Неосуществленные проекты 1930-х годов по застройке города Горького (Нижнего Новгорода)

О.В.Орельская, ННГАСУ, Нижний Новгород

В статье рассматриваются малоизвестные неосуществлённые проекты, формирующие облик социалистического города Горького – его речные панорамы, площади и магистрали в соответствии с первым советским генеральным планом 1935–1937 годов, выполненным творческим коллективом Ленинградского Гипрогора под руководством Н.А. Солофненко. Разработка генерального плана крупного города велась на основе принципов реконструкции генплана Москвы 1935 года. Архитектура эпохи поставангарда позволила ярко продемонстрировать поиски архитекторов этого периода, выявить их особенности, их ошибки и достижения. Кардинальная реконструкция древнего города предполагала тотальный снос исторической застройки. Вместо утраченных градостроительных доминант-храмов, украшавших на протяжении многих веков речные фасады города, архитекторы предлагали новые высотные акценты в виде монументальных общественных зданий. Проекты с классическими композициями застройки центральных площадей способствовали формированию принципиально нового облика города. Тенденции монументализма появлялись под влиянием известных проектов благоустройства и организации городских пространств столичных городов – Москвы и Ленинграда. Это был важный этап нового обращения к историзму, а именно – к освоению классики, который начался в середине 1930-х годов и завершился в середине 1950-х. Архивные фотографии с проектов 1930-х годов позволяют дополнить историю отечественной советской архитектуры и градостроительства и раскрыть концепции намечавшихся грандиозных преобразований.

Keywords: проекты, ансамбли, реконструкции, речные фасады, градостроительные доминанты, генплан.

The 1930-s Unrealized Projects on Development of Gorky City (Nizhny Novgorod)

O.V.Orelskaya, NNGASU, Nizhniy Novgorod

The article deals with little-known unrealized projects shaping the image of the socialist Gorky city, its river panoramas, squares and highways in accordance with the first Soviet master plan of 1935–1937, made by the creative collective of Leningrad Giprogor, under the leadership of N.A. Solofnenko. The development of the master plan of a large city was based on the principles of reconstruction of the General plan of Moscow in 1935. The architecture of a post-avant-garde epoch allowed to clearly demonstrate the architectural searches of the period, identify their characteristics, their mistakes and achievements.

A radical reconstruction of an ancient city assumed a demolition of historic buildings. Instead of the lost town-planning dominants – churches that adorned the river facades of the city for many centuries, architects offered new high-rise accents in the form of monumental public buildings. Projects with classical compositions of central squares contributed to the formation of a fundamentally new image of the city. The tendencies of monumentalism appeared under the influence of well-known projects of accomplishment and organization of urban spaces in the capital cities – Moscow and Leningrad. This was an important phase of the new appeal to historicism, namely the development of the classics, which began in the mid 1930-ies and ended in the mid-1950s. Archival photographs of 1930-ies complement the history of Russian Soviet architecture and urban planning and disclose the concept of the planned ambitious reforms.

Keywords: projects, ensembles, reconstruction, river facades, town-planning dominants, general plan.

Для современной истории архитектуры и градостроительства XX – начала XXI века по-прежнему значительный интерес представляют проекты 1930-х годов, которые сопровождали первые советские генеральные планы городов. В частности, это относится и к Нижнему Новгороду, который в 1932 году приобрёл новое название – город Горький, что было связано с увековечением имени (псевдонима) нижегородского пролетарского писателя Максима Горького (А.М. Пешкова). Это были проекты застройки и реконструкции важных градостроительных узлов, территорий, магистралей и набережных города, расположенных в Правобережье и Левобережье рек Волги и Оки (в месте их слияния). Именно в годы первых пятилеток в стране широкое развитие получило градостроительство, и это было связано не только со строительством новых соцгородов при строящихся крупных промышленных предприятиях, но и реконструкцией исторических городов. В этот период совершился революционный переход зодчества на качественно новую ступень развития. Объёмы строительства в 1930-е годы были несоизмеримо более значительны по сравнению с масштабами дореволюционного развития города. Именно тогда город Горький был превращён в крупнейший промышленный и культурный центр, а также транспортный узел СССР.

Нижний Новгород всегда жил и развивался в тесном соприкосновении с рабочими слободами, промысловыми

и другими сёлами и деревнями. В свою очередь, Канавино (с 1925 года – город) и Сормово (с 1922 года – город) как центры фабрично-заводской промышленности тоже развивались в тесном окружении тяготевших к ним населённых пунктов разного ранга. Расширение территории Нижнего Новгорода, Канавина и Сормова за счёт прилегающих земель и поселений шло автономно, раздельно и плавно. Вопрос о присоединении Сормова и Канавина к Нижнему Новгороду обсуждался в 1918–1919 годах.

В 1920-е годы активизировались землеустроительные работы в связи с административно-территориальным делением. Кроились границы сёл, деревень, волостей, уездов и даже губерний. Шло бурное развитие промышленности, возрождались промыслы, высокими темпами шло жилищное строительство разного типа, численно росли рабочий класс и городское население, сёла преобразовывались в рабочие посёлки и города. Территориальный разрыв между Нижним Новгородом, Канавино и Сормово сужался. Обсуждались возможность и целесообразность объединения их в одно поселение городского типа – Большой Нижний Новгород. 9 января 1928 года вышло постановление ВЦИК об объединении Нижнего Новгорода, Сормова и Канавина в один город с присвоением ему названия Нижний Новгород. 25 февраля 1929 года перечисленные города становятся районами Нижнего Новгорода.

Работы по планировке «Большого Нижнего» были поручены в 1928 году Губисполкомом Производственной комиссии Нижегородского университета и велись под организационным и творческим руководством известного в стране градостроителя А.П. Иванецкого. Первой стадией работы было обследование города: изучение его территории, анализ жилого фонда, состояния дорог и улиц, интенсивности внутригородского движения. На этой базе были разработаны основные архитектурно-планировочные задания, и составлена предварительная схема планировки города. Широкая эрудиция А.П. Иванецкого дала возможность уже на первом этапе работ верно оценить общую градостроительную ситуацию и правильно наметить в схеме Нижнего Новгорода его планировочную структуру как единого, целостного компактного города.

Проектно-планировочные работы по Нижнему Новгороду (с 1932 года – городу Горькому) продолжались до 1935 года под руководством профессора А.П. Иванецкого, который выдвинул целесообразную урбанистическую концепцию Большого Нижнего Новгорода, которая была направлена на объединение отдельных, самостоятельных и разрозненных частей и поселений, характеризовавшихся хаотичностью и функциональной чересполосицей, недопустимой близостью жилья к промпредприятиям. В мае 1935 года работы по городу Горькому были переданы Гипрогору РСФСР (бюро № 3) в Ленинграде, коллектив которого в основу генплана города положил вышеназванную концепцию [1, с. 81]. Первый этап реконструкции города был рассчитан на рост населения города до 600–700 тыс. человек, а второй этап – на рост населения до 850 тыс. человек.

Генеральный проект планировки города выполнил большой творческий коллектив под руководством архитектора-художника Н.А. Солофенко (инженер-архитектор И.Н. Ратько, архитектор-планировщик Н.В. Ушаков, инженер-архитектор С.М. Готлиб, архитектор-художник В.В. Казин, архитектор-художник Н.П. Никоро, инженер-архитектор Ф.Ф. Алейник, архитектор-художник С.Л. Агафонов, архитектор-художник А.К. Барутчев, архитектор-художник И.А. Меерзон, архитектор-художник А.К. Ефимов, инженер-архитектор Н.С. Страшинский и др.). Первый социалистический генеральный план города был утвержден в 1936 году СНК РСФСР (рис. 1). Проекты набережных рек Оки и Волги разрабатывали: архитекторы-художники В.В. Казин, Н.П. Никоро, С.Л. Агафонов, инженер-архитектор Ф.Ф. Алейник. Планировку и реконструкцию магистралей – Ворошиловское шоссе (ныне проспект Гагарина), Автозаводское, Московское, Сормовское – архитекторы-художники А.К. Барутчев, И.А. Меерзон, А.А. Шляпников, архитектор А.К. Ефимов. Планировку кварталов новых и реконструируемых: инженер-архитектор Н.С. Страшинский и архитектор-планировщик В.Н. Смирнов. Проекты планировки и застройки площадей выполняли: архитекторы-художники В.В. Казин, С.Л. Агафонов, А.К. Барутчев, И.А. Меерзон, архитектор А.К. Ефимов, инженер-архитектор Н.С. Страшинский.

В мае 1937 года работа над генпланом города Горького была полностью завершена. Численность его населения достигла к 1936 году 520 тыс. человек. Генпланом города уделялось внимание преемственности ранее заложенных традиций в развитии центральной исторической части города,

Рис. 1. Схема первого советского генплана города Горького (Нижнего Новгорода) 1935–1937 годы

Рис. 2. Эскизный проект Маяка на Стрелке

Рис. 3. Проект застройки Стрелки (генплан)

Рис. 4. Эскизы размещения высотных доминант в речных панорамах города

сохранению многолучевой системы улиц, идущих веером от кремля, сохранение двухчастности центра города на правом высоком и левом низком берегах (район кремля и район ярмарки соответственно). В проекте планировки учитывался сложный рельеф Правобережья и равнинный характер низинной части Левобережья.

При построении генерального плана города Горького авторы стремились к оптимальной взаимосвязи его разрозненных частей. Большое внимание уделялось проблемам транспорта: прокладке новых городских магистралей, необходимых для удобной связи всех районов города. Впервые была рассмотрена идея соединить заречную и нагорную части города капитальными мостами (планировалось построить три моста (через реку Оку). Впервые Ока стала рассматриваться как основная композиционная ось города. При проектировании учитывался дальнейший интенсивный рост промышленного строительства. Намечалось крупное жилищное и культурное строительство, планировался интенсивный снос малоэтажных индивидуальных домов, замена его четырёх-пятиэтажными зданиями (в то время одно-двухэтажная застройка составляла 82% жилого фонда города). При этом на одного человека норма жилой площади составляла около 4,4 кв. м. Генплан ставил такие глобальные задачи, как составление проектов комплексной застройки значительных территорий. Застройка центральных и периферийных районов сосредотачивалась вдоль крупных транспортных магистралей. В предвоенные годы строительство осуществлялось в нагорной части выборочно с учётом сохранения исторической планировочной структуры. Особое внимание было уделено архитектурному облику, архитектурному пейзажу города, речным фасадам города, его силуэту. После утраты в 1920-е – начале 1930-х годов многочисленных культовых сооружений, определявших облик города в прежние века, задача создания новых архитектурных доминант осознанно была выдвинута архитекторами. Авторами генплана были предложены и места для постановки новых градостроительных доминант – на Стрелке (вместо собора Александра Невского – башни-маяка нового грузового порта на Стрелке) (рис. 2, 3), украшение высотными зданиями-небоскрёбами Кремля (рис. 4), Волжского и Окского откосов, Гребешка. В эскизах и рисунках тех лет можно наблюдать попытки архитекторов заменить утраченные доминанты новыми многоэтажными сооружениями.

Авторы, следуя тенденциям гигантомании предвоенных лет и тенденциям монументализации, разрабатывали грандиозные проекты просторных площадей города, подчинённых классической симметрии. Практически все существующие площади должны были подвергнуться реконструкции и благоустройству. Среди них – Советская (бывшая Благовещенская, ныне площадь Минина и Пожарского), площади 1 Мая (ныне Горького), Лядова, Свободы, Вокзальная (ныне площадь Революции), центр Сормова, центральная площадь в Автозаводском районе.

Генпланом предлагался снос кремлёвских стен и башен, находившихся в руинированном состоянии, в районе площади

Советской (ныне площадь Минина и Пожарского), перед новым зданием Дома Советов, построенном в кремле в 1929–1931 годы по проекту архитектора А.З. Гринберга (рис. 5, 6, 7). Если в кремле проектировался Краевой административный центр (архитектор В.В. Казин), то на Ярмарке в Главном ярмарочном здании – новый городской административный центр (архитектор В.В. Казин) (рис. 8). В проектных предложениях резко

увеличивались масштабы городских площадей, появлялась гигантомания и в застройке улиц и набережных.

До нас дошли архивные фотографии проектов застройки центральных площадей. Так, площадь 1 Мая предлагалось застраивать общественными зданиями высотой в пять этажей, расположенными по периметру территории площади (рис. 9). При этом повышение до шести этажей предусматривалось на угловых

Рис. 5. Генплан Советской площади перед Домом Советов (со сносом части кремля)

Рис. 6. Эскиз застройки Советской площади (аксонометрия)

Рис. 7. Эскиз застройки Советской площади

Рис. 8. Эскиз фрагмента нового городского административного центра в Левобережье

Рис. 9. Эскиз застройки площади 1 Мая (аксонометрия)

Рис. 10. Проект застройки улицы Свердлова при выходе на площадь 1 Мая

Рис. 11. Эскиз застройки площади Свободы (аксонометрия)

Рис. 12. Фрагмент застройки площади Лядова (аксонометрия)

Рис. 13. Эскиз застройки площади Вокзальной (аксонометрия)

Рис. 14. Эскизный проект лестницы на Волжском откосе. Архитектор С.Л. Агафонов. 1939 год

зданиях, фланкирующих выход улиц к площади (рис. 10). В центре площади предусматривался сквер в виде террасированных площадок (в связи с рельефом местности), с установкой по его главной композиционной оси монумента (архитектор-художник А.К. Барутчев). Проект застройки площади Свободы также имел ярко выраженную композиционную ось, идущую от здания Оперного театра, на которую нанизывался сквер с монументом, вход в сквер со стороны театра подчёркивался пропилеями, а в центре площади размещался партерный сквер (архитектор-художник С.Л. Агафонов) (рис. 11). Начало Ворошиловского (Арзамасского) шоссе фиксировалось площадью Лядова, выход которой к улицам Свердлова и Арзамасской подчёркивался с двух сторон многоэтажными башенными объёмами, создавая образ въездных ворот (рис. 12). Площадь перед проектируемым новым железнодорожным вокзалом в Канавинском районе с расположенным в центре фонтаном подчинялась трапецевидному в плане объёму здания. По оси симметрии вокзала шла широкая эспланада, фиксируемая с двух сторон монументальными общественными зданиями с аркадами по первому этажу (архитектор-художник И.А. Меерзон) (рис. 13).

Если обратиться к проектам Правобережья, то уже в 1930-е годы высокий берег реки Волги в районе выхода к кремлю площади Минина (в части бывшей Георгиевской площади) и Александровского парка предполагали украсить парадной лестницей, ведущей к Волге. Проект этой лестницы, как известно, был впервые выполнен архитектором С.Л. Агафоновым в 1939 году [2, с. 31] (рис. 14). А в 1940 году у Георгиевской башни был установлен монумент лётчику-герою В.П. Чкалову. Мемориальная монументальная лестница от этого памятника была построена в 1943–1949 годах по проекту нижегородского архитектора А.А. Яковлева и ленинградских архитекторов Л.В. Руднева и О.В. Мунца (рис. 15). Именно она зафиксировала застройку Нижневолжской набережной, которая протянулась до предмостной площади и Окского моста, осуществленного в 1933 году (официально принят в 1935 году, арх. Н.А. Француз, арх. П.В. Помазонов, проф. инж. П.В. Щусев, инж. А. В. Крылов).

По сохранившимся фотографиям тех лет можно увидеть, что город получал выход к рекам в виде парадных гранитных набережных с красивыми спусками к реке (рис. 16), напоми-

Рис. 15. Эскизный проект лестницы на Волжском откосе. Архитекторы А.А. Яковлев, Л.В. Руднев, В.О. Мунц. 1943 год

ная благоустройство набережных столичных городов Москвы и Ленинграда. Внимание генплан уделял благоустройству и проектированию парков и скверов во всех районах города. На подходах к новым мостам через реку Оку в Левобережье также проектировались крупные предмостные площади. Крупнейшим мероприятием было сооружение в 1930-е годы механизированного речного грузового порта на Стрелке, в месте слияния рек Волги и Оки. Левый берег Оки предлагалось застраивать радиусными секционными жилыми домами с курдонерами, обращёнными к реке, подобно жилым домам в районе Малая Охта в Ленинграде (проект 1936 года; архитекторы Г.А. Симонов и Б.Р. Рубаненко) (рис. 17). Тема радиусного построения зданий также находила воплощение в проектах, например, при оформлении входа на стадион «Динамо» (рис. 18).

Генеральный план города, хотя и развивал сложившуюся историческую планировочную структуру в нагорной части, но при этом предусматривал радикальные изменения её застройки, диктовавшиеся принципами советского градостроительства тех лет. Предпринимались попытки решить трудную в условиях Горького с его сложным рельефом и узкими историческими улицами проблему городского транспорта. Паутина старых улиц подвергалась весьма решительной реконструкции путём пробивки широких магистралей и площадей. Реконструкция плотно застроенного центра проводилась на отдельных участках и не носила комплексного характера, который уже создавался в проектных материалах: развертках улиц, магистралей, речных панорамах города, аксонометриях и эскизных рисунках площадей и улиц. По генплану значительная часть промышленных предприятий выводилась за пределы жилой территории. Переустройству города способствовало строительство единичных четырёх–пятиэтажных жилых домов и различных общественных зданий.

Эстетические вопросы выходили на первый план. Это порой вело к гипертрофии элементов города, к излишествам, к завышению размеров площадей и магистралей, неэкономичной планировке районов с жёсткой регулярной квартальной застройкой, а главное – к пренебрежительному отношению к исторической застройке. Архивные фотографии с проектов того времени демонстрируют разуплотнение и тотальный её снос. Поиски архитекторов отвечали идейно-художественным требованиям в условиях экономического прогресса предвоенных лет, повышения материального благосостояния общества. Город представлялся архитекторам системой художественных неоклассических ансамблей.

Значительный интерес представляют проекты района Рождественской стороны. Здесь в качестве первоочередных работ была намечена реконструкция Похвалинского и Зеленского съездов. Предполагалось разместить пассажирский порт напротив Стрелки в полукилометре от Окского моста. Здесь, при выходе бывшей Софроновской площади (площадь Маркина) к реке должен был располагаться речной вокзал. Но конкурс на проектирование пассажирского речного вокзала в городе Горьком был объявлен Министерством речного флота лишь

спустя год после окончания Великой Отечественной войны, в 1946 году.

Фрагмент генплана 1937 года позволяет увидеть предполагаемую периметральную застройку по бровке холмов (ныне набережная Фёдоровского), спуски к площади Мар-

Рис. 16. Конкурсный проект благоустройства Нижневолжской набережной. Архитектор С.Л. Агафонов

Рис. 17. Эскиз застройки набережной Левобережья в районе Молитовского моста

Рис. 18. Эскиз входа на стадион «Динамо» с улицы Свердлова

кина, реконструированную застройку по улице Маяковского и Нижневолжской набережной с расчищенными от ценной исторической застройки кварталами и местом для будущего речного вокзала (рис. 19, 20) [3, с. 158]. В пояснительной записке к генплану отмечалось, что и улица Маяковского –

Рис. 19. Район площади Маркина (фрагмент генплана города)

Рис. 20. Эскиз речной панорамы Правобережья с водным вокзалом

Рис. 21. Эскиз размещения многоэтажной доминанты с памятником А.М. Горькому

узкая, не соответствует современной транспортной напряжённости, а сплошная застройка её северной стороны закрывает перспективу на Волгу. Нижневолжская набережная в те годы также характеризовалась как узкая, захламливаемая складами, застроенная разнотипными строениями, неблагоустроенная, где всё пристанское хозяйство базируется на многочисленных дебаркадерах. Окский мост не имеет предмостной площади, а выход Похвалинского съезда транспортно стеснён и архитектурно не организован. По генплану предлагалось расширить набережную с 18 до 40 м в сторону реки, создать озеленённые террасы, сделать ограждение. А улицу Маяковского раскрыть на Волгу широкими (по 40–50 м) короткими бульварами за счёт расширения улицы Широкой, переулков Вахитова, Городецкого, а также пробивки бульвара между домами № 45 и № 47. Авторы считали, что этим приёмом достигается зрительная связь улицы с рекой Волгой и, в частности, с Волги раскроется перспектива на Рождественскую церковь. В фасад города со стороны реки таким образом включаются и добавочные глубинные планы, просматриваемые вдоль тальвегов и склонов поперечных оврагов. Застройка нижней набережной строится преимущественно как панорама мощного фронта зданий с акцентами на площадях и изломах трассы набережной [1, с. 129–132]. На прибрежных холмах архитекторы рисовали ряд высотных зданий, стремясь создать выразительный силуэт города. Для обеспечения сквозного пешеходного сообщения вдоль откосов и набережной предполагалось устройство ажурных мостов через поперечные овраги. Для сообщения с районом «Гребешок», расположенном на левой стороне Похвалинского съезда, предусматривалось также устройство современного пешеходного мостика через съезд.

На исключительно ценном в градостроительном отношении участке верхней набережной, над так называемой предмостной площадью, на замыкании перспективы Окского моста, была предложена постановка высотной доминанты – общественного здания общегородского значения (рис. 21). Перед ним проектировалась видовая площадка для размещения крупномасштабного памятника А.М. Горькому (скульптор В.И. Мухина), который позже был установлен на площади им. 1 Мая.

Генплан 1935–1936 годов явился отражением идеологических и культурных воззрений общества. Новое строительство заметно и кардинально изменило облик древнего города, но в тоже время не привело к формированию целостных ансамблей площадей и главных улиц, как это задумывалось генпланом. Необходимо отметить, что генплан страдал рядом существенных недостатков. Обращение к исследованию исторических материалов 1930-х годов позволило ознакомиться с проектной градостроительной деятельностью этого периода, а также увидеть серьёзные градостроительные ошибки тех лет. Они касаются недопустимого в настоящее время хирургического вмешательства в исторический облик города, неоправданного тотального сноса существующей застройки, недоучёта индивидуальных особенностей архитектурного

облика, недооценки ценности сложившейся уникальной исторической застройки в условиях отсутствия закона об охране культурного наследия в тот период.

Радикальные реконструктивные мероприятия, задуманные в генплане, так и не были осуществлены как в предвоенные, так и послевоенные годы.

Часто вместо предусмотренного генпланом комплексного и ансамблевого строительства повсеместно осуществлялось штучное строительство (за исключением комплексной застройки соцгорода Автозавода). Реальное строительство в 1930-е годы активно велось в Автозаводском районе, в соцгороде на периферии города, где на смену строчной застройке пришла парадная квартальная застройка вдоль магистралей (архитектурные мастерские братьев Весниных, И.А. Голосова). Но при этом не был решён ансамбль центральной площади соцгорода, из задуманного архитектором А.З. Гринбергом крупного культурного ансамбля был построен только киноконцертный зал.

Во всех районах города строилось мало крупных общественных зданий, что вело к отсутствию архитектурно организованных ансамблей площадей. Недостаточное внимание уделялось и благоустройству набережных, также не были построены задуманные в проекте градостроительные доминанты в речной панораме города. Осуществление проектов было прервано Отечественной войной 1941–1945 годов. Если говорить о следующем генплане города 1948–1952 годов, одобренного Советом Министров РСФСР в 1954 году, то он во многом закреплял основные положения проекта 1935–1936 годов, в чём видится его преемственность, хотя и критически переосмысливал спорные решения, стремясь учесть особен-

ности города. Но при этом оставшиеся нереализованными утопические идеи кардинального преобразования города представляют несомненный интерес не только для истории градостроительного развития города, но и для архитектурно-градостроительной практики сегодня в качестве примера для неповторения ошибок прошлого и учёта принципов ансамблевости новой застройки.

Литература

1. *Солофненко, Н.А.* Планировка и застройка города Горького: дис...канд. архитектуры; Акад. архитектуры СССР. – М., 1950.

2. *Орельская, О.В.* Святослав Агафонов: возродивший кремль (Мастера нижегородской архитектуры) / О.В. Орельская. – Н. Новгород: Промграфика, 2001. – С.31.

3. *Орельская, О.В.* О проектах планировки и застройки Рождественской стороны в Нижнем Новгороде в 1930-е годы / О.В. Орельская // Наследие Рождественской стороны. – Н. Новгород: Кириллица, 2013. – С. 151–163.

Literatura

1. *Solofnenko N.A.* Planirovka i zastrojka goroda Gor'kogo: dis...kand. arhitektury; Akad. arhitektury SSSR. – М., 1950.

2. *Orel'skaya O.V.* Svyatoslav Agafonov: vozrodivshij kreml' (Mastera nizhegorodskoj arhitektury) / O.V. Orel'skaya. – N. Novgorod: Promgrafika, 2001. – S.31.

3. *Orel'skaya O.V.* O proektah planirovki i zastrojki Rozhdestvenskoj storony v Nizhnem Novgorode v 1930-e gody / O.V. Orel'skaya // Nasledie Rozhdestvenskoj storony. – N. Novgorod: Kirillitsa, 2013. – С. 151–163.

Орельская Ольга Владимировна (Нижний Новгород). Доктор архитектуры, член-корреспондент РААСН. Профессор кафедры архитектурного проектирования ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет» (603950, Нижний Новгород, ул. Ильинская, 65. ННГАСУ). Сфера научных интересов: история и теория современной зарубежной, российской и региональной (нижегородской) архитектуры XIX–XX–XXI веков. Автор более 250 публикаций, среди них 18 книг-монографий. Тел. 8 (831) 430-17-83. E-mail: olgalero2015@yandex.ru.

Orel'skaya Olga Vladimirovna (Nizhny Novgorod). Doctor of Architecture, Corresponding Member of RAACS. Professor of the Department of Architectural Design at the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering" (603950, Nizhny Novgorod, Ilyinskaya st., 65. NNGASU). Sphere of scientific interests: history and theory of modern foreign, Russian and regional (Nizhny Novgorod) architecture of the XIX–XX–XXI centuries. The author of more than 250 publications, including 18 books-monographs. Tel.: +7 (831) 430-17-83. E-mail: olgalero2015@yandex.ru.