkin, are not always associated with transport infrastructure facilities (with the exception of the latter), so it is very important to highlight this page of their activities. Although the Studio ceased to exist in 1951, its activities were sharply criticized in the famous resolution of the Council

of Ministers of the USSR and the Central Committee of the Communist party of the Soviet Union of 1955 "On the elimination of excesses in designing and construction", which cancelled, among other things, the architectural career of A.N. Dushkin.

*Keywords:* K.S. Alabyan, G.B. Barkhin, A.N. Dushkin, architecture of the USSR, management of designing, NKPS, railway station, 1930s, 1940s

*For citation.* Shurygina O.S. On the History of the Organization of Design in the USSR: the Activities of the Architectural Workshop "Soyuztransproekt" of the People's Commissariat of Railways (1936–1951). In: *Academia. Architecture and construction*, 2023, no. 2, pp. 66–73. doi: 10.22337/2077-9038-2023-2-66-73.

История архитектуры СССР межвоенного периода на первый взгляд кажется хорошо изученной. Имеется внушительный корпус публикаций, разработана периодизация, выдвинуты концепции стилевого развития архитектуры 1920-х – 1930-х годов, имена ведущих мастеров на слуху, а многие из них удостоились монографий. Впрочем, на этом фоне заметен дефицит исследований, посвящённых деятельности проектных организаций. Автор фундаментальной работы об организации проектирования в раннем СССР И.А. Казусь доводит своё исследование [1] до 1932/1933 года (то есть до момента создания Союза советских архитекторов и возникновения номерных архитектурных мастерских Моссовета). В книге А.Н. Селивановой [2], наиболее полно анализирующей архитектурный процесс 1930-х годов, верхней хронологической границей является Первый Всесоюзный съезд советских архитекторов 1937 года. Таким образом, ситуация рубежа 1930-х – 1940-х годов пока остаётся почти вне поля зрения специалистов, пишущих об институциональной истории советской архитектуры<sup>1</sup>. Данная статья призвана в какой-то мере заполнить эту лауну в части, которая касается работы специализированных отраслевых проектных контор.

Деятельность Архитектурной мастерской Всесоюзного проектно-изыскательного объединения Народного комиссариата путей сообщения СССР («Союзтранспроект» НКПС СССР) ни разу не становилась темой специального исследования. Между тем история одной из крупнейших проектных контор второй половины 1930-х – 1940-х годов связана с именами таких мастеров, как К.С. Алабян, Г.Б. Бархин и А.Н. Душкин. Хранящиеся в архивном фонде «Союзтранспроекта» (РГАЭ. Ф. 9532) документы мастерской достаточно скупы: это восемь отчётов за 1936–1944 годы<sup>2</sup>. Дополнив почёрпнутую из них информацию материалами личных дел сотрудников мастерской, автор старается описать работу коллектива в её творческой и бытовой части. Отчёты сжато, но довольно подробно фиксируют жизнь

мастерской со всеми характерными проблемами, такими как кадровый голод, недостаточная квалификация сотрудников<sup>3</sup> и текучесть персонала, нехватка рабочих инструментов (например, пишущих машинок, бумаги, картона, кальки и пр.), дефицит рабочих площадей и отсутствие служебного жилья.

3 марта 1935 года в должность наркома путей сообщения вступил Л.М. Каганович, одна из центральных политических фигур тех лет. Практически сразу же им был издан ряд взаимодополняющих приказов о реорганизации строительной и проектной отрасли наркомата<sup>4</sup>. Первый и второй приказы создавали в системе самого наркомата взамен нескольких профильных управлений единый орган – Центральное управление железнодорожного строительства «Цужелдорстрой», на который возлагалось управление всем железнодорожным строительством. Третий приказ сосредотачивал генеральное, рабочее и типовое проектирование во вновь создаваемом Всесоюзном проектно-изыскательном объединении «Союзтранспроект», которое организовывалось на базе уже существующих в системе наркомата проектных контор и изыскательных экспедиций и находилось в подчинении «Цужелдорстроя». Внутри самого «Союзтранспроекта» по географическому принципу создавались отделения в Москве, Ленинграде, Киеве, Харькове, Днепропетровске и Томске, каждое из которых занималось обслуживанием определённых районов и дорог. Летом того же года в системе «Союзтранспроекта» для проектирования и строительства гражданских и технических сооружений на железнодорожном транспорте были образованы тресты «Трансгражданпроект» и «Трансгражданстрой»<sup>5</sup>.

Однако менее чем через год, 11 февраля 1936 года, увидело свет совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об улучшении строительного дела и об удешевлении строительства», которое потребовало реформирования строительной отрасли как в части типизации проектирования по отдельным видам строительства, так и приближения проектирования непосредственно к территориям строительства. НКПС как один из главных участников, на

<sup>1</sup> Некоторым аспектам деятельности 10-й Архитектурно-проектной мастерской Моссовета в конце 1930-х годов посвящена одна из статей О.С. Шурыгиной [3]. См. также исследования Е.В. Конишевой [4], С.С. Духанова [5], М.Г. Мееровича [6; 7], Ю.Л. Косенковой [8] и др.

<sup>2</sup> Исключая отчёт за 1942 год, которого в архиве обнаружить не удалось. Его судьба неизвестна: был ли он не составлен или не сохранился.

<sup>3</sup> Низкую квалификацию сотрудников пытались устранить при помощи дополнительного образования, как правило, различных специализированных курсов (английского и немецкого языков, высшей математики, черчения, архитектуры, сметного дела, рисования и пр.) (РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 8. Л. 12 об.; Д. 20. Л. 9 об.; Д. 42. Л. 42 об.; Д. 62. Л. 11, 11 об.; Д. 83. Л. 20, 20 об.).

<sup>4</sup> Приказы НКПС 1935 года: № 85/ц от 20 марта «О центральном управлении железнодорожного строительства», № 103/ц от 23 апреля «О задачах и структуре Цужелдорстроя» и № 117/ц от 13 мая «Об упорядочении проектного и изыскательного дела НКПС» (РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 40. Д. 539. Л. 1, 12, 38–42, 64–68).

<sup>5</sup> Приказ НКПС № 151/ц от 15 июня 1935 года [без названия] (РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 40. Д. 539. Л. 150–151).

которого и было направлено постановление, летом этого же года ответил внутренним приказом, согласно которому взамен существующих отделений «Союзтранспроекта» и «Трансгражданпроекта», не имевших закреплённых за собой районов обслуживания, организовывались подчинённые «Союзтранспроекту» проектные конторы: Дальневосточная (в Хабаровске), Сибирская (в Новосибирске), Уральская (в Свердловске), Московская, Киевская, Днепропетровская, Харьковская, Кавказская (в Тифлисе) и Ленинградская<sup>6</sup>. Во исполнении пункта постановления о типизации, приказом были созданы две специализированные конторы: для проектирования технических зданий, тяговых устройств и энергоснабжения – «Транстехпроект», а для проектирования вокзалов, объектов жилищного, культурно-бытового и санитарно-лечебного назначения – Архитектурную мастерскую. Последняя начала свою работу с 1 августа 1936 года, когда в неё были переведены 86 человек личного состава бывшего Архитектурно-отделения «Трансгражданпроекта» (69 человек – производственного персонала и 18 – административно-хозяйственного) и переданы неоконченные и ещё даже не начатые работы по типовому проектированию и договорным (индивидуальным) проектам<sup>7</sup>.

12 июня 1936 года скончался архитектор И.А. Фомин, долгие годы сотрудничавший с железнодорожным ведомством. НКПС необходимо было найти ему замену. Из тех, кто ещё успел поработать с Фоминым, в Архитектурную мастерскую перешёл Г.И. Волошинов (1902–1983); в 1933 они совместно разрабатывали проект нового Курского вокзала в Москве (не реализован). Георгий Ипполитович был, пожалуй, одним из самых перспективных молодых специалистов в сфере железнодорожного проектирования. Свою карьеру он начал ещё на строительстве вокзала в Киеве, а затем перебрался в Москву, где с конца 1929 года служил в различных проектных конторах НКПС. К этому времени на его счету были победа в конкурсе на вокзал в Новосибирске (1930)<sup>8</sup>, проектирование и постройка вокзала в Орше (1932–1936, автор фасадов – Н.И. Туманская), жилого дома НКПС в Москве на Спиридоновке, 22 (1931–1936, автор фасадов – Л.М. Поляков) и некоторые другие работы. Однако для претендента на должность главы мастерской этого было мало.

Эту должность в ноябре 1936 года занял глава Союза советских архитекторов К.С. Алабян (1897–1959). По-видимому, роль сыграли не творческие заслуги, а именно аппаратный вес Каро Семёновича. Ранее он работал в Особой архитектурно-проектной мастерской строительства Центрального театра Красной Армии при Военно-строительном управлении РККА Народного комиссариата СССР по военным и морским делам, переименованной затем в Архитектурно-проектную мастерскую № 2 Наркомата обороны СССР<sup>9</sup>.

Стоит сказать, что в официальную биографию К.С. Алабяна, составленную архитектором Л.Б. Карликом в 1966 году и в основном повторенную Т.Г. Малининой в книге 2008 года, сведения о работе Алабяна в Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта» не попали [9; 10]. Указание на этот биографический факт мы находим в письмах, адресованных Алабяном Л.М. Кагановичу в период 1936–1938 годов<sup>10</sup> [11, с. 59–62], в отчётах мастерской за 1937–1938 годы<sup>11</sup>, а также в более поздних личных делах архитектора<sup>12</sup>. «С большой радостью принимаю Ваше предложение работать в центральной проектной мастерской НКПС, – писал, в частности, Алабян 14 июля 1936 года. – Очень быстро можно будет организовать крепкий коллектив проектировщиков. Я не сомневаюсь, что любой из московских архитекторов с большим удовольствием поработает в системе НКПС» [11, с. 60]. Через год Каро Семёнович предложил «усилить» состав Архитектурной мастерской, пригласив в неё бывших сотрудников 1-й Архитектурно-проектной мастерской Моссовета (под руководством И.В. Жолтовского) С.Н. Кожина, И.Н. Соболева и М.П. Парусникова [11, с. 61]. Предложение могло быть продиктовано тем, что и сам Алабян с 1933 по 1934 год работал у Жолтовского [9, с. 77] и был знаком с указанными сотрудниками. Но никто из них в итоге не оказался в Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта».

Зато в ней появились бывшие коллеги Алабяна по мастерской Центрального театра Красной армии: например, архитектор В.Ф. Скаржинский (1904–1970), который с 1933 года занимался разработкой фасадов театра<sup>13</sup>. С июля 1937 года он возглавил одну из авторских бригад Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта». Их сотрудничество с Алабяном продлится долгие годы и после того, как тот оставит должность руководителя мастерской<sup>14</sup>.

<sup>6</sup> Приказ НКПС № 99/ц от 15 июня 1936 года «О мероприятиях по повышению качества проектирования на железнодорожном транспорте» (РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 40. Д. 599. Л. 103-109).

<sup>7</sup> Приказ начальника «Союзтранспроекта» И.С. Шелюбского № 105 от 10 августа 1936 (РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 8. Л. 5).

<sup>8</sup> В ходе дальнейшей разработки проект был существенно изменён местными специалистами, вследствие чего Г.И. Волошинов отказался от его авторства (см.: РГАЛИ. Ф. 2466. Оп. 5. Д. 174. Л. 1 об.).

<sup>9</sup> Здание Центрального театра Красной армии возводилось по проекту К.С. Алабяна и В.Н. Симбирцева. Проектные работы завершились в 1937 году, но строительство продолжалось вплоть до 1940 года.

<sup>10</sup> ГНИМА им. А.В. Щусева. ОФ-5006/7.

<sup>11</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 20. Л. 10; Д. 42. Л. 7 об.

<sup>12</sup> РГАЭ. Ф. 293. Оп. 2. Д. 1. Л. 3 об., 9 об.

<sup>13</sup> РГАЛИ. Ф. 2466. Оп. 8. Д. 277. Л. 2.

<sup>14</sup> Помимо работы над театром Красной армии В.Ф. Скаржинский часто в составе творческих коллективов сотрудничал с К.С. Алабяном на следующих проектах: санатории НКПС в Кисловодске (1937); конкурсном проекте павильона СССР на Всемирной выставке в Нью-Йорке 1939 года (1938); конкурсном проекте комбината газеты «Известия» (1940); реконструкции штаб-квартиры НКПС на Садово-Черногрязской улице (1940); новом здании МПС на Садовом кольце у Красных ворот (1946–1947); общежитии Высшей партийной школы на Миусской площади (1948–1949); жилого дома Главмосстроя на улице Марины Расковой (1952–1953); железнодорожном вокзале в Воронеже (1955–1956); конкурсном проекте павильона СССР на Всемирной выставке в Брюсселе 1958 года (1956); конкурсном проекте Дворца Советов на Ленинских (сейчас – Воробьёвых) горах (1957). Соавторство В.Ф. Скаржинского на проектах К.С. Алабяна уточнено в том числе по изданию: [9].

Архитектурная мастерская «Союзтранспроекта» на протяжении всей своей истории находилась в процессе реорганизации (оптимизации). По состоянию на 1936 год её структура выглядела следующим образом:

*Архитектурный отдел в составе пяти авторских бригад.*

*Инженерный отдел в составе шести бригад:*

- две конструкторские бригады;
- бригада по отоплению и вентиляции;
- бригада по водопроводу и канализации;
- бригада по электрооборудованию;
- бригада по сметам и организации работ

*Технический архив.*

*Библиотека.*

*Бригада по стандартизации и рационализации работ.*

*Планово-производственный отдел.*

*Бухгалтерия.*

*Управление делами:*

- отдел кадров;
- секретная часть;
- хозяйственная часть.

В дальнейшем количество конструкторских бригад варьировалось от одной до трёх, а число авторских к 1944 году возросло до восьми<sup>15</sup>. В штате бригад мог быть один (случай Скаржинского) или несколько архитекторов. Например, в 1939 году по семи бригадам архитекторы распределялись так:

В.Ф. Скаржинский;

Г.И. Волошинов, В.А. Яковлев, Н.Д. Панченко;

М.А. Готлиб, И.А. Ревекин;

С.А. Мхитарян, В.В. Красильников, Э.И. Рейзерова, Е.Г. Невская;

Н.И. Рождественский, Б.Д. (А.Д.?) Хилькевич, Н.И. Гришин;

В.П. Богдавленский, Г.Г. Аквилев, Н.К. Николаенков, М.Д.

Александрова, А.М. Авакянц;

В.П. Недвецкий, Г.А. Смирнов, В.К. Розенберг<sup>16</sup>.

Номенклатура проектируемых Архитектурной мастерской сооружений была достаточно стандартна для ведомственной конторы, чаще всего это были типовые проекты с привязкой к конкретной местности – больничные городки, школы, клубы, общежития, жилые дома для железнодорожников, а также транспортная инфраструктура – платформы, пакгаузы,

кассовые павильоны и пр., выполненные по заказу начальствующего «Союзтранспроекта». Кроме того, мастерская выполняла так называемые «договорные» работы – проекты крупных жилых, учебных и общественных зданий различных организаций, подчинённых НКПС, а также других заказчиков<sup>17</sup>: жилой дом Управления Московского метрополитена на 100 квартир, (1936–1941, арх. Г.И. Волошинов; Краснопрудная ул., 7-11; очередями); зал пригородных сообщений и кассовый зал Курского вокзала (1936–1938, арх. Г.И. Волошинов, Н.Д. Панченко; не сохр.); Управление Северной железной дороги в Вологде (1938–1941, арх. В.А. Яковлев, Г.И. Волошинов, И.В. Гохман; Вологда, проспект Победы, 33); жилой дом Центрального управления делами НКПС, (1939–1941; Краснопрудная ул., 3/5); музей-павильон «Траурный поезд В.И. Ленина» у Павелецкого вокзала (1940, арх. В.А. Яковлев)<sup>18</sup>; новое здание НКПС на Садово-Спасской улице 21/27 (у Красных ворот) и переоформление старого (1940–1941, арх. К.С. Алабян, В.Ф. Скаржинский; не осущ.); жилой дом Центрального управления делами НКПС СССР (1936; 1-й Мещанская улица)<sup>19</sup>; аудиторный, лабораторный и лекционный корпуса Московского электромеханического института инженеров транспорта (МЭМИИТ) (1936–1940, арх. Г.И. Волошинов) и жилой дом профессорско-преподавательского состава (1938–1939, арх. В.А. Яковлев; Шмидтовский проезд, 1, надстройка); Хабаровский институт железнодорожного транспорта (1937–1941, арх. Г.И. Волошинов, М.А. Готлиб); Ташкентский институт железнодорожного транспорта (1938–1940, арх. В.Ф. Скаржинский); клуб железнодорожников в Орле (1939–1941)<sup>20</sup>; и другие проекты.

В середине 1940 года из Архитектурной мастерской ушёл К.С. Алабян. Это событие было предопределено взлётом его административной карьеры: годом ранее Алабян стал вице-президентом Академии архитектуры СССР, возглавлять узкопрофильную проектную контору было менее перспективным занятием. Его место занял Г.Б. Бархин (1880–1969), однако проработав всего около года, покинул её в июле 1941-го<sup>21</sup>. По воспоминаниям Григория Борисовича, именно ему удалось привлечь в мастерскую «несколько молодых талантливых архитекторов: Л.Н. Павлова, Б.С. Мезенцева, Л.Н. Баталова» [12, с. 216]<sup>22</sup>. После Бархина руководство мастерской перешло к архитектору Н.Д. Панченко

<sup>15</sup> Структуру Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта» НКПС см.: РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 8. Л. 5 (в 1936 году); Д. 20. Л. 3 (в 1937 году); Д. 42. Л. 25 (в 1938 году); Д. 62. Л. 56 (в 1939 году); Д. 83. Л. 89 (в 1940 году); Д. 128. Л. 4 (в 1943 году); Д. 147. Л. 3 (в 1944 году).

<sup>16</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 62. Л. 42–48 с об. Данные приводятся по состоянию на 1 января 1940 года.

<sup>17</sup> В отчётах Архитектурной мастерской содержатся обширные списки выполненных ею проектов, однако из-за отсутствия в них указания на авторство, а также адресов строительства, их точная атрибуция существенно затруднена. В статье информация приводится в соответствии с текстами отчётов, а также личными делами сотрудников мастерской Г.И. Волошинова и В.А. Яковлева (РГАЛИ. Ф. 2466. Оп. 5. Д. 174; Оп. 8. Д. 344). Установить степень реализации проектов в рамках данной статьи не представляется возможным.

<sup>18</sup> Павильон возведут лишь в 1948 году; не сохранился.

<sup>19</sup> Видимо, имеется в виду жилой дом на проспекте Мира, 76-78, проектирование которого началось ещё в 1935 году в стенах «Трансгражданпроекта» А.В. Кулагиним.

<sup>20</sup> Дворец железнодорожников в Орле возведут в 1952 году по проекту С.А. Мхитаряна.

<sup>21</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 111. Л. 61. Точные даты ухода из Архитектурной мастерской К.С. Алабяна и назначения её руководителем Г.Б. Бархина установить не удалось. В своих воспоминаниях Бархин пишет, что проработал в мастерской с 1939 по 1941 год [12, с. 216], однако приказом НКПС СССР № 136/ц от 6 июля 1940 года Алабян был награждён, как «начальник Архитектурной мастерской Союзтранспроекта» значком «Почётному железнодорожнику» № 11895 (РГАЭ. Ф. 293. Оп. 2. Д. 1. Л. 24). В 1939 году Алабян был назначен вице-президентом Академии архитектуры СССР. Совмещал ли он обе эти должности либо работал в них последовательно, доступные нам документы не раскрывают.

<sup>22</sup> Стоит посоветовать, что работа Л.Н. Павлова в Архитектурной мастерской перед войной никак не отражена авторами в монографии об архитекторе, см.: [13]. К этому периоду можно отнести выполненный им проект здания Управления Пермской железной дороги (1941) [13, с. 13, 21].

(1905–1981)<sup>23</sup>. Однако ему не хватало харизмы Алабяна и Бархина, поэтому в начале 1943 года для усиления кадрового состава на должность главного архитектора пригласили бывшего сотрудника мастерской И.А. Фомина – А.Н. Душкина (1903–1977).

О работе Алексея Николаевича во главе Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта» мы узнаём из воспоминаний его жены, Т.Д. Душкиной, написанных спустя десять лет после кончины супруга [14]. Стоит отметить, что для жанра мемуаров они довольно точны, это видно при их сопоставлении с архивными документами.

«Когда в начале 1943 года, – вспоминает Т.Д. Душкина, – все министерства возвратились в Москву, Лёле позвонил министр путей сообщения (до 1946 года – нарком; вероятно, это был Л.М. Каганович<sup>24</sup>. – Авт.) и предложил ему стать начальником Центральной архитектурной мастерской МПС (до 1946 года – НКПС. – Авт.)<sup>25</sup>. Алексей ответил, что речь может идти только о творческом руководстве, то есть о месте главного архитектора. В мастерской такой должности не было (это действительно так. – Авт.), но руководство хотело, чтобы именно Алексей её возглавил – предстояла огромная и сложная работа по восстановлению железнодорожной сети, строительству новых вокзалов и других транспортных сооружений страны. Поэтому была специально создана должность главного архитектора, а начальником назначили Николая Дмитриевича Панченко, ранее работавшего там архитектором» [14, с. 96]<sup>26</sup>. Кроме того, к деятельности мастерской были привлечены такие мэтры, как И.В. Жолтовский и А.В. Щусев<sup>27</sup> [15, с. 223]. Первый – в качестве консультанта, второй – в Управление пассажирской службы НКПС для утверждения всех проектов.

«В мастерской, – пишет Т.Д. Душкина, – постоянно менялись начальники: после Панченко пришёл неведомыми путями некто М.П. Блинов. Как потом выяснилось, перед войной, будучи в этой же мастерской завхозом, он был уволен за развал работы, как несправившийся! И вот ирония судьбы – теперь он пришёл туда начальником» [14, с. 119]. В 1936–1938 годах отчёты Архитектурной мастерской действительно были подписаны заместителем начальника Блиновым<sup>28</sup>; в 1939 году эту должность занял Сергей Иванович Колесников<sup>29</sup>.

С момента своего создания в 1936 году мастерская располагалась в бывшем особняке Н.Д. Стахеева на Новой Басманной улице, 14, в котором с момента переезда советского правительства в Москву в 1918 году обосновались различные подразделения НКПС. В ноябре 1937 года к нему добавилось помещение в Бабушкинском переулке, 4 (сейчас – улица Александра Лукьянова), освободившееся после завершения работы архитектурно-проектной мастерской строительства Центрального театра Красной армии<sup>30</sup>. Около 1944 года мастерская сменила адрес, перебравшись в Графский переулок, 11<sup>31</sup>, где ещё с 1930-х годов сосредоточились различные учреждения системы НКПС. Об этой локации впоследствии вспоминала одна из сотрудниц мастерской А.А. Грум-Гржимайло: «Бригада, возглавляемая Душкиным, территориально размещалась на Каланчёвской улице, занимая несколько комнат в двухэтажном флигеле, расположенном во дворе Объединённой поликлиники МПС. Будучи помещённой там во время проектирования и строительства высотного здания у Красных ворот, вместе с управлением по строительству, бригада так и осталась там. Алексей Николаевич совсем не стремился переезжать в мастерскую, находившуюся на станции Москва-3 Ярославской железной дороги, избегая лишних столкновений с руководством» [14, с. 314–315].

Во время войны мастерская работала по заданиям Центрального военного отдела НКПС, Главного управления военно-восстановительных работ (ГУВВР) и сектора типового проектирования «Союзтранспроекта». Это продолжалось до выхода постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 901 от 21 августа 1943 года «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах освобождённых от немецкой оккупации»<sup>32</sup>. После этого мастерская сосредоточилась на составлении проектов вокзалов, путевых и жилых зданий. Первыми из восстановленных стали вокзалы на станциях Клин (1942–1943, арх. Г.И. Волошинов), Бологое и Малая Вишера (оба – 1943–1944, арх. В.Ф. Скаржинский, инж. А.Ф. Гинзбург).

9 ноября 1944 года «Союзтранспроект» поручил мастерской к 1 января следующего года составить проекты девяти крупных железнодорожных вокзалов<sup>33</sup>, для чего её состав

<sup>23</sup> Н.Д. Панченко работал в Архитектурной мастерской с июля 1935 года. Точную дату назначения его руководителем установить не удалось. 1 января 1942 года, уже в ранге начальника, им был подписан отчёт мастерской за предыдущий год (см.: РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 111. Л. 2).

<sup>24</sup> В отчёте Архитектурной мастерской за 1943 год говорится, что нарком Л.М. Каганович привлёк для работы в ней архитектора А.Н. Душкина и академика И.В. Жолтовского (см.: РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 128. Л. 7 об.).

<sup>25</sup> Отчёт Архитектурной мастерской за 1942 год обнаружить не удалось; в отчёте за 1943 год мастерская именуется – Центральной (см.: РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 128. Л. 4).

<sup>26</sup> Ранее должности главного архитектора в Архитектурной мастерской, действительно, не существовало. Однако Т.Д. Душкина не точна в части обстоятельств и времени назначения Н.Д. Панченко руководителем мастерской (см. предыдущее примечание). Видимо, тогда же в мастерской появилась и должность главного инженера.

<sup>27</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 128. Л. 7 об.

<sup>28</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 8. Л. 18; Д. 20. Л. 13 об.; Д. 42. Л. 38 об.

<sup>29</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 62. Л. 10 об.

<sup>30</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 20. Л. 3, 3 об.

<sup>31</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 147. Л. 32.

<sup>32</sup> ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 217. Л. 200 и далее. Постановление было подкреплено соответствующим приказом НКПС № 660/ц от 28 августа 1943 года (см.: РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 128. Л. 3).

<sup>33</sup> РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 128. Л. 6. 6 апреля 1949 года вышло подкрепляющее постановление Совета Министров СССР «О восстановлении вокзалов на железных дорогах».

был усилен в том числе бывшими работниками Метростроя<sup>34</sup>. Однако начавшаяся бюрократическая волокита с перекалыванием ответственности за составление плановых заданий и отсутствие финансирования растянули этот процесс до середины 1950-х годов. Несмотря на это Душкин впоследствии вспоминал: «Объём проделанной работы был огромен. <...> В 1946–1950 годах в эксплуатацию было сдано свыше 550 вокзалов, а за последние три пятилетки после войны восстановлено, реконструировано и построено заново более 2500 вокзалов» [15, с. 223]. Это, в первую очередь, наиболее знаковые вокзалы, возведённые по проектам ведущих сотрудников мастерской, на станциях: Армавир-Туапсинский (1944–1951, Г.И. Волошинов), Бахмач (1945–1952, В.А. Ершов, Л.Н. Алфимова), Симферополь (1945–1951, А.Н. Душкин), Днепропетровск (1945–1950, А.Н. Душкин), Новгород (1945–1953, И.Г. Явейн), Курск (1946–1952, И.Г. Явейн), Ржев-Балтийский (1946–1951, Н.Д. Панченко), Сочи (1947–1952, А.Н. Душкин), Краснодар (1947–1952, Г.И. Волошинов), Орёл (1949–1950, С.А. Мхитарян), Смоленск (1949–1951, М.А. Шпатов, Б.С. Мезенцев), Дно (1949–1952, Б.Д. Хилькевич), Волховстрой (1949–1953, Б.Д. Хилькевич), Харьков (1950–1952, Г.И. Волошинов, Б.С. Мезенцев), Ульяновск (1951–1953, М.А. Готлиб), Ярославль (1952, Н.Д. Панченко), Старая Руса (1952–1955, Н.Д. Панченко), Брянск-Орловский (1952, В.Ф. Скаржинский), Воронеж (1954, В.Ф. Скаржинский), Запорожье (1954, В.Ф. Скаржинский)<sup>35</sup> и др., – все в ретроспективных направлениях: от классики до русского стиля. В сентябре 1944 года при Ленинградском, Харьковском и Киевском отделениях «Союзтранспроекта» были организованы свои архитектурные мастерские<sup>36</sup>.

Помимо вокзалов, после войны Центральная архитектурная мастерская продолжила разрабатывать жилые и административные здания, объекты транспортной инфраструктуры. Среди наиболее ярких реализованных проектов можно назвать московские: гараж Московской узловой транспортно-экспедиционной конторы МПС СССР (1948–1952, В.Ф. Скаржинский, М.А. Шпатов; Рогожский вал, 9/2), жилой дом работников Московской железной дороги (1949–1953, Б.Д. Хилькевич, М.А. Готлиб; Ленинградский пр-т, 1) и конечно же, административно-жилое здание у Красных ворот (1949–1953, А.Н. Душкин, Б.С. Мезенцев; Садовая-Спасская ул., 21/1).

Весной 1951 года прошла очередная реформа всей проектной отрасли страны. Постановлением Совета Министров СССР № 835 от 16 марта 1951 года и последовавшим за ним приказом МПС СССР № 73/ц от 22 марта «Об улучшении проектирования и укреплении проектных организаций МПС» Центральная архитектурная мастерская «Союзтранспроекта» была ликвидирована, её кадры передавались во вновь

создаваемый Московский государственный проектно-изыскательный институт МПС СССР «Мосгипротранс», который в свою очередь теперь подчинялся реорганизованному из «Союзтранспроекта» Главному управлению по изысканиям и проектированию на железнодорожном транспорте «Главтранспроект»<sup>37</sup>. А.Н. Душкин при этом оставался главным архитектором «Мосгипротранса» вплоть до 16 ноября 1955 года, когда был снят с должности. Ещё через четыре года он и вовсе покинул институт [15, с. 29, 91].

Всё это было отголоском известного постановления Совета Министров СССР и ЦК КПСС № 1871 от 4 ноября 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». Тогда разгромили многих: «В жилых домах <...> по Ленинградскому шоссе (архитекторы Готлиб и Хилькевич) и в ряде других домов в угоду показному украшательству применены многочисленные колонны, портики, сложные карнизы и другие дорогостоящие детали, придающие домам архаический вид. <...> Наибольшие излишества допущены в зданиях вокзалов, построенных по проектам архитектора Душкина. В запроектированных им вокзалах в гг. Днепропетровске, Симферополе и Сочи объём зданий завышен по сравнению с действующими нормами на 180–190%, а стоимость строительства увеличена в два-три раза. Намного завышена стоимость вокзалов в гг. Краснодаре, Армавире, Брянске, Витебске, Смоленске, Бахмаче и на ст. Всполье (Ярославль. – Авт.), построенных по проектам мастерской, руководимой архитектором Душкиным». И если для Душкина это было концом его архитектурной карьеры: «Обязать Министерство транспортного строительства освободить от должности главного архитектора Мосгипротранса т. Душкина», – говорилось в постановлении, то Хилькевич проработал в «Мосгипротрансе» до 1979 года, спроектировал несколько административных комплексов для Московской железной дороги, а также (вместе со М.А. Шпатовым) стадион «Локомотив», открытый в Черкизове в 1966 году. Его коллеги Г.И. Волошинов и Н.Д. Панченко успели даже поучаствовать в проектировании нового Курского вокзала в Москве (1968–1972).

Творческое наследие Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта» НКПС СССР, как и биографии её сотрудников безусловно требуют дальнейших исследований. Реконструкция штаб-квартиры НКПС (1940), конкурс на проект Пантеона героям Великой Отечественной войны (1943), проектирование административно-жилого здания у Красных ворот (1946–1947), – все эти эпизоды заслуживают специального изучения. Многие из существующих ныне железнодорожных вокзалов, спроектированных специалистами Архитектурной мастерской «Союзтранспроекта», являются сегодня памят-

<sup>34</sup> В творческой биографии архитектора В.А. Ершова упоминается, что он «в 1944 как работник Метростроя был переведён в систему НКПС и начал работать по проектированию вокзалов Московско-Киевской дороги» (РГАЛИ. Ф. 2466. Оп. 8. Д. 115. Л. 4). Ершов проработал в Центральной архитектурной мастерской до июня 1947 года; он является автором проектов вокзалов в Сухиничах, Конотопе и Бахмаче (все – 1945 года).

<sup>35</sup> Данные о времени постройки вокзалов взяты из открытых источников; творческие коллективы могут содержать несколько имён.

<sup>36</sup> Приказ НКПС № 793/ц от 9 сентября 1944 года (РГАЭ. Ф. 9532. Оп. 2. Д. 147. Л. 6 об.).

<sup>37</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. 49. Оп. 1-1. Д. 51 а. Л. 2.

никами архитектуры, находящимися под государственной охраной. При этом внушительный пласт работ мастерской до сих пор не атрибутирован.

*Список сокращений*

МПС – Министерство путей сообщения  
 НКПС – Народный комиссариат путей сообщения  
 РГАЭ – Российской государственной архив экономики  
 РГАЛИ – Российский государственный архив литературы и искусства  
 РККА – Рабоче-крестьянская Красная армия  
 СНК – Совет на родных комиссаров  
 СССР – Союз советских социалистических республик  
 ЦК ВКП(б) – Центральный комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)  
 ЦК КПСС – Центральный комитет Коммунистической партии Советского союза

*Литература*

1. Казусь, И.А. Советская архитектура 1920-х годов: организация проектирования / И.А. Казусь. – Москва : Прогресс-традиция, 2009. – 464 с. – Текст : непосредственный.
2. Селиванова, А.Н. Постконструктивизм. Власть и архитектура в 1930-е годы в СССР / А.Н. Селиванова. – Москва : БуксМАрт, 2019. – 320 с. – Текст : непосредственный.
3. Шурыгина, О.С. Развитие автотранспортной архитектуры Москвы в конце 1930-х годов: деятельность 10-й Архитектурно-проектной мастерской Моссовета / О.С. Шурыгина. – Текст : непосредственный // Academia. Архитектура и строительство. – 2021. – № 2. – С. 41–48.
4. Конышева, Е.В. Деятельность проектного института «Стандартгорпроект / Горстройпроект» в 1930-е годы / Е.В. Конышева. – Текст : непосредственный // Архитектурное наследство. – 2020. – Вып. 73. – С. 241–255.
5. Духанов, С.С. Проектные организации Западной Сибири середины 1930 – начала 1940-х гг. / С.С. Духанов. – Текст : непосредственный // Вестник ТГАСУ. – 2016. – № 4. – С. 19–28.
6. Меерович, М.Г. История отечественного градостроительства. Гипрогор (1929–1932 гг.). Часть I: Организация и люди / М.Г. Меерович. – Текст : электронный // Archi.ru. – URL: <https://archi.ru/russia/54884/istoriya-otechestvennogo-gradostroitelstva-giprogor-1929-1932-gg> (дата обращения 30.03.2023).
7. Меерович, М.Г. История отечественного градостроительства. Гипрогор (1929–1932 гг.). Часть II: Идеи и методология / М.Г. Меерович. – Текст : электронный // Archi.ru. – URL: <https://archi.ru/russia/55034/istoriya-otechestvennogo-gradostroitelstva-giprogor-1929-1932-gg> (дата обращения 30.03.2023).
8. Косенкова, Ю.Л. Становление методологии проектирования городов: опыт харьковского Гипрограда / Ю.Л. Косенкова. – Текст : непосредственный // Советское градостроительство 1917–1941 : коллективная монография в 2-х книгах / сост. и отв. ред. Ю.Л. Косенкова. Кн. 2. – Москва : Прогресс-Традиция. – 2018. – С. 966–1002.

9. Карлик, Л.Б. Каро Алабян / Л.Б. Карлик. – Ереван : Айастан, 1966. – 108 с. – Текст : непосредственный.

10. [Малинина, Т.Г.]. Архитектор Каро Алабян : альбом / Т.Г. Малинина. – Москва : [Б.и.], 2008. – 192 с. – Текст : непосредственный.

11. Наше наследие в эпистолярном жанре / сост. и коммент. Ю.М. Мурзина. – Москва : Пресс-центр СА России, 2006. – 206 с. – Текст : непосредственный.

12. Архитектор Григорий Бархин / сост. Т.М. Бархина. – Москва : Близнецы, 2008. – 360 с. – Текст : непосредственный.

13. Леонид Павлов / ред.-сост. А. Бронувицкая. – [М.] : Electa Architecture, 2015. – 336 с. – Текст : непосредственный.

14. Жизнь архитектора Душкина, 1904–1977 : книга воспоминаний / сост. Н.О. Душкина. – Москва : А-Фонд, 2004. – 384 с. – Текст : непосредственный.

15. Алексей Николаевич Душкин: архитектура 1930–1950-х годов / сост. и науч. ред. Н.О. Душкина. – Москва : А-Фонд, 2004. – 366 с. – Текст : непосредственный.

*References*

1. Kazus' I.A. Sovetskaya arkhitektura 1920-kh godov: organizatsiya proektirovaniya [Soviet Architecture of the 1920s: Organization of Design]. Moscow, Progress-Tradiciya Publ., 2009, 464 p. (In Russ.)
2. Selivanova A.N. Postkonstruktivizm. Vlast' i arkhitektura v 1930-e gody v SSSR [Postconstructivism. Power and Architecture in the 1930s in the USSR]. Moscow, BuksMArt Publ., 2019, 320 p. (In Russ.)
3. Shurygina O.S. Razvitiye avtotransportnoy arkhitektury Moskvy v kontse 1930-kh godov: deyatel'nost' 10-y Arkhitekturno-proyektnoy masterskoj Mossoveta [Development of Moscow's Motor Transport Architecture in the Late 1930s: Activities of the 10th Architectural and Design Studios of the Moscow City Council]. In: *Academia. Arkhitektura I stroitel'stvo* [Academia. Architecture and Construction], 2021, no. 2, pp. 41–48. (In Russ., abstr. in Engl.)
4. Konysheva E.V. Deyatel'nost' proyektного instituta "Standartgorproyekt / Gorstroyproyekt" v 1930-ye gody ["Standardgorproject / Gorstroyprojekt" Design Institute Activities in the 1930s]. In: *Arkhitekturnoye nasledstvo* [Architectural heritage], 2020, Iss., 73, pp. 241–255. (In Russ., abstr. in Engl.)
5. Dukhanov S.S. Proyektnyye organizatsii Zapadnoi Sibiri serediny 1930 – nachala 1940-kh gg. [Design Organizations of Western Siberia in the middle of the 1930s – Early 1940s]. In: *Vestnik TGASU* [Bulletin of the TGASU], 2016, no. 4, pp. 19–28. (In Russ., abstr. in Engl.)
6. Meerovich M.G. Istoriya otechestvennogo gradostroitel'stva. Giprogor (1929–1932 gg.). Chast' I: Organizatsiya ilyudi [History of Russian Urban Planning. Giprogor (1929–1932). Part I: Organization and People]. Archi.ru URL: <https://archi.ru/russia/54884/istoriya-otechestvennogo-gradostroitelstva-giprogor-1929-1932-gg> (Accessed 03/30/2023). (In Russ.)

7. Meerovich M.G. Istoriya otechestvennogo gradostroitel'stva. Giprogor (1929–1932 gg.). Chast' II: Idei i metodologiya [History of Russian urban planning. Giprogor (1929–1932). Part II: Ideas and Methodology]. *Archi.ru* URL: <https://archi.ru/russia/55034/istoriya-otechestvennogo-gradostroitelstva-giprogor-1929-1932-gg> (Accessed 03/30/2023). (In Russ.)
8. Kosenkova Y.L. Stanovlenie metodologii proektirovaniya gorodov: opyt har'kovskogo Giprograda [Formation of Urban Planning Methodology: the Experience of Kharkiv Giprograd]. In: *Sovetskoe gradostroitel'stvo 1917–1941 [Soviet urban planning 1917–1941], collective monograph in 2 books*. Moscow, Progress-Traditsiya Publ., 2018, Vol. 2, pp. 966–1002. (In Russ.)
9. Karlik L.B. Karo Alabyan [Karo Halabyan]. Yerevan, Ayastan Publ., 1966, 108 p. (In Russ.)
10. Malinina, T.G. Arkhitektor Karo Alabyan [Architect Karo Halabyan], album. Moscow, 2008, 192 p. (In Russ.)
11. Murzin Yu.M. (comp. and comment). Nashe nasledie v epistolyarnom zhanre [Our Heritage in the Epistolary Genre]. Moscow, Press-tsentr SA Rossii Publ., 2006, 206 p. (In Russ.)
12. Barkhina T.M. (comp.). Arkhitektor Grigoriy Barkhin [Architect Grigory Barkhin]. Moscow, Bliznetsy Publ., 2008, 360 p. (In Russ.)
13. A. Bronovitskaya (ed.-comp.). Leonid Pavlov. [Moscow], Electa Architecture, 2015, 336 p. (In Russ., in Engl.)
14. Dushkina N.O. (comp.). Zhizn' arkhitekora Dushkina, 1904–1977: kniga vospominaniy [The Life of the Architect Dushkin, 1904–1977: a book of memoirs]. Moscow, A-Fond Publ., 2004, 384 p. (In Russ.)
15. Dushkina N.O. (comp. and scien. ed.). Aleksey Nikolayevich Dushkin: arkhitektura 1930–1950-kh godov [Alexey Nikolaevich Dushkin: Architecture of the 1930–1950s]. Moscow, A-Fond Publ., 2004, 366 p. (In Russ.)