

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

DOI: 10.26794/2226-7867-2024-14-4-118-124

УДК 94(970)(045)

Волго-Донской канал как поле битвы архитектурных направлений в СССР в 1950-е годы

С.Н. Артёмов

Финансовый университет, Москва, Россия

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается строительство Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина. Авторы анализируют противоречие между новой строительной техникой и архитектурной формой, которое было в той или иной мере присуще многим промышленным сооружениям 1940-х и начала 1950-х гг. Архитекторы обратились прежде всего к образцам архитектуры русского классицизма, пытаясь приспособить их к сооружениям современного инженерного комплекса. Архитектура этого сооружения оказалась в эпицентре бурной творческой полемики, развернувшейся в середине 1950-х гг. в связи с борьбой с так называемым украшательством. Сложные гидротехнические сооружения Волго-Донского канала отражают героизм исторических событий, связанных с Великой Отечественной войной.

Ключевые слова: Волго-Донской судоходный канал; украшательство; гидротехнические сооружения; архитектура русского классицизма; промышленное строительство

Для цитирования: Артёмов С.Н., 2024. Волго-Донской канал как поле битвы архитектурных направлений в СССР в 1950-е годы. *Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета*. 2024;14(4):118-124. DOI: 10.26794/2226-7867-2024-14-4-118-124

ORIGINAL PAPER

The Volga-Don Canal as a Battle Field of Architectural Styles in the USSR in the 1950s

S.N. Artemov

Financial University, Moscow, Russia

ABSTRACT

The article discusses the construction of the Volga-Don shipping canal named after V.I. Lenin. The author analyzes the contradiction between new construction techniques and architectural form, which was, to one degree or another, inherent in many industrial buildings of the 1940s and early 1950s. The architects turned, first of all, to examples of Russian neoclassical architecture, trying to adjust them to the structures of a modern engineering complex. The architecture of this building was the focus of a significant creative debate that emerged in the mid-1950s, in connection with efforts to combat what was then known as "ornamentation." The intricate water-engineering systems of the Volga-Don canal reflect the heroic spirit of historical events associated with the Great Patriotic War.

Keywords: Volga-Don Shipping Canal; decoration; hydraulic structures; architecture of Russian classicism; industrial construction

For citation: Gorlov V.N., Artemov S.N. The Volga-Don canal as a battle field of architectural styles in the USSR in the 1950s. *Gumanitarnye Nauki. Vestnik Finansovogo Universiteta = Humanities and Social Sciences. Bulletin of the Financial University*. 2024;14(4):118-124. DOI: 10.26794/2226-7867-2024-14-4-118-124

Архитектура СССР послевоенного периода была связана с великими сталинскими стройками коммунизма. Грандиозные гидротехнические сооружения должны были заложить основы архитектуры коммунистической эпохи. О том значении, которое имело освоение опыта русской классики для их проектирования, можно судить по Волго-Донскому судоходному каналу имени В. И. Ленина.

Мысль соединения Волги с Доном возникала не раз и уходит в глубину веков. Еще Александр Македонский мечтал о связи двух морей. Канал рыли турки в середине XVI в., во времена султанов Сулеймана и Селима II, для борьбы с Иваном Грозным. На рубеже XVII и XVIII веков еще одну попытку предпринял Петр I. Много идей принес XIX в. В общей сложности до Октябрьской революции 1917 г. было рассмотрено более двух десятков проектов соединения, но дальше этого дело не шло. В советское время изыскания начались по заданию В. И. Ленина, и во второй половине 1920-х — середине 1930-х гг. был разработан технический проект.

В послевоенный период пришла пора его реализации. Оставляя в стороне огромную работу над технической частью, отметим темпы разработки и реализации архитектурного комплекса. Работа велась коллективом Гидропроекта под руководством Л. М. Полякова, победившим в 1950 г. на Всесоюзном конкурсе проектов сооружений канала, а в конце 1951 г. были готовы все рабочие чертежи [1, с. 12].

1950 г. ознаменовался постановлением партии и правительства о строительстве мощных гидроэлектростанций на Волге. Было решено соорудить Куйбышевскую и Сталинградскую электростанции, а также Волго-Донской канал с крупным гидроузлом в районе станицы Цимлянская, общей протяженностью 101 км.

Итог многолетним изысканиям, обсуждениям и согласованиям по вопросу строительства канала подвел И. В. Сталин, подписав 27 февраля 1948 г. итоговое постановление Совета Министров СССР. К основным работам приступили в 1949 г., задействовав в них заключенных (свыше 100 тыс. человек) [2, с. 29], вольнонаемных и немецких военнопленных. Широко применялась техника — шагающие и многоковшовые экскаваторы. Все это происходило там, где всего несколько лет назад была Сталинградская битва. Зона строительства канала и других гидротехнических объектов

охватывала обширные площади от Красноармейска (сейчас район Волгограда) до Большой Орловки (Ростовская область). Под затопление попадало 149 хуторов и казачьих станиц. Группы геодезистов, геологов, гидрологов планировали улицы новых поселков у берегов грядущего рукотворного моря. Комиссии по отселению осматривали и обмеряли дома, дворовые постройки [3, с. 151]. Когда переселение завершилось, началось перенесение кладбищ и братских могил. К сожалению, под воду ушли старые виноградные подвалы, в которых, по легенде, бывал Петр I, станица Потемкинская, бывшая Зимовейская — родина Емельяна Пугачева [3, с. 154].

31 мая 1952 г. точно по плану произошло событие, которого ждала вся страна: воды Дона и Волги соединились. За несколько часов до этого толпы людей собрались на берегах. 1 июня 1952 г. канал сдали во временную эксплуатацию¹. Газета «Сталинское знамя» 25 июля 1952 г. сообщила важную новость: «Послезавтра торжественно открывается Волго-Донской судоходный канал. Завершено грандиозное гидротехническое сооружение — первая из великих строек коммунизма, осуществляемых в нашей стране по инициативе товарища Сталина. Волго-Донской водный путь вступает в строй! Достигнут новый выдающийся успех на фронте мирного созидательного труда»².

27 июля 1952 г. каналу присвоили имя В. И. Ленина, и он официально был введен в эксплуатацию. С его открытием, при наличии уже действующих Беломорско-Балтийского и канала имени Москвы, завершилось объединение пяти морей Европейской части СССР — Белого, Балтийского, Азовского, Каспийского, Черного — в единую водную транспортную систему. Речная сеть Западного и Волго-Камского бассейнов соединилась через Азовское и Черное моря с водными путями Украины, а через Дунай — с водными путями Европы. И все они вели в Москву, превратившуюся, таким образом, в «порт пяти морей».

Вместе со сложными техническими проблемами пришлось решать и большие идейно-художественные задачи. Коллектив архитекторов подчинил весь свой замысел стремлению создать единую ансамблевую композицию, положив в ее

¹ Вечерний Волгодонск. 11 апреля 1998 г.

² Сталинское знамя. 25 июля 1952 г.

основу идею отражения в архитектуре канала исторических побед, одержанных советским народом в донских степях и под Сталинградом во время Великой Отечественной войны. Мастера обратились, прежде всего, к образцам архитектуры русского классицизма, к формам, возникшим в иную историческую эпоху, пытаясь приспособить их к сооружениям современного инженерного комплекса. В качестве ведущей художественной темы композиции использовались триумфальные арки и монументальные башни, в которых размещались сложное техническое оборудование и различные службы.

Наиболее важным сооружениям канала — воротам шлюзов № 1 (вход в канал с Волги) и № 13 (вход в канал с Дона), а также воротам шлюза Цимлянского водохранилища был придан вид гигантских триумфальных арок — они выглядели наиболее внушительно и торжественно. Башни шлюза № 15 на Цимлянском водохранилище венчаются скульптурными группами, олицетворяющими подвиг советских солдат в битве под Сталинградом. В сооружениях шлюзов большое место заняли барельефы, скульптуры, всевозможные декоративные элементы в виде стилизованных эмблем. Волго-Донской канал начинался у города Красноармейска, на Волге, где на высоком откосе стояла монументальная скульптура Сталина работы Вучетича.

На фоне огромных водных пространств и степных просторов могучие арки, отмечающие узловые точки ансамбля, воплощают идеи триумфа советского народа, отстоявшего независимость и в мирном труде строящего новую жизнь. Арка шлюза № 13 была воздвигнута на том историческом месте, где в ноябре 1942 г. соединились ударные группировки войск Сталинградского и Юго-Западного фронтов, завершив окружение 330-тысячной нацистской армии. Ясно, что триумфальная тематика здесь была в высшей степени уместна.

При всей образности и торжественности архитектурного решения наблюдалось некоторое его противоречие с основным инженерно-техническим назначением комплекса, которое зачастую «втискивалось» в принятые из художественных соображений формы и объемы композиции.

При строительстве канала применялись передовые приемы, в частности была осуществлена комплексная механизация трудоемких земляных, бетонных и железобетонных работ.

В производстве использовались мощные землососы и землеройные машины. Все это позволило вести работы круглогодично, с постепенным наращиванием темпов строительства. Важно отметить, что архитектура канала создана на основе широкой типизации элементов и деталей. Именно это способствовало завершению строительства в короткие сроки, очевидному стилистическому единству и цельности восприятия архитектурного комплекса.

Канал соединяет реки со значительной разностью уровней водной поверхности и преодолевает лежащую на его пути большую возвышенность. С учетом рельефа местности на трассе канала был создан ряд искусственных водохранилищ с последовательно повышающимся уровнем. Различные технические службы шлюзов объединили в здания управления, которые, будучи облечены в торжественные архитектурные «одежды», и составили невиданный по размаху пространственный ансамбль из почти ста сооружений и раскинувшийся — от начального до конечного объекта — на триста с лишним километров.

Во время работы Л. М. Поляков всегда находил верное архитектурное решение для шлюзов, подчеркивающее их функциональность. Тем не менее его постоянно критиковали за излишний монументализм. Обычно в опорах шлюза есть два уровня — верхний и нижний. Все технические средства неизменно располагались в верхней части. Архитектор хотел придать композиции большую экспрессивность и с этой целью сместил все механизмы вниз, заранее проконсультировавшись с электриками и гидротехниками. Разработанное им нетрадиционное решение оказалось более экономичным и удобным, чем применявшиеся ранее. Л. М. Поляков всегда считал, что визуальный и технические аспекты должны быть в гармонии, задача же архитектора — добиться единства художественного образа с его техническим воплощением [4, с. 108].

Ни одно сооружение Волго-Донского канала не вызвало таких резких нападок и такого числа острых замечаний, как Цимлянская ГЭС. Критика сводилась к недостаточно органичному включению в общую композицию специфичных для гидроэнергетических сооружений элементов техники (металлических мачт и проводов высоковольтных передач, разрядников и т.п.) и утрате правдивости художественного образа гидроэлектростанции. Следует отметить, что на спорность некоторых

аспектов архитектурного решения Цимлянской ГЭС обращалось внимание еще на стадии проектирования при обсуждении проекта в Союзе архитекторов СССР в 1951 г. В частности, главный архитектор Госпроектстроя А.С. Фисенко тогда указывал: «...В проекте Цимлянской ГЭС по существу нет образа гидроэлектростанции. Лишь наличие плотины и воды говорит о том, что это здание гидроэлектростанции. Техническое оборудование — провода, мачты, трансформаторы — ни в какой мере не решает архитектурной задачи» [5, с. 119].

Тем не менее архитектура сооружения неожиданно оказалась в эпицентре бурной творческой полемики, развернувшейся в середине 1950-х гг. в связи с борьбой с так называемым украшательством³. Дискуссия началась в процессе подготовки сообщения «Архитектура энергетических сооружений» ко II Всесоюзному съезду советских архитекторов, который проходил в Москве в декабре 1955 г. Члены Постоянной комиссии Союза советских архитекторов по промышленной архитектуре в бурных нелицеприятных спорах старались определить правильные пути развития архитектуры гидроэнергетических сооружений. И в центре дискуссии неизменно оказывалась Цимлянская ГЭС — первая построенная после войны гидроэлектростанция, которая стала удобным объектом для выяснения позиций сторонников различных подходов.

В опубликованных тогда развернутых полемических статьях доцент Московского архитектурного института Е.М. Попов дал свою резкую критическую оценку: «Все в архитектурной композиции главного фасада здания машинного зала Цимлянской ГЭС — и ампирные арки в зрительно тяжелой, а на деле легкой, связанной с железобетонным каркасом стене, выдуманные арочные проемы, противоречащие прямоугольной конструктивной сетке железобетонного каркаса, дисгармонирует с обликом возведенных поблизости инженерных сооружений. Несоответствие архитектурного решения сущности сооружений настолько разительно, что невольно появляется желание освободить это ампирное здание от окружающих его металлических мачт, порталных кранов, трансформаторов и разрядников и других элементов современной

техники, снять с фасада сеть проводов высоковольтной передачи. Но, увы! Известно, что без «ампира» гидротехническое сооружение существовать может, а вот без этой техники — уже никак». Главную причину ошибочности подхода к архитектуре этой ГЭС автор статьи видел в том, что Л.М. Поляков и возглавляемый им коллектив архитекторов следовали принципам И. Жолтовского, а не В. Веснина, противостояние творческих концепций которых, по его мнению, восходит еще к конкурсу 1929 г. на проект Днепровской ГЭС. «Борьба этих противоположных тенденций, — писал далее Е.М. Попов, — продолжается в архитектуре и поныне» [6, с. 10].

Большая часть критических замечаний во многом была справедлива. Однако едва ли правомерно, как это делал Е.М. Попов, сводить все к конфронтации двух архитектурных течений — конструктивизма (принципы которого нашли воплощение в осуществленном под руководством В. Веснина проекте Днепровской ГЭС) и неоренессансной школы И. Жолтовского. Кроме того, отождествление творческой позиции Л. Полякова с архитектурными принципами Жолтовского представлялось надуманным. Прежде всего, приемы и формы зодчества итальянского Возрождения, использование которых было характерно для школы Жолтовского, Л.М. Поляков считал менее созвучными архитектуре того времени, нежели русский классицизм конца XVIII — начала XIX вв. В напечатанном (в порядке обсуждения) окончательном варианте сообщения отмечалось, что «проектируя сооружения Волго-Донского канала и Цимлянского гидроузла, коллектив архитекторов увлекся внешней, показной стороной архитектуры» [7, с. 5].

В популярном среди архитекторов остром и почти немислимом тогда по своей нелицеприятности дружеском шарже в съездовском номере журнала «Архитектура СССР» Л.М. Поляков был изображен оплакивающим в компании с Н. Чечулиным и А. Мордвиновым «милые их сердцу излишества», которые запрещалось брать на борт флагмана архитектурной флотилии, готовящейся к отплытию к берегам типизации и индустриализации строительства. Самые непримиримые и ретивые критики вообще были склонны видеть в архитектурных излишествах не только творческие просчеты, но и опасные идеологические заблуждения.

Объективно следует отметить, что некоторые из наиболее «неистовых ревнителей» искренне

³ Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 4 ноября 1955 года № 1871 «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». Правда. № 314. 10 ноября 1955 г.

верили в собственную правоту и, как правило, не искали для себя личных выгод. Видимо, они прочно усвоили указание И. Сталина оперировать в искусстве понятиями «классового порядка». Ряд архитекторов говорили о борьбе двух мировоззрений: прогрессивного, материалистического (получившего выражение в практике массовой архитектуры) и реакционного, идеалистического⁴.

На II съезде архитекторов Л. М. Полякова, в свою очередь, старались превратить в «черта советской архитектуры». Его имя подверглось безжалостному «обстрелу» с непримиримых «классовых» позиций. Архитектуру Волго-Донского канала ряд историков считали идеологически чуждой.

Начальник архитектурного отдела Гидропроекта Р. А. Якубов отметил: «Коллектив во главе с главным архитектором Гидропроекта Л. М. Поляковым подвергся суровой критике в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров от 4 ноября 1955 г. Нужно прямо сказать, что излишеств на строительстве Волго-Донского канала допущено было очень много. Стоимость его декоративной части составляет примерно половину стоимости наземных сооружений. Дело не в том, что на входах в канал были воздвигнуты триумфальные арки. Героические защитники Сталинграда заслужили возведения этих двух арок. Дело в том, что для многих рядовых сооружений применялись дорогостоящее чугунное художественное литье и скульптура. Увлечение скульптурой привело к тому, что на нее были затрачены многие миллионы рублей. В 1950 г. был организован специальный конкурс на архитектурное оформление сооружений Волго-Донского судоходного канала. От результатов конкурса зависела судьба архитектуры Волго-Дона. Жюри признало лучшим проект арх. Полякова. Союз советских архитекторов обсуждал окончательный проект в Доме архитектора в 1951 г. Разве это было настоящее творческое обсуждение? Нет, это было безудержное восхваление. В этих условиях мы даже забыли, что когда-то проектировали просто и скромно. После Всесоюзного совещания по строительству в декабре 1954 г., честно говоря, мы не перестроились сразу. Тов. Поляков не

поставил перед коллективом никаких задач по перестройке; сами же мы не были принципиальными и оставались полностью под влиянием тов. Полякова»⁵.

В этот день на съезде тот же Е. М. Попов не упустил возможности снова напомнить о проекте Волго-Донского канала: «Во время обсуждения в Союзе советских архитекторов проекта Волго-Донского канала категорически была запрещена всякая критика. Разве это не было следствием примиренческого отношения к аракчеевскому режиму, установленному руководящими деятелями эстетского направления? На выставке «Архитектурные излишества и примеры плохого качества строительства», организованной недавно правлением Союза советских архитекторов, из промышленных объектов были представлены лишь сооружения Волго-Донского канала. Из этого можно заключить, что излишества в промышленной архитектуре крайне редки. Но на самом деле много излишеств допущено и в проектах других объектов, в частности, например, на строительстве Каховской ГЭС. Союз архитекторов СССР должен помочь решительному устранению излишеств в промышленном строительстве»⁶. Следует отметить, что в своем выступлении Попов попытался перечеркнуть все, что было сделано на Волго-Донском канале и, кстати, свою собственную статью, напечатанную в «Известиях» в 1952 г., в которой он превозносил архитектуру сооружений канала⁷.

Высказанные на съезде обвинения в адрес Полякова и прозвучавшая там же критика его работы, носившие порой политический характер, немедленно были взяты на вооружение чуткими к подобным подсказкам многочисленными архитектурными инстанциями. Эта критика была подчас огульна и не всегда серьезна и могла привести к полному отрицанию классического наследия.

Не будет преувеличением сказать, что многие архитекторы под влиянием архитектуры Волго-Донского канала вступили тогда на многотрудное и, к сожалению, неблагодарное поприще промышленного зодчества. Решающую роль в этом сыграла общая атмосфера

⁴ Второй Всесоюзный съезд советских архитекторов. Стенографический отчет. М.: Госстройиздат; 1956:302.

⁵ Там же. С. 231.

⁶ Там же. С. 274.

⁷ Там же. С. 231.

художественной взыскательности касательно архитектуры Волго-Дона и ряда других гидротехнических сооружений того времени — так называемых строек коммунизма. Определенная героизация форм, их нарочитое укрупнение соответствовали и общему идейно-художественному звучанию комплекса, и его конкретным пространственным характеристикам, предопределявшим дальние точки обзора, обобщенность и панорамность восприятия.

Обращение авторов к мотивам русского классицизма конца XVIII — первой половины XIX вв., особенно его поздней фазы, получившей наименование «ампир», с присущей ему торжественной монументальностью и (что особенно характерно для его русского варианта) искренней человечностью и теплотой вполне объяснимо. В национальном сознании, всегда имеющем глубокие исторические корни, именно эти формы архитектуры оказались накрепко связанными с идеями величия, торжества и всенародного ликования по поводу победы русского оружия в Отечественной войне 1812 г. К этому добавлялась особая гордость за социалистическую державу, отстоявшую не только право на жизнь, но и свои высокие идейные принципы. Кроме того, надо учесть, что канал сооружался в особом месте — там, где в годы Великой Отечественной войны были разгромлены вражеские войска. Как тут можно обойти стороной мотивы триумфальности и мемориальности? И, опять-таки, добавлялось ощущение реального свершения — в невиданно короткие сроки — давней мечты многих поколений о связи Волги и Дона, Черного и Каспийского морей. Все это в совокупности и предопределило общий гуманистический настрой архитектуры — торжественной, величавой, радостной и лиричной одновременно. Гармоничность и диссонансность форм, их подавляющее величие и человечность, ощущение оглушающей победности и лиричности странным образом уживаются в удивительном архитектурном ансамбле канала. Может быть, сочетание всего этого — на первый взгляд, трудно-, а то и вовсе несочетаемого — и есть диалектическая основа рождения архитектурно-художественного образа.

На примере Волго-Донского канала наглядно обнаруживается противоречие между новой строительной техникой и архитектурной формой, которое было в той или иной мере присуще

многим промышленным сооружениям 1940-х — начала 1950-х гг. Он проходит по местам, связанным с Великой Отечественной войной, а сложные гидротехнические сооружения отражают героизку этих исторических событий и в то же время — важность великого созидательного труда советского народа. В целом, создание Волго-Донского канала отразило своим материальным содержанием величие страны социализма, которая нашла в себе силы после войны не только восстановить хозяйство, но и строить на базе более современной техники, чем та, что применялась при сооружении канала Москва — Волга.

Архитекторы широко использовали опыт русского классического зодчества и развили его на новой идейной основе. Наряду с синтезом искусств они сочетали архитектуру и современную технику. Таким образом был создан гигантский архитектурный ансамбль, поражающий единством и выразительностью художественного образа.

Сегодня обращение к опыту формирования архитектуры ансамбля Волго-Донского канала, которому в целом присущ высокий профессиональный уровень решения идейно-художественных задач, имеет глубокий смысл. Благодаря высокому профессионализму авторы проекта сумели превратить промышленные сооружения в символ славы страны. Творческий руководитель коллектива Л. М. Поляков смог воплотить в архитектуре комплекса органическое единство красоты и целесообразности. В этом ему помогла увлеченность русской классикой и внимание к форме, которой он владел с профессиональным мастерством.

В наши дни некоторые специалисты, анализируя опыт прошлого, говорят о том, что «в архитектуре Волго-Дона сквозь монументализм, предопределенный задачей, поставленной перед архитекторами, уже «просвечивала» рационалистическая тенденция, которая стала нарастать в 1950-е годы и привела к решительным изменениям направленности нашей архитектуры в конце десятилетия» [8]. И с этим трудно не согласиться. Несмотря на отдельные просчеты, ошибки и спорные подходы, архитектурные решения Волго-Донского канала и Цимлянского гидроузла оказали огромное влияние на промышленное зодчество своего времени.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Яралов Ю.С. Архитектура Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина. М.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре; 1955. 95 с.
2. Свечникова Е.Ю. Спецконтингент великой стройки: заключенные советских лагерей на строительстве гидротехнических сооружений Волгодонстроя. 1948–1953 гг. Волгодонск: Ростиздат; 2009. 218 с.
3. Сигачев В. От Волги до Дона шумят ковыли... *Донской временник*. 2008;(16):151–154.
4. Латур А. Рождение метрополии. Москва 1930–1955. М.: Искусство-XXI век; 2002. 323 с.
5. Фисенко А.С. Выступление в прениях. Вопросы архитектуры гидроэлектростанций: Материалы научного совещания. М.: Госстройиздат; 1952.
6. Попов Е.М. Проблемы развития архитектуры промышленных сооружений. *Архитектура СССР*. 1955;(9):10–17.
7. Орлов Г. Архитектура энергетических сооружений. Материалы ко Второму Всесоюзному съезду советских архитекторов. М.: Госстройиздат; 1955. 22 с.
8. Иконников А., Рочегов А. Доброе имя архитектора. *Вечерняя Москва*. 27 января 1988 г.

REFERENCES

1. Yaralov Yu. S. Architecture of the Volga-Don Shipping Canal named after V.I. Lenin. Moscow: Gosudarstvennoe izdatel'stvo literatury po stroitel'stvu i arhitekture; 1955. 95 p. (In Russ.).
2. Svechnikova E.Yu. Special contingent of the great construction project: prisoners of Soviet camps during the construction of hydraulic structures of Volgodonstroy. 1948–1953 Volgodonsk: Rostizdat; 2009. 218 p. (In Russ.).
3. Sigachev V. Feather grass rustles from the Volga to the Don... *Donskoj vremennik = Donskoy vremennik*. 2008;(16):151–154. (In Russ.).
4. Latour A. The Birth of the Metropolis. Moscow 1930–1955. Moscow: Iskusstvo-XXI vek; 2002. 323 p. (In Russ.).
5. Fisenko A. S. Speech in the debate. Issues of architecture of hydroelectric power plants: Materials of a scientific meeting. Moscow: Gosstroyizdat; 1952. (In Russ.).
6. Popov E. M. Problems of development of architecture of industrial structures. *Arhitektura SSSR = Architecture of the USSR*. 1955;(9):10–17. (In Russ.).
7. Orlov G. Architecture of energy structures. Materials for the Second All-Union Congress of Soviet Architects. Moscow: Gosstroyizdat; 1955. 22 p. (In Russ.).
8. Ikonnikov A., Rochegov A. The good name of the architect. *Vechernyaya Moskva*. 27 January, 1988. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / ABOUT THE AUTHOR

Сергей Николаевич Артёмов — доктор исторических наук, профессор кафедры гуманитарных наук, Финансовый университет, Москва, Россия

Sergey N. Artemov — Dr. Sci. (Hist.), Prof. of the Department of Humanities, Financial University, Moscow, Russia

<https://orcid.org/0000-0002-2693-777X>

ar7emov.ser@yandex.ru

Конфликт интересов: автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The author has no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 12.02.2024; принята к публикации 05.03.2024.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

The article was received on 12.02.2024; accepted for publication on 05.03.2024.

The author read and approved the final version of the manuscript.