ИЗДАТЕЛЬСТВО грамота

Манускрипт • Manuscript

ISSN 2949-3242 (online)
ISSN 2618-9690 (print)

2026. Том 19. Выпуск 3 | 2026. Volume 19. Issue 3
Материалы журнала доступны на сайте (articles and issues available at): manuscript-journal.ru

RU

Уральский архитектор Виталий Семенович Елсыков (1928-2001): опыт биографического исследования

Боровков Д. С.

Аннотация. Целью работы является реконструкция трудовой биографии уральского архитектора Виталия Семеновича Елсыкова (1928-2001), а также раскрытие его роли в формировании облика городских пространств как Свердловской области, так и иных регионов бывшего СССР. В статье описываются биография и трудовой путь уральского архитектора с акцентом на период его работы в проектно-изыскательном институте «Уралгипротранс» (1951-1976). Особое внимание уделяется его роли в проектировании построек Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта (УЭМИИТ, сегодня – УрГУПС), жилых домов Свердловска, вокзалов, городов Урала, экспериментальных поселков Балтым и Патруши. Новизна исследования заключается в том, что биография В.С. Елсыкова реконструирована впервые на базе документов и материалов, не вводившихся ранее в научный оборот, что позволило значительно полнее, чем ранее, установить его роль в формировании облика городов и населенных пунктов Урала и иных регионов СССР. В результате исследования удалось выявить, что В. С. Елсыков входил в плеяду инженеров-архитекторов, которые, не будучи авторами выдающихся памятников зодчества, своим квалифицированным трудом сыграли в эпоху «Советского модернизма» (1960-е – 1980-е гг.) большую роль в формировании архитектурного облика жилых кварталов, проектов многоквартирных домов, важных объектов инфраструктуры как Свердловска (Екатеринбурга), так и ряда иных городов и населенных пунктов СССР.

EN

The Ural architect Vitaly Semyonovich Elsykov (1928-2001): a biographical study

D. S. Borovkov

Abstract. The purpose of the work is to reconstruct the professional biography of the Ural architect Vitaly Semyonovich Elsykov (1928-2001) and to elucidate his role in shaping the appearance of urban spaces in both the Sverdlovsk Region and other regions of the former USSR. The article describes the biography and career path of the Ural architect, focusing on the period of his work at the Uralgiprotrans Design and Survey Institute (1951-1976). Special attention is given to his role in designing the buildings of the Ural Electromechanical Institute of Railway Engineers (currently the Ural State University of Railway Transport), residential buildings in Sverdlovsk, railway stations, towns across the Urals, and the experimental settlements of Baltym and Patrushi. The novelty of the study lies in the fact that V. S. Elsykov's biography is reconstructed for the first time on the basis of documents and materials previously unintroduced into scientific discourse, which has made it possible to establish his role in shaping the appearance of cities and settlements in the Urals and other regions of the USSR significantly more fully than before. As a result of the study, it was revealed that V. S. Elsykov belonged to a cohort of architect-engineers who, without being the authors of prominent architectural monuments, played a significant role through their skilled work during the era of "Soviet Modernism" (1960s-1980s) in shaping the architectural character of residential blocks, apartment building designs, and key infrastructure facilities both in Sverdlovsk (Yekaterinburg) and in a number of other cities and settlements in the USSR.

Введение

Актуальность исследования обусловлена несколькими аспектами. Работа выполнена в 2026 году, в год юбилея Уральского государственного университета путей сообщения (далее – УрГУПС), крупнейшего транспортного вуза Урала. Архитектор Виталий Семенович Елсыков – один из ключевых специалистов, сформировавших облик

Научная статья (original research article) | https://doi.org/10.30853/mns20260189

© 2026 Авторы. © 2026 ООО Издательство «Грамота» (© 2026 The Authors. © 2026 Gramota Publishing, LLC). Открытый доступ предоставляется на условиях лицензии CC BY 4.0 (open access article under the CC BY 4.0 license): https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

кампуса университета на «Генеральских дачах». Однако до настоящего момента биографии архитекторов, работавших над комплексом зданий университета, не привлекали пристального внимания исследователей.

Существует и более широкая причина обращения к биографиям архитекторов второй половины XX в. На рубеже 1950-х – 1960-х гг. стремительно завершался процесс урбанизации в СССР, чему напрямую способствовала начатая по инициативе Н. С. Хрущева масштабная жилищная программа. СССР вступил в эпоху массового индустриального строительства, когда возведение зданий стало частью процесса промышленного производства «конвейерного типа» (Левкин, 2025; Лушин, Левкин, 2025). Период «Оттепели» ознаменовался также и переходом к принципиально новой эстетической парадигме в архитектуре: практически в «приказном порядке» по инициативе нового лидера партии архитекторы перешли к лаконичному, но, одновременно, прогрессивному для своего времени стилю, который в начале XXI в. получил название «Советский модернизм».

Города СССР стали стремительно расширяться за счет типовых «хрущевских» микрорайонов, на месте старых кварталов частной деревянной застройки возводились кирпичные и железобетонные многоквартирные дома, общежития, дома культуры, здания учебных, научных и административных учреждений. Не будет преувеличением сказать, что эпоха 1950-х – 1980-х гг. стала временем, когда наши города, в целом, приобрели свой современный облик.

Вместе с тем, в массовом сознании до недавнего времени архитектура позднего СССР воспринималась как рутинная и обыденная часть реальности. С течением же времени эпоха «Советского модернизма» стала «историей» и начала привлекать внимание исследователей и общественности (Азерникова, 2022; Белоголовский, 2010; Ефимов, Фахрутдинова, 2018; Казакова, 2013). Одним из направлений этого процесса является обращение к биографиям и творческому наследию советских архитекторов второй половины XX века.

Однако, несмотря на общую тенденцию, ситуация с исследованием наследия «Советского модернизма» в регионах России не всегда благополучна. В частности, памятники Среднего Урала этого периода только начинают оказываться предметом профессионального интереса. Стоит сказать, что настоящим «брендом» Екатеринбурга сегодня считается архитектура советского авангарда («конструктивизма») конца 1920-х – начала 1930-хх гг., этой теме посвящено множество работ (Шелушинин, 1974; Сперанский, Сперанский, 2023; Косенкова, 2007; Пискунова, Старостова, 2015; Смирнов, 2015; 2017; 2019; Смирнов, Ворошилова, 2025; Postnikov, Smirnov, 2016). Однако эпоха, последовавшая за смертью И. В. Сталина, в настоящий момент изучается крайне ограниченно.

Ситуацию с историографией на озвученную тему хорошо иллюстрирует и такой факт: предметом уральских исследователей стали даже здания железнодорожных вокзалов. Однако пока их интерес не распространился за пределы конца XIX – первой половины XX в. (Никифоров, Наливайко, 2013; Каптиков, Чижева, 2016; Каптиков, 2017). Вместе с тем, исторический и теоретический анализ зданий железнодорожных и автобусных вокзалов Урала 1950-х – 1980-х гг. имел бы для статьи большую ценность: В. С. Елсыков сыграл заметную роль в их проектировании. Таким образом, настоящая работа, как надеется автор, внесет свой вклад в изучение истории архитектуры и строительства на Урале во второй половине XX в.

Основную часть материалов исследования составили документы, хранящихся в собрании Музея архитектуры и дизайна Уральского государственного архитектурно-художественного университета (МАиД УрГАХУ). В первую очередь, это документы фонда № 3, в котором собраны персональные архивы уральских архитекторов. Здесь стоит отметить, что трудовой путь В. С. Елсыкова неплохо обеспечен источниками. Судя по всему, еще при жизни он сотрудничал с Музеем архитектуры Урала (так в те годы именовался МАиД), а после его смерти в музей поступило некоторое количество документов, которые были оформлены в отдельную папку (МАиД УрГАХУ, ф. 3, оп. 4, ед. хр. 457-487).

Важнейшее место в этом собрании играют анкеты Виталия Семеновича. Среди них можно выделить краткую анкету на одном листе, перечень запроектированных и построенных зданий на 3-х листах, автобиографию на бланке творческой мастерской «Екатеринбургархпроект» на 1 листе, а также объемную анкету на 12 листах, написанную им собственноручно для картотеки музея (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 457, 457/1,2,5). Все они составлены в 1990-е годы, на самом закате жизни Виталия Семеновича.

Немаловажную роль играет персональный архив Виталия Рафаиловича Рабиновича – одного из важнейших соратников В. С. Елсыкова. Вместе они выполнили множество проектов как соавторы.

Остальные источники имеют сугубо второстепенное значение. Автором привлекались отдельные документы из архива ООО «Уралгипротранс» и РГА в г. Самаре (в последнем случае – только опубликованные). Ограниченно использовались доступные проекты некоторых типовых зданий, привязкой к местности которых в разные периоды занимался В. С. Елсыков.

Определенную роль в работе играет информация, размещенная на электронных ресурсах. Например, на официальном сайте ООО «Уралгипротранс», страницы по истории вокзалов на сайте ОАО «РЖД», администраций некоторых городов (Администрация города Бузулука). Важную роль сыграли информационно-справочные ресурсы краеведческого характера (Свердловская область). Также привлекался электронный информационно-справочный ресурс МинЖКХ.РУ «Дом.МинЖКХ» для получения сведений об объектах жилого фонда Екатеринбурга.

В дополнение можно назвать сборники документов и материалов, выпущенных вузами Екатеринбурга. Первый – к юбилею строительного факультета УГТУ-УПИ за авторством Ю. И. Постоногова (2006). Издание посвящено разным вопросам истории архитектурного образования на Урале в середине XX в. Второй – сборник воспоминаний о первом ректоре Уральского электромеханического института инженеров железно-дорожного

транспорта (УЭМИИТ, сегодня – УрГУПС) И. В. Уткине (Наш первый ректор, 2005), содержащий весьма ценные сведения о строительстве зданий и корпусов ВУЗа, в проектировании которых принимал участие Виталий Семенович. Привлекаются и газетные статьи, в частности «Областной газеты» (Идея преобразить Балтым…, 2012).

Отметим, что источниками личного происхождения настоящее исследование не обеспечено: Виталий Семенович не оставил воспоминаний, сам он не фигурирует в чьих-либо мемуарах, автору не известны письма архитектора.

При характеристике теоретической базы работы следует сказать, что она достаточно узка: как уже указывалось, никаких биографических очерков о В. С. Елсыкове не существует, как нет и сколько-нибудь значимых работ по истории архитектуры и строительства в Свердловске и иных городах Урала периода «Советского модернизма». Из полезных исследований можно назвать первый том книги по истории института «Уралгипротранс», в котором В. С. Елсыков работал с 1951 по 1976 годы (История Уралгипротранса, 2006). Также можно отметить книгу по истории УЭМИИТ ((Уральская государственная академия путей сообщения)), созданную силами сотрудников вуза. В ней содержится некоторая информация об обстоятельствах строительства ряда зданий вуза, автором которых был Виталий Семенович (Уральская государственная академия путей сообщения, 1996). Определенную пользу представляет сборник очерков и статей, посвященных известным зданиям и архитекторам Свердловска – Екатеринбурга, написанных Г. Н. Елагиным (2011). Автор в прошлом – известный архитектор, сам работавший в «Уралгипротрансе». Можно упомянуть и биографический справочник «Архитекторы Екатеринбурга и Свердловской области» 2003 г. Оба полезны как источник сведений о некоторых соратниках Виталия Семеновича.

Из общетеоретической литературы можно выделить общие работы как по истории архитектуры «Советского модернизма», так и по градостроительству Среднего Урала и Свердловска в XX в. (приводились ранее).

Цель работы диктует основные задачи исследования:

1. Изучить архивные документы, раскрывающие трудовую биографию В. С. Елсыкова.
2. Описать основные факты, касающиеся его профессиональной деятельности с учетом их исторического контекста.
3. Исследовать имеющуюся информацию о постройках, к проектированию которых имел прямое отношение архитектор.
4. Проверить датировки проектирования и постройки тех или иных сооружений, которые В. С. Елсыков указал в своих анкетах.
5. Выявить роль архитектора в создании проекта тех или иных зданий

В силу специфики жанра ключевым методом, применяемым в работе, является историко-биографический. Он направлен на описание, реконструкцию и анализ фактов жизни личности в контексте исторических обстоятельств его бытия.

Практическая значимость работы определяется несколькими факторами. Во-первых, интерес к периоду «Советского модернизма» возрастает, что будет повышать значимость и востребованность различного рода баз данных, справочников. Во-вторых, хорошо разработанная биография конкретного архитектора может использоваться при создании как реальных, так и виртуальных музейных экспозиций (например, корпоративных музеев УрГУПС и «Уралгипротранс»). Наконец, эта информация может быть полезна при создании текстов краеведческой направленности.

Обсуждение и результаты

Если обратиться к документам, раскрывающим историю строительства зданий комплекса УЭМИИТ периода 1958-1974 гг., то в большинстве из них можно встретить фамилии трех архитекторов: В. В. Безрукова, В. Р. Рабиновича и В. С. Елсыкова. Виктор Васильевич Безруков (1909-1989) – достаточно известный уральский архитектор, пик его активности пришелся на конец 1930-х – 1950-е гг., то есть на период расцвета «сталинской неоклассики». Ему, в частности, посвящены краткие энциклопедические статьи, биографические очерки, страницы на сайтах по истории архитектуры (Безруков Виктор Васильевич // Свердловская область. http://semantic.uraic.ru/post/postbrowse.aspx?postid=9143&project=25&f=p&q2=false&index=true&plus=true&ysclid=mo13jnd7u8512705187; Безруков Виктор Васильевич // Челябинск в жизни и творчестве замечательных людей. https://dict.susu.ru/personel/bezrukov-viktor-vasilevich/; Елагин, 2011, с. 181-186). Виталий Рафаилович Рабинович менее известен. Тем не менее он удостоился краткой биографической статьи в справочнике «Архитекторы Екатеринбурга и Свердловской области» 2003 г. (Рабинович Виталий Рафаилович // Свердловская область. http://semantic.uraic.ru/post/postbrowse.aspx?postid=9415&f=p&q2=false&index=true&plus=true&project=1&ysclid=mo14vyef82730784530).

Сведений же о Виталии Семеновиче Елсыкове в открытых источниках на данный момент практически нет. Исключением является юбилейный сборник «Первый выпуск архитекторов и дизайнеров УГТУ-УПИ в XXI веке» (автор-составитель – Ю. И. Постоногов), посвященный довольно широкому кругу вопросов, среди которых автор уделяет много внимания биографии архитекторов Урала первых выпусков. Среди прочего, в сборнике приведена краткая справка о Виталии Семеновиче (Постоногов, 2006, с. 171, 182, 244). Однако вклад этого архитектора в облик городов и населенных пунктов таков, что он вполне достоин значительно большего внимания.

Виталий Семенович Елсыков родился 22 апреля 1928 г. в сибирской глубинке – в селе Усть-Яруль в 150 км к востоку от Красноярска. Великая Отечественная война заставила молодого человека работать, не получив полного среднего образования. В 1944 г., после 8 классов, в возрасте 16 лет, он поступил на должность

чертежника-конструктора на горнодобывающий комбинат «Дарасунзолото», расположенный в Забайкальском крае (140 к северо-востоку от Читы). Судя по всему, именно эта работа во многом определила его дальнейший жизненный выбор.

В 1947 году В. С. Елсыков поступил на учебу в Свердловский архитектурно-строительный техникум, который закончил в 1951 году. С этого момента столица Среднего Урала стала его домом до конца жизни. Отметим, что Виталий Семенович так и не получил высшего образования. Это обстоятельство не позволяло ему самому проектировать здания индивидуальной и сложной архитектуры. При работе над крупными проектами он нередко оставался на «вторых ролях», обеспечивая рутинную инженерно-техническую часть разработки объектов. Кроме того, В. С. Елсыков много занимался архитектурной привязкой и адаптацией готовых типовых строений (как правило, многоквартирных жилых домов) к конкретной местности.

В 1951 г. начался важнейший период его биографии – работа в институте «Уралгипротранс», специализировавшемся на проектировании объектов транспортной инфраструктуры. Для создания построек общего пользования (жилые здания, терминалы железнодорожных и автобусных вокзалов, здания учебных заведений) в интересах Министерства путей сообщения в институте существовал Отдел гражданских сооружений. Здесь Виталий Семенович был назначен на должность техника-архитектора в проектную бригаду Виктора Васильевича Безрукова, к тому времени достаточно известного и уважаемого в городе зодчего. В 1955 г. в этот же коллектив по распределению пришел молодой выпускник Архитектурного отделения Строительного факультета УПИ Виталий Рафаилович Рабинович. По воспоминаниям последнего, Виктор Васильевич «доучивал» молодых специалистов на рабочем месте (История Уралгипротранса, 2006, с. 416-417). Как уже отмечалось ранее, вместе они создали немало построек в Свердловске и других городах Среднего Урала (см. Рисунок 1).



Рисунок 1. *В. С. Елсыков. 1960-е гг.* (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 457/4-1)

Обозначим, что наиболее ранней из известных на данный момент работ с участием В. С. Елсыкова является проект 52-квартирного жилого дома для сотрудников Свердловской железной дороги 1954 г. Фотокопия одного из листов его чертежей сегодня хранится в фондах МАиД (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 101/75-1). Однако в задачи статьи не входит обзор всех работ В. С. Елсыкова, остановимся на наиболее важных.

Безусловно, крупнейшим совместным проектом В. В. Безрукова, В. Р. Рабиновича и В. С. Елсыкова является комплекс зданий УЭМИИТ на «Генеральских дачах» (см. Рисунок 2). Как показывают документы, Виталий Семенович не участвовал на ранних этапах проектирования главного учебного корпуса и плана всего городка в 1958-1962 гг. Его фамилия отсутствует в штампах чертежей того периода (Архив ООО «Уралгипротранс», № 3019, об. № 1418; МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 101). Это вполне объяснимо: работа на этих этапах носила во многом концептуальный характер, как авторы, так и заказчики определялись с архитектурным обликом и принципиальной планировкой зданий.

Когда же очередь дошла до создания рабоче-технических чертежей учебного корпуса, а также проектов новых общежитий, жилых домов, хозяйственно-бытовых построек, то В. С. Елсыков включился в процесс. Сам он в анкете 1999 г. датировал свою работу над учебным корпусом УЭМИИТ 1963 г., а над «жилыми домами, общежитиями, объектами соцкультбыта» – 1963-1973 гг. (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 5). Техническая документация этого времени на настоящий момент автором не найдена, однако, если верить атрибуции копий фотоматериалов и отдельных эскизов, хранящихся в фондах МАиД, авторству Виталия Семеновича принадлежат жилые дома к западу от ул. Веры Засулич (сегодня – Одинарка, 1 и Одинарка, 3) (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 470; ед. хр. 1597/1; ед. хр. 477; ед. хр. 619/4). Исходя из формулировки анкеты, мы можем предположить, что несохранившееся сегодня здание детского сада УЭМИИТ (на месте сегодняшнего корпуса Института дополнительного профессионального образования по ул. Одинарка, 1а) – также плод работы В. С. Елсыкова.



Рисунок 2. *Комплекс зданий Уральского электромеханического института инженеров железно-дорожного транспорта по состоянию на 1966 г.* (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 470)

Пик участия В. С. Елсыкова в проектировании кампуса УЭМИИТ пришелся на рубеж 1960-х – 1970-х гг. К этому времени он серьезно «продвинулся» в карьере, заняв в 1970 г. пост руководителя бригады, приняв его у В. Р. Рабиновича, который, в свою очередь, возглавлял бригаду в 1963 г., сменив на этом посту В. В. Безрукова (История Уралгипротранса, 2006, с. 27) (см. Рисунок 3).



Рисунок 3. *Бригада проектировщиков Архитектурно-строительного отдела Уралгипротранса, 1966. В центе сидит В. Р. Рабинович. Стоят: крайний слева – В. Н. Трушников, крайний справа – В. С. Елсыков* (История Уралгипротранса, 2006, с. 242)

К 1972 г. им был разработан проект 3-й очереди (по нумерации «Уралгипротранса» – 2-й) учебно-лабораторного корпуса. Отметим, что она первоначальным проектом 1959-1963 гг. не предусматривалась. К сожалению, история проектирования зданий комплекса УЭМИИТ конца 1960-х и первой половины 1970-х гг. очень слабо обеспечена источниками: чертежи этого времени в архиве ООО «Уралгипротранс» не сохранились. По имеющейся одной фотокопии эскиза можно судить, что проект В. С. Елсыкова предполагал замкнуть учебный корпус в виде квадратного каре. При этом образовавшийся северный фасад планировалось выполнить зеркальной копией южного с полностью аналогичным парадным входом. На эскизе сохранилась виза главного архитектора Свердловска от 8 декабря 1971 г. за № 114 (см. Рисунок 4).

Однако проект в полном объеме оказался не реализованным: фактически вся 3-я очередь свелась к Г-образному пристрою, прямо продолжавшему восточное крыло корпуса в северном направлении. С этого момента и до 2010 г. учебно-лабораторный корпус УЭМИИТ (УрГУПС) имел ассиметричную планировку.

Интересная деталь: к северу уровень рельефа местности поднимается, из-за чего пришлось несколько менять этажность нового корпуса. Первые два его этажа по своей общей высоте как бы «укладываются» в уровень первого этажа корпуса очереди «А». Это хорошо видно при сравнении рядов окон слева и справа от арки. Другими словами, это крыло оказалось единственным во всем учебном корпусе, имеющим 5, а не 4 этажа. Кроме того, уровни перекрытий северного сегмента 3-й очереди из-за подъема местности пришлось повысить на половину высоты одного этажа. Именно поэтому в этом месте коридора на каждом этаже имеется лестница.

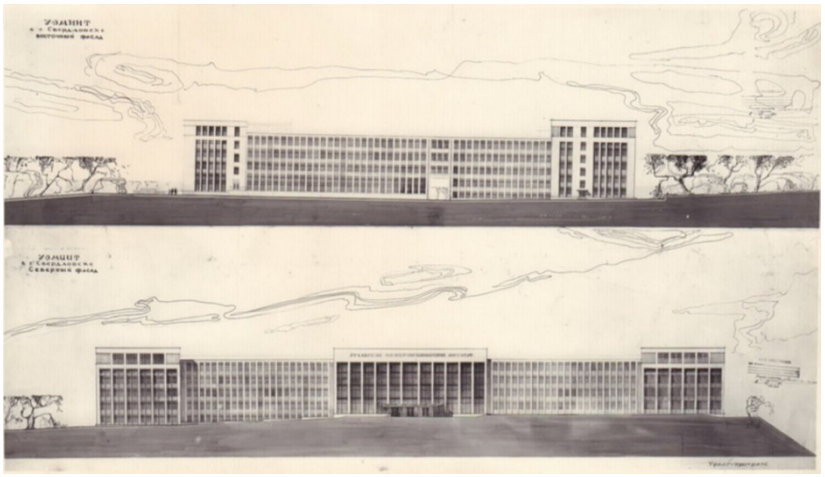


Рисунок 4. *Фотокопия эскиза проекта 2-й очереди главного корпуса Уральского электромеханического института инженеров железно-дорожного транспорта. 1971 г. Автор – В. С. Елсыков* (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 3 471)

Сохранились воспоминания о строительстве 3-й очереди Константина Борисовича Кузнецова, в начале 1970-х гг. – важнейшего партийного руководителя УЭМИИТ. Согласно им, в вузе был создан специальный штаб, отвечавший за строительство. В условиях всеобщего дефицита стройматериалов, а также нехватки рабочих рук, сотрудники штаба сумели добиться того, что крыло корпуса была сдано в срок и с хорошим качеством выполненных работ (Наш первый ректор, 2005, с. 59-60).

Новое крыло было сдано в эксплуатацию в 1974 г. и имело общую площадь в 8176 кв. м. (Уральская государственная академия путей сообщения, 1996, с. 62-63). В нем разместились лаборатории и мастерские электротехнического и эксплуатационного факультетов, ряд кафедр и лекционных аудиторий (включая 3-ю по счету римскую аудиторию, сегодня – Б4-11). Сегодня здесь, среди прочего, располагаются деканаты Факультета экономики и управления, Механического факультета, Факультета управления процессами перевозок, архив, типография, диссертационный зал.

Ввод нового блока благотворно сказался на обеих организациях: УЭМИИТ перевел все свои оставшиеся подразделения на новые площади, а здание на Свердлова, 11а, южное крыло которого занимали общежитие и административные помещения вуза, перешло в полное «владение» «Уралгипротранса» (История Уралгипротранса, 2006, с. 85-86).

Еще одной вехой в работе В. С. Елсыкова с УЭМИИТ стал проект 9-этажного жилого здания на 125 квартир. Это был третий из домов, возведенных к западу от ул. Веры Засулич. Как и два предыдущих (1966 и 1968 гг.), он своей осью был ориентирован по линии запад – восток. Проект был разработан В. С. Елсыковым еще в 1970 г. и утвержден Главным управлением учебных заведений Министерства путей сообщения СССР в 1972 г. (Уралгипротранс. Официальный сайт. https: //uralgiprotrans.ru/store/zhilye-i-proizvodstvennye-zdaniya/kompleks-9-etazhnyh-zhilyh-domov-uemiita-v-g-sverdlovske/). В фондах МАиД сохранилась одна фотокопия эскиза северного фасада. В штампе в качестве начальника отдела указан Ф. П. Стриганов, главным архитектором – В. В. Безруков, руководителем бригады – В. Р. Рабинович (см. Рисунок 5). Ф. П. Стриганов и В. Р. Рабинович оставались на указанных должностях до 1970 г., а В. В. Безруков – до 1971 г. (История Уралгипротранса, 2006, с. 279, 282). Таким образом, эскиз можно вполне уверенно датировать 1969-1970 гг.

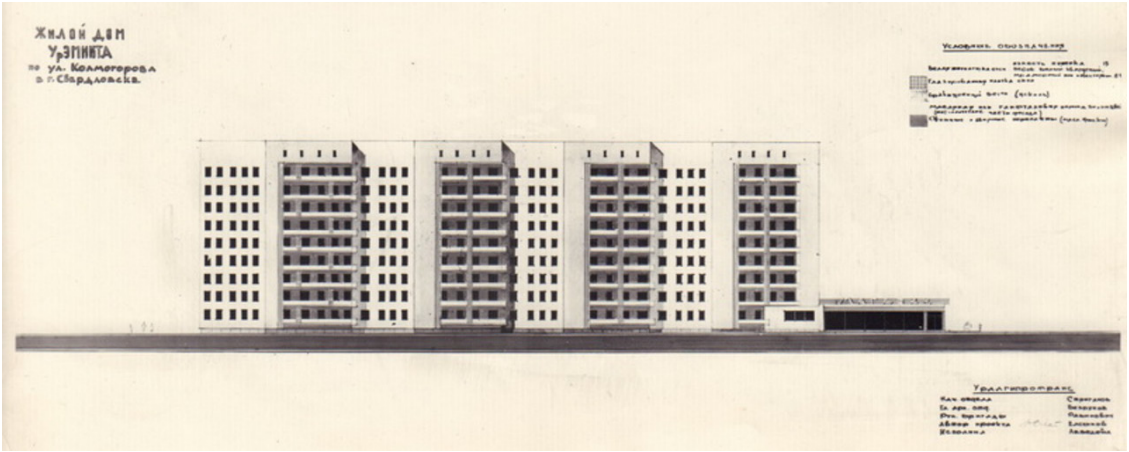


Рисунок 5. *Фотокопия эскиза фасада 9-этажного дома для сотрудников Уральского электромеханического института инженеров железно-дорожного транспорта, 1969-1970 гг. Автор – В. С. Елсыков* (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 477/2)

Для того, чтобы оптимизировать процесс возведения дома и ускорить ввод в эксплуатацию новых квартир, здание было спроектировано модульно-секционным. Каждая секция представляет собой 9-этажный типовой блок серии 1-447С-42 (Дом.МинЖКХ. Екатеринбург. https://dom.mingkh.ru/sverdlovskaya-oblast/ekaterinburg/200636; РГА в г. Самаре, ф. Р-149, оп. 5-4, д. 614, л. 1). Квартиры располагаются по всему периметру, вокруг лестничной клетки и шахты лифта. Окна и лоджии выходят на все четыре стороны. Секции возводились последовательно и примыкали друг к другу не широким сторонам (в этом случае часть окон оказалась бы «внутри» здания), а углами. В итоге, когда все 4 секции были построены, здание в плане стало напоминать «пилу». Такая «уступочная» планировка позволяла обеспечивать освещение по всем сторонам каждой секции. К самой западной из них примыкал одноэтажный магазин.

Утверждение проекта, а главное выделение на него финансирования, оказалось непростой задачей, выпавшей на руководство УЭМИИТа еще при И. В. Уткине, первом ректоре УЭМИИТа. К. Б. Кузнецов, председатель парторганизации института в 1970-е гг., вспоминал, что только личные связи и настойчивость ректора позволили получить рекомендацию у Я. П. Рябова, в тот период – первого секретаря Свердловского обкома КПСС. Через партийные каналы финансирование для дома было выделено (Наш первый ректор, 2005, с. 60). Строительство началось в 1975 г. и все следующие 3 года вводилось по секции. Окончательно дом был сдан в эксплуатацию в 1978 г. и получил адрес Колмогорова, 56.

Последним проектом, над которым Виталий Семенович работал в интересах УЭМИИТ, была привязка к местности двух типовых 9-этажных общежитий к северу от реки Ольховки, по улице Машиностроителей. В фондах МАиД сохранилась копия единственного листа, датированного 1975 г., – фотонегатив схемы размещения общежитий относительно имеющихся улиц и построек (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 469). В экспликации отмечается, что сами общежития предполагалось построить по типовому проекту № 164-80-3. Фактически, они должны были представлять собой единый комплекс, объединенный одноэтажным вестибюлем. Общежития действительно были возведены в начале 1980-х гг., практически в том же месте, однако по иному проекту (МАиД УрГАХУ, ф. 3, 487/5, л. 9).

Одним из важнейший видов построек, на которых специализировался Отдел гражданских сооружений (с 1963 г. – Архитектурно-строительный отдел) «Уралгипротранса», были здания железнодорожных и автобусных вокзалов. Очевидно, что подобные сооружения – это своего рода «лицо» города, они должны не только быть функциональными, но и отличаться эстетически. Кроме того, вокзалы практически всегда функционируют в условиях, характерных именно для конкретного населенного пункта и его транспортного узла. Другими словами, их редко можно создать типовыми, это практически всегда индивидуальные проекты.

Если верить атрибуции доступных документов, В. С. Елсыков в соавторстве с В. Р. Рабиновичем в период с 1960 по 1976 г. участвовал в создании проектов 7-ми вокзалов. До начала 1970-х гг. его роль в подобных работах была ограниченной.

Так, еще в конце 1950-х гг. Виталий Семенович, судя по всему, принимал определенное участие в проектировке нового здания вокзала в г. Березники Пермской области (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 101/86-1-3). Сам он этого факта в своих анкетах не упомянул. Здание вокзала было открыто в 1966 г.

В начале 1960-х гг. В. В. Безруков и В. Р. Рабинович при участии В. С. Елсыкова создали проект реконструкции старого, еще дореволюционного, вокзала станции Пермь II. Степень участия Виталия Семеновича в данном случае не совсем понятна, как соавтора проекта он указал себя в двух из трех имеющихся анкетах. Старое здание было выполнено в стиле «модерн», характерном для рубежа XIX-XX вв. Теперь же оно было «одето» в новые стены в духе «Советского модернизма» (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 101/9-1, 482). Постройка существует сегодня в почти неизменном виде. Тот же авторский коллектив разработал вокзал Петропавловска Омской железной дороги (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 101/10, 101/85-2-1). В результате реконструкции 2018-2020 гг. здание утратило свой облик (Начался третий этап реконструкции железнодорожного вокзала в Петропавловске // Южно-уральская железная дорога / ОАО «РЖД». https://yuzd.rzd.ru/ru/6008/page/2452802?id=248539&ysclid=mo6y86kzb8444631085).

Все вышесказанное можно повторить и в отношении проекта объединенного железнодорожно-автобусного вокзала в г. Шадринске. Проектирование началось в 1969 г. под руководством В. Р. Рабиновича в соавторстве с С. И. Арслановым и при участии В. С. Елсыкова (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 622/36; ед. хр. 480/1). Фасад был украшен витражами на железнодорожную тематику, а внутренние помещения – мозаиками. Комплекс был рассчитан на 800 пассажиров и был введен в эксплуатацию в 1974 г. Проект получил III-ю премию Госстроя РСФСР за 1975 г. (История Уралгипротранса, 2006, с. 80). Здание сохраняет свой первоначальный облик до сих пор. Уже в следующем, 1970 году тот же коллектив создал проект вокзала для станции Верх-Нейвинск, который также получил диплом III-й степени Госстроя РСФСР в 1976 г. (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 622/52).

В первой половине 1970-х гг. степень участия Виталия Семеновича изменилась. Вероятно, это связано с тем, что он занял должность руководителя бригады главного инженера проектов (ГИП), как мы уже упоминали выше. Возрастание его роли видно на примере описанных ранее работ со зданиями УЭМИИТа.

В 1972-1973 гг. бригада «Уралгипротранса» разработала проект объединенного железнодорожно-автобусного вокзала для станции Бузулук. Он был утвержден Главным пассажирским управлением Министерства путей сообщения (МПС) в 1973 г. с отличным качеством. ГИП все так же выступал В. Р. Рабинович (с 1970 г. – главный архитектор Отдела гражданского строительства), Виталий Семенович же выступил полноценным автором проекта, как свидетельствуют штампы на некоторых копиях. Они иллюстрируют различные варианты эскизных решений (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 486/2-5). Реализованный вариант был предусмотрен

для обслуживания 700 дальних, 100 местных железнодорожных и 300 автобусных пассажиров. Комплекс был решен в увязке с застройкой привокзальной площади и на момент сдачи в эксплуатацию (1978 г.) был одним из самых современных зданий Бузулука (см. Рисунок 6).

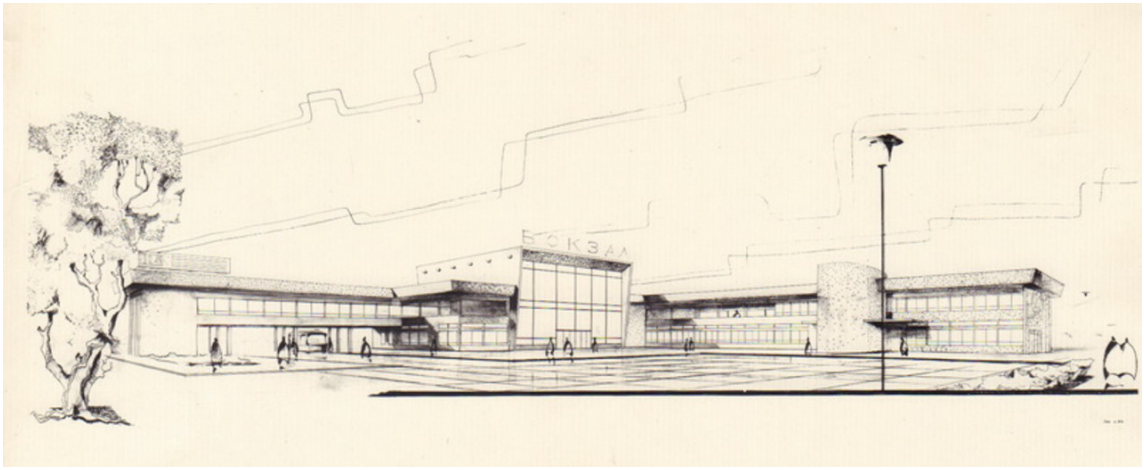


Рисунок 6. *Фотокопия эскиза фасада объединенного железнодорожно-автобусного вокзала на станции Бузулук. Автор проекта: В. С. Елсыков* (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 486/5)

Отличительной чертой здания был его богатый декор в стилистике «Советского модернизма»: резные панели, а также огромный витраж «Люди Бузулука» площадью 250 кв. м., который стал самым узнаваемым объектом вокзала. Его выполнили в 1978 г. по просьбе бузулукских властей. Витраж отражает три направления, которыми гордился город: космос, нефть и хлеб (Памятная дата // Администрация Бузулука. https://buzuluk.orb.ru/press-center/news/111017/?ysclid=mo71zo5e3j718907921). Создали произведение свердловские художники – Б. Н. Неткачев и Б. Г. Волознев (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 619; ед. хр. 622/35). Бузулукский вокзал в 1978 г. удостоился диплома II-й степени Госстроя РСФСР (МАиД УрГАХУ, Ф. 3, ед. хр. 619/24).

Наверное, «лебединой песней» В. С. Елсыкова в качестве сотрудника «Уралгипротранса» можно назвать его совместный с В. Р. Рабиновичем проект объединенного вокзала Ревды (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 622/41). Терминал был рассчитан на обслуживание 500 пассажиров. Западную его часть составлял ЖД-вокзал, наиболее крупная, прямоугольная в плане часть здания с обширным остеклением. Восточное крыло предназначалось для автобусного терминала и было выполнено в необычной планировке: ось здания «переламывается» под 45 градусов (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 622/42). Причем северная сторона этого угла (обращенная к ЖД перрону) оформлялась архитектурным уступом, со стороны же привокзальной площади – башней с часами (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 481/2). Обе части вокзала были соединены переходом на уровне второго этажа (см. Рисунок 7). В операционном вестибюле, сразу над кассовой зоной, был помещен художественный барельеф «250 лет городу Ревде» (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 622/44). В своей анкете В. С. Елсыков датировал проектные работы над вокзалом 1975-1976 гг., а постройку – 1978 г. (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5). Архитектор несколько ошибся: ввод здания в эксплуатацию по данным официального сайта ОАО «РЖД» произошел 23 декабря 1981 г. (Вокзал Ревда // ОАО «РЖД». https://www.rzd.ru/ru/11705/page/2012302?id=218&ysclid=mpv2g992q3191961425). В целом, после нескольких ремонтов здание сохраняет свой первоначальный вид.



Рисунок 7. *Железнодорожно-автобусный вокзал в г. Ревда. Фото начала 1980-х гг.* (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 481)

Еще одним направлением в работе В. С. Елсыкова были жилые дома и общежития. Если не считать уже упомянутые объекты для кампуса УЭМИИТ, архитектор участвовал в проектировании не менее чем 12 многоквартирных жилых построек, из которых 6 были возведены.

Согласно фотокопиям в МАиД УрГАХУ, еще в 1960 г. В. С. Еслыков входил в группу, занимавшуюся проектом застройки целого привокзального района для города Кургана. В качестве ведущего архитектора выступил Ф. П. Стриганов (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 484/1) (на 1960 г.– начальник одной из бригад ГИП, в 1964-1970 гг. – начальник архитектурно-строительного отдела «Уралгипротранса» (История Уралгипротранса, 2006, с. 279)).

Уже с середины 1960-х гг. архитектурным «мейнстримом» СССР стали многоквартирные жилые дома улучшенного объемно-планировочного решения, нередко в широкой общественной среде называемые «брежневками». Сотрудники «Уралгипротранса» активно включились в создание индивидуальных проектов и привязку к местности типовых вариантов таких домов по заказу разных, в первую очередь транспортных, предприятий. Наиболее интенсивно по этому направлению сотрудники института работали в восточной части Железнодорожного района Свердловска, к западу и востоку от улицы Челюскинцев.

В соответствии с планами реконструкции жилой застройки территории, ограниченной улицами Челюскинцев, Свердлова, пер. Красный, инженеры «Уралгипротранса» составили проекты нескольких многоэтажный домов-вставок (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 619/3). В частности, под руководством Виталия Семеновича был составлен проект общежития гостиничного типа для сотрудников собственного института. Сегодня это здание по адресу Братьев Быковых, 28. Общежитие кирпичное, с поперечными несущими стенами, с облицовкой керамическим кирпичом. Планировка предполагала заселение по два человека в комнате. Техно-рабочий проект был составлен и утвержден Главтранспроектом в 1973 г., строительство выполнено в 1974 г. (История Уралгипротранса, 2006, с. 82). В. С. Елсыков в своей анкете ошибся, датировав работы по этому объекту 1965-1968 гг. (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 6). Позже здание было перестроено в офисный центр, но архитектурный облик, в целом, сохранился.

Практически в тот же период В. С. Елсыков в соавторстве с В. Р. Рабиновичем и В. Н. Трушниковым составил индивидуальный проект 9-этажного жилого дома для сотрудников Уральского отделения Центрального научно-исследовательского института МПС по адресу ул. Азина, 46, что буквально находится в квартале от предыдущего объекта (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 475, 475/2). Здание девятиэтажное кирпичное (Дам.МинЖКХ. Екатеринбург. https://dom.mingkh.ru/sverdlovskaya-oblast/ekaterinburg/200528). Архитектору пришлось вписывать 3-х подъездный дом в не самую стандартную геометрию перекрестка улиц Азина и Испанских Рабочих. Ось здания «переламывается» примерно под углом в 45 градусов в самом центре. По сути, оно представляет собой два типовых блока серии 1-447С-47 (РГА в г. Самаре, ф. Р-149, оп. 5-4, д. 662, л. 1, 2), соединенных вставкой трапециевидной формы посередине. Согласно сохранившемуся эскизу, В. С. Елсыков предусматривал размещение магазина на первом этаже у фасада, выходящего на ул. Азина. В конечном счете, магазин пристроили с восточного торца. Техно-рабочий проект был утвержден ЦНИИ МПС в 1973 г., строительство завершилось в 1975 г. (История Уралгипротранса, 2006, с. 82).

Наконец, в 1978 г. было завершено строительство жилищного комплекса по адресу Братьев Быковых, 7 (Василия Еремина, 3). Проект был составлен все той же группой архитекторов «Уралгипротранса» в 1975 г. для сотрудников своего же института. Комплекс представляет собой два 12-этажных типовых блока серии Э-93, располагающихся уступом друг к другу (Шифр Э-93, 1973; Дам.МинЖКХ. Екатеринбург. https://dom.mingkh.ru/sverdlovskaya-oblast/ekaterinburg/200620). Рядом был выстроен и детский комбинат (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 466, 619/3).

Также Виталий Семенович непосредственно участвовал в архитектурной привязке ряда жилых домов в других районах города: еще в конце 1960-х он, совместно с В. Р. Рабиновичем и В. В. Безруковым, спроектировал квартал для сотрудников Свердловского электровозоремонтного завода. В фондах МАиД есть фотокопия перспективы застройки (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 468). Однако идентифицировать эти дома на данный момент у автора не получилось, так как Виталий Семенович в анкете (как и на самом эскизе) указал, что дома должны находиться на ул. «Новогородской». Вместе с тем такой улицы в Свердловске не было. Если предположить ошибку и скорректировать название на «Новгородцевой» (такая улица существует), – это все равно направит исследователя на ложный след: улица Новгородцевой располагается в так называемом районе «ЖБИ» (завода железобетонных изделий) на юго-востоке города и была застроена только в 1980-е гг. Вопрос об идентификации этих зданий остается открытым. Также В. С. Елсыкову принадлежит архитектурная привязка 9-этажного дома по ул. Короленко, 14 (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 9). Дом был введен в эксплуатацию в 1977 г. и представляет собой поставленные один к другому 4 блока типа 86-014 (Дом.МинЖКХ. Екатеринбург. https://dom.mingkh.ru/sverdlovskaya-oblast/ekaterinburg/200643).

Если завершать разговор о вкладе В. С. Елсыкова в архитектурный облик Свердловска – Екатеринбурга, то нужно упомянуть еще о ряде объектов. Прежде всего это индивидуальный проект бытового комбината недалеко от станции Свердловск-Сортировочный (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 467/1). Сам архитектор датировал эти работы 1965-1966 гг. (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/1, л. 8).

В 1968-1970 гг. В. С. Елсыков совместно с В. В. Безруковым работал над интересным проектом: реконструкцией декоративной башенки здания по адресу Свердлова, 27. Как знает большинство жителей уральской столицы, этот дом является одним из главных украшений привокзальной площади Екатеринбурга. Автором здания, возведенного в 1954 г. в стиле «сталинский ампир», был сам В. В. Безруков. Однако до конца 1960-х гг. «башенка»

отличалась по дизайну от современной и была заметно ниже и скромнее (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 101/79-12-1). После реконструкции «башенка» приобрела привычный современным горожанам вид.

В. С. Елсыков, как и все сотрудники «Уралгипротранса», проектировал объекты и за пределами Урала. В частности, институт с 1960-х гг. активно сотрудничал с заказчиками из Казахстана. С конца 1960-х по начало 1980-х гг. в городе Целиноград был спроектирован ряд зданий для предприятий строительной индустрии (История Уралгипротранса, 2006, с. 77-79). Виталий Семенович разработал для этого города два объекта. Первый – 5-этажный жилой дом улучшенного объемно-планировочного решения по индивидуальному проекту (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 485/1-2). Эту постройку Виталий Семенович указал во всех своих анкетах. Можно предположить, что хронологически (1966-1969) это был его первый реализованный индивидуальный проект жилого дома, имевший для него, вероятно, большое значение. В Целинограде же в 1970-1972 гг. был возведен комплекс зданий профтехучилища по проекту В. С. Елсыкова (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 1587, 1599). Можно вспомнить, что именно в это время архитектор работал над 3-й очередью главного учебного корпуса УЭМИИТа.

Наконец, с Казахстаном связано начало такого направления деятельности В. С. Еслыкова, как проектирование зданий для предприятий аграрного сектора. Работы по этому профилю стали нормальным направлением деятельности «Уралгипротранса» с начала 1960-х гг. Специалисты архитектурно-строительного отдела выполняли более 100 заказов каждый год. 1970-1972 гг. датирована работа В. С. Елсыкова в качестве автора проекта застройки совхоза «Аркалыкский» Кустанайского района (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 6). Как и в предыдущем случае, этот проект присутствует во всех анкетах архитектора.

Не обошла Виталия Семеновича и всесоюзная стройка Байкало-амурской магистрали (БАМ). Институт «Уралгипротранс», в силу своей специализации, принял в этом проекте самое активное участие (История Уралгипротранса, 2006, с. 363-396). В. С. Елсыков и Ф. П. Стриганов разработали проекты жилой застройки для 3-х поселков на БАМе: Дугда, Тунгала и Меунчик (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 478/1-4). Проекты, однако, не были реализованы.

Важным направлением деятельности архитекторов являлись разного рода открытые и закрытые конкурсы профессионального мастерства. В. Р. Рабинович и В. С. Елсыков в 1969 г. принимали участие в конкурсе проектов нового здания для музея Я. М. Свердлова (сегодня – Музей истории Екатеринбурга) по адресу ул. Карла Либкнехета, 26. Отметим, что постройки такого назначения архитекторы «Уралгипротранса» еще не создавали. Разработанный проект предусматривал перестройку практически всего квартала № 89 и создание большого здания, в которое должен был вписаться старинный особняк А. Г. Качки (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 619/22, 101/83-2). Проект В. Р. Рабиновича и В. С. Елсыкова был оценен I-й и II-й премиями сразу.

В 1976 г. в биографии В. С. Елсыкова началась новая глава: он перешел на работу в «Уралгипросельхозстрой». Необходимо отметить, что «Уралгипротрансу» он посвятил 25 лет своей жизни – с 1951 по 1976 г. – и вырос из выпускника строительного техникума до опытнейшего инженера-архитектора. Этот опыт был не просто большим, но и чрезвычайно разнообразным: Виталий Семенович, помимо привязки и разработки индивидуальных проектов жилых домов и общежитий, разработал здания для двух учебных заведений, был автором двух вокзалов и принимал участие в проектировании еще шести, подготовил проекты застройки для нескольких поселков городского типа. Также не был упомянут ряд других проектов В. С. Елсыкова, так и не вышедших из «бумажной стадии».

Точно определить мотивацию смены места работы Виталия Семеновича невозможно. Можно предположить, что должность руководителя бригады ГИП, учитывая его образование, была его «потолком» в «Уралгипротрансе». «Уралгипросельхозстрой» – институт, который специализировался на сугубо рутинных вещах: проектировка предприятий сельскохозяйственного сектора и застроек небольших поселков. Как можно понять, опыт В. С. Елсыкова был более чем достаточен для этого. Согласно нескольким источникам, Виталий Семенович сразу занял там должность начальника комплексного архитектурно-строительного отдела, что, несомненно, было для него большим карьерным ростом (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 3; Постоногов, 2006, с. 274).

В персональном собрании документов В. С. Елсыкова сохранилась программа и генеральный регламент Всесоюзного совещания-семинара по передовому опыту комплексной застройки поселков, колхозов и совхозов, проходившей в г. Горьком (Нижнем Новгороде) 5-7 октября 1976 г., участником которого Виталий Семенович, очевидно, был. Документу, к сожалению, не был присвоен номер единицы хранения. По результатам работы совещания были выпущены тезисы докладов (Всесоюзное совещание-семинар…, 1977). Сам Виталий Семенович в этот период начал писать небольшие статьи: «Нет Малой Грязнухе» в газете «Уральский рабочий» за 1977 г., «Упорядочить застройку села» в журнале «Сельское строительство» за 1979 г. (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 11). Черновик последней работы хранится в собрании архитектора (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 457/3). Общий смысл в них следующий – строительство в сельской местности давно пора проводить на базе специально разработанных генеральных планов, а не индивидуально и хаотично, что значительно снижает себестоимость и издержки строительства и повышает комфорт проживания жителей.

В анкете архитектор также указал, что принимал участие в составлении книги «Ваш дом» 1980 г. (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 11). Действительно, издательство «Россельхозиздат» по заказу Госстроя РСФСР в 1980 г. выпустило книгу «Ваш дом: каталог проектов индивидуальных жилых домов усадебного типа для строительств в сельской местности Нечерноземной зоны РСФСР». К сожалению, среди редакторов и составителей каталога В. С. Елсыков не упомянут. Во введении указано: *«В каталог включены лучшие в архитектурно-планировочном отношении проекты жилых домов, отобранные из числа действующих типовых*

и индивидуальных проектов» (Ваш дом…, 1980, с. 5). Может быть, что среди этих проектов были и те, что разрабатывались коллективом «Уралгипросельхозстроя» под руководством Виталия Семеновича.

В 1978 г. коллектив, возглавляемый В. С. Елсыковым, принял участие в конкурсе проектов комплексной застройки для совхоза «Родина» Каменск-Уральского района Свердловской области и удостоился I-й премии (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 10).

Появление подобного рода изданий и конкурсных работ было не случайным: в СССР шла начальная стадия процесса субурбанизации, запущенного в 1950-е гг., когда городским жителям стали выдавать небольшие «дачные» участки. К началу 1970-х гг. в Союзе развернулось массовое индивидуальное загородное строительство, качественный уровень которого был, как правило, откровенно низким (Олейник, Гладкий, 2016; Горлов, 2019; Левицкая, 2022). Именно в 1970-е гг., когда культура индустриального строительства и принципы комплексной застройки жилых пространств достигли высокого уровня, возникла идея создания сначала типовых проектов индивидуальных коттеджей, а потом – готовых загородных поселков целиком.

На Среднем Урале это вылилось в создание экспериментальных коттеджных комплексов в двух живописных пригородах Свердловска – селах Балтым и Патруши. Нужно отметить, что этот сюжет на данный момент не нашел своего исследователя, сегодня с ним можно познакомиться, разве что, по газетным и иным популярным публикациям. Согласно распространенному мнению, идея строительства экспериментальных поселков нового поколения принадлежала Б. Н. Ельцину, в тот период занимавшему пост первого секретаря Свердловского обкома КПСС. Однако, по всей видимости, инициатором выступил О. И. Лобов, заместитель Б. Н. Ельцина по вопросам строительства. Объекты планировались как некие «поселки будущего»: созданная по единому научному проекту планировка с большим количеством индивидуальных коттеджей, спортивным комплексом, домом отдыха, центром культуры, торговым центром, школой, амбулаторией. Экспериментальность заключалась и в том, что на Балтыме и Патрушах решили отработать множество типовых проектов домов: на одну, две и более семей, одно- и двухэтажные, кирпичные, деревянные и комбинированные. Всего – 32 типа жилых строений. Институт «Уралгипросельхозстрой» стал генеральной проектировочной организацией, ГИП проекта выступила В. Ф. Смолькина (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 457/15). Проектные работы по этим двум комплексам, надо полагать, стали «звездным часом» В. С. Елсыкова. Он возглавил авторский коллектив, в который также вошли В. Ф. Двойников, сама В. Ф. Смолькина, Г. В. Мазаев и Н. А. Левищев. В фонде МАиД УрГАХУ хранятся копии и оригиналы отчетных документов, в первую очередь цветных фотографий возведенных строений (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 457, 458, 459, 460).

Также необходимо отметить, что села создавались в рамках подготовки области к Республиканскому совещанию-семинару по комплексной застройке и благоустройству сельских поселков РСФСР, что предопределило «авральный» темп работы проектных бригад и застройщиков. Строительство курировали лично Б. Н. Ельцин и О. И. Лобов. К работам привлекли 30 строительных и монтажных организаций, всего было возведено 66 домов (см. Рисунок 8).



Рисунок 8. *Коттеджные дома в экспериментально-показательном поселке Патруши. Фото первой половины 1980-х гг.* (МАиДУрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 459/24)

Республиканское совещание открылось в Свердловске 19 июля в 1983 г., и демонстрация Балтыма и Патрушей произвела на приезжих участников и членов высших комиссий большое впечатление. Итогом стали две премии Совета Министров СССР, которые получили уральские архитекторы и строители (Идея преобразить Балтым…, 2012). Одна – за проектирование и осуществление комплексной застройки экспериментально-показательных сел, вторая – за проект нового типа сельского общественного центра отдыха и спорта. В. С. Елсыков был одним из нескольких сотрудников, награжденных Премией Совмина СССР, которая стала, таким образом, его самой высокой наградой.

Начало 1980-х было периодом признания для Виталия Семеновича. В том же 1983 г. его приняли в Уральское отделение Союза архитекторов СССР (Постоногов, 2006, с. 171). В 1984 г. он получил диплом I-й степени Союза архитекторов РСФСР за проекты Балтыма и Патрушей и диплом лауреата всесоюзного смотра архитекторов СССР (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 3). Забегая вперед, отметим, что В. С. Елсыков в 1987 г. принял участие в качестве делегата в 2-ом съезде Союза архитекторов РСФСР, учрежденного в 1981 г, а в 1988 г. был также удостоен Дипломом II-й степени Свердловской организации Союза архитекторов СССР за активную общественную и творческую деятельность.

На удивление период 1980-х гг. в биографии В. С. Елсыкова достаточно слабо освещен в источниках. После 1982 г. в его послужном списке числится достаточно мало работ. Согласно его анкете 1999 г., в 1982-1984 гг. он находился на больничном, затем работал в институте «Уралагропромпроект» в должности руководителя дежурного генплана. Наконец, в 1988 г. началась финальная страница в трудовой биографии Виталия Семеновича: он устроился работать заместителем директора в Творческую архитектурно-проектную мастерскую «Екатеринбургархпроект» по предложению своего старого друга и коллеги по «Уралгипротрансу» В. Р. Рабиновича, который сам же и был учредителем этой организации. Она была первым в истории Свердловской области частным архитектурным бюро, создание которого стало возможно благодаря изменениям в законодательстве в последние годы существования СССР. Не удивительно, что Виталий Рафаилович на должность зама пригласил своего хорошо проверенного и опытного коллегу.

Тем не менее, сведений о работе В. С. Елсыкова с 1988 г. немного. В 1989-1990 гг. совместно с архитектором В. С. Адамовой он разработал проект реконструкции и расширения почтамта Свердловской железной дороги, который не был реализован (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 473/1-3). Они же создали проект реконструкции здания музыкального училища им. П. И. Чайковского. Согласно анкете Виталия Семеновича, проект был реализован в 1994 г. (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 7), однако иных сведений об этом в открытых источниках найти не удалось. Довелось В. С. Елсыкову вернуться к работе по жилой застройке в старом и знакомом районе – между улицами Свердлова и Челюскинцев. Он составил проекты многоквартирных домов-вставок, однако они так и не вышли из «бумажной» стадии (МАиД УрГАХУ, ф. 3, ед. хр. 487/5, л. 7). Сведений о деятельности В. С. Елсыкова в последующие годы у нас нет. В 1996 г. он вышел на пенсию и скончался в 2001 г. в возрасте 73 лет.

Заключение

Таким образом, изучение архивных материалов позволило достаточно полно исследовать и описать профессиональный путь архитектора Виталия Семеновича Елсыкова. Этот результат может стать надежной основой для дальнейших исследований в области уральского краеведения, истории градостроительства Свердловска и иных городов Урала, уральской архитектурной школы, а также для справочной и обзорной литературы. Нужно отметить, что в работе в основном упоминались те здания, которые были реально возведены. Нереализованные проекты Виталия Семеновича приводились в работе только в том случае, если они имели важное значение с точки зрения достижения целей и задач исследования.

В большинстве случаев удалось установить все постройки, в проектировании которых В. С. Елсыков принимал непосредственное участие. Также была дана характеристика его роли в этих проектах. Тем не менее, некоторые здания (напр. по ул. «Новгородской»), которые сам архитектор упомянул в своих автобиографических анкетах, так и не были идентифицированы. В ряде случаев остается неясной конкретная роль Виталия Семеновича в проектировании некоторых объектов. Тем не менее, столь подробная характеристика не входила в цель настоящей работы. Эти вопросы нуждаются в дальнейших специальных исследованиях. Также удалось скорректировать ряд датировок, приведенных архитектором в своих анкетах ошибочно.

Виталий Семенович Елсыков сыграл заметную роль в формировании городских ландшафтов Урала и ряда иных регионов СССР. В частности, он внес огромный вклад в развитие комплекса зданий УЭМИИТ в период с середины 1963 по 1975 годы, участвовал в проектировании 7-ми железнодорожных и автобусных вокзалов. В двух случаях (вокзалы в Бузулуке и Ревде) он выступил как автор проектов. Не менее 6-ти жилых зданий в г. Свердловске (Екатеринбурге) были построены по его проекту.

Во второй половине 1970-х – начале 1980-х гг. Виталий Семенович сыграл заметную роль в развитии такой отрасли народного хозяйства, как современная комплексная застройка сельских поселений. Важнейшим достижением в этом направлении можно назвать его руководство коллективом проектировщиков экспериментальных коттеджных поселков Балтым и Патруши Свердловской области.

Заслуги Виталия Семеновича были оценены: в 1980-е гг. он стал лауреатом Премии совета министров СССР, членом Союза архитекторов СССР и РСФСР.

Можно сказать, что Виталий Семенович Елсыков принадлежал к плеяде достаточно многочисленных инженеров-архитекторов, которые не были авторами «шедевров» архитектуры. Однако именно такие специалисты, обладавшие огромным опытом в проектировании самых разнообразных типовых и рутинных объектов, были теми самыми «неизвестными солдатами» эпохи «Советского модернизма», благодаря труду которых формировался архитектурный облик как Свердловска, так и большинства больших и малых городов и поселений СССР. Исследование и публикации их биографий – важный и необходимый этап в процессе изучения этого периода истории отечественного градостроения, который сегодня только набирает свои обороты.

Перспективы исследования остаются достаточно широкими, так как настоящая работа – результат обзорного изучения биографии В. С. Елсыкова. Можно выделить два основных направления углубления исследования.

Во-первых, это поиск его родственников и коллег для их интервьюирования. Во-вторых, – значительно более детальная работа с проектной документацией объектов для выявления конкретной роли В. С. Елсыкова в их проектировании. Особенно это касается последнего этапа трудовой биографии архитектора – 1980-х и 1990-х гг.

Материалы исследования | Research materials

1. Администрация города Бузулука. https://buzuluk.orb.ru/
2. Архив ООО «Уралгипротранс». № 3019. Объект № 1418.
3. Ваш дом: каталог проектов индивидуальных жилых домов усадебного типа для строительств в сельской местности Нечерноземной зоны РСФСР / Гос. ком. РСФСР по делам стр-ва. М.: Россельхозиздат, 1980.
4. Всесоюзное совещание-семинар по передовому опыту комплексной застройки поселков совхозов и колхозов, Горький, 5-7 окт. 1976 г. М., 1977.
5. Дом.МинЖКХ. https://dom.mingkh.ru/
6. Идея преобразить Балтым и Патруши принадлежит не Ельцину, а Лобову // Областная газета. № 284-285. 19.07.2012.
7. МАиД УрГАХУ – Архив Музея архитектуры и дизайна Уральского государственного архитектурно-художественного университета. Фонд № 3.
8. Наш первый ректор: документы, воспоминания, фотографии, очерки о первом ректоре университета (УЭМИИТа), генерал-директоре тяги Иване Васильевиче Уткине / под ред. В. М. Сая. Екатеринбург, 2005.
9. ООО «Уралгипротранс». Официальный сайт. https://uralgiprotrans.ru/
10. Постоногов Ю. И. Первый выпуск архитекторов и дизайнеров УГТУ-УПИ в XXI веке. Тюмень, 2006.
11. РГА в г. Самаре – Российский государственный архив в г. Самаре. Ф. Р-149.
12. Свердловская область. http://semantic.uraic.ru
13. Шифр Э-93. 12-этажный кирпичный жилой дом на 83 кв. Альбом I. ЭМПП ЦНИИЭП Жилища. М., 1973.

Источники | References

1. Азерникова И. П. История развития модернизма в советской архитектуре: 1950-1960-е годы // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Общественные науки. 2022. № 2 (847). https://doi.org/10.52070/2500-347X_2022_2_847_92
2. Архитекторы Екатеринбурга и Свердловской области / Свердл. орг. Союза архитекторов России; под ред. А. П. Бандровской, Н. А. Вилесовой. Екатеринбург, 2003.
3. Белоголовский В. А. Взгляд из XXI века на советский модернизм 1955-1985 гг. // Жилищное строительство. 2010. № 11.
4. Горлов В. Н. Загородная дача как зеркало советского образа жизни // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2019. № 1. https://doi.org/10.18384/2310-676X-2019-1-107-111
5. Елагин Г. Н. Жизнь посвящаю городу. Екатеринбург, 2011.
6. Ефимов Д. Д., Фахрутдинова И. А. Истоки и направления советского модернизма // Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. 2018. № 1 (43).
7. История Уралгипротранса: 1936-2006 гг. Екатеринбург, 2006.
8. Казакова О. В. Советский архитектурный модернизм: формы времени. К итогам международной научной конференции. Москва, НИИТИАИГ, центр авангарда в еврейском музее, 21-22 ноября 2013 г. // Культурологический журнал. 2013. № 4.
9. Каптиков А. Ю. Архитектура железнодорожных вокзалов Урала 1920-1950-х годов // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2017. № 4 (35).
10. Каптиков А. Ю., Чижева С. В. Архитектура зданий и сооружений железных дорог Урала // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2016. № 2 (29).
11. Косенкова Ю. Л. «Эхо конструктивизма» и «опыт стройки» на Урале (конец 1920-х – 1930-е годы) // Архитектурное наследство. 2007. № 47.
12. Левицкая Е. А. Краткий исторический обзор дачного строительства XVIII-XX вв. // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Общественные науки. 2022. № 2 (847).
13. Левкин М. С. О некоторых особенностях отечественной историографии жилищной политики в период «великого десятилетия» Н. С. Хрущева // Общество: философия, история, культура. 2025. № 6. https://doi.org/10.24158/fik.2025.6.17
14. Лушин А. И., Левкин М. С. Жилищная политика КПСС середины 1950-х – начала 1960-х годов в оценке советской научной общественности // Исторический поиск. 2025. Т. 6. № 4. https://doi.org/10.47026/2712-9454-2025-6-4-29-41
15. Никифоров Ю. А., Наливайко Ю. В. Архитектурное наследие железнодорожных вокзалов Уральского региона // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2013. № 4.
16. Олейник В. Д., Гладкий А. В. Этапы развития и стадии формирования пригородных зон // Псковский регионологический журнал. 2016. № 1 (25).

17. Пискунова Л. П., Старостова Л. Э. «Городок чекистов» г. Екатеринбурга: воплощение и трансформация утопии в повседневных практиках советской элиты // Известия Уральского федерального университета. Серия 3: Общественные науки. 2015. № 4 (146).
18. Смирнов Л. Н. Границы «Свердловского конструктивизма» // Пространства городской цивилизации: идеи, проблемы, концепции: материалы международной научной конференции, Екатеринбург, 04-05 октября 2017 года. Екатеринбург: Уральский государственный архитектурно-художественный университет, 2017.
19. Смирнов Л. Н. Петербургский след в архитектуре конструктивизма Екатеринбурга. Екатеринбург: Уральский государственный архитектурно-художественный университет, 2015.
20. Смирнов Л. Н. Творчество московских архитекторов в Екатеринбурге и городах Среднего Урала в годы НЭПа и первых пятилеток. Екатеринбург, 2019.
21. Смирнов Л. Н., Ворошилова А. С. Архитектор-художник Вениамин Соколов: монография. Екатеринбург, 2025.
22. Сперанский А. В., Сперанский П. А. «Большой Свердловск» в историко-архитектурном аспекте 1920-х-1930-х годов // История и современное мировоззрение. 2023. Т. 5. № 3. https://doi.org/10.33693/2658-4654-2023-5-3-96-103
23. Уральская государственная академия путей сообщения / под общ. ред. М. Т. Крючкова, Ю. Н. Тундыкова. Екатеринбург: Банк культурной информации, 1996.
24. Шелушинин А. Д. К истории архитектуры Свердловска (конструктивизм 1920-1930 годов) // Из истории художественной культуры Екатеринбурга – Свердловска: к 250-летию города: сборник статей. Свердловск, 1974.
25. Postnikov S., Smirnov L. N. The history of constructivism in the Urals: 21st-century studies // Quaestio Rossica. 2016. Vol. 4. No. 3.

Информация об авторах | Author information

RU **Боровков Дмитрий Сергеевич**[1], к. ист. н.
[1] Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург

EN **Dmitrii Sergeevitch Borovkov**[1], PhD
[1] Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg

[1] *dsborovkov.urimp@gmail.com*

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 22.06.2026; опубликовано online (published online): 06.08.2026.

Ключевые слова (keywords): Виталий Семенович Елсыков; архитекторы Урала; период «Советского модернизма» Свердловска; институт «Уралгипротранс»; Vitaly Semyonovich Elsykov; Ural architects; period of “Soviet Modernism” in Sverdlovsk; Uralgiprotrans Institute.