

КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ ЗАПИСКИ

Выпуск 2

Тоталитаризм
и посттоталитаризм



To Vladimir
from Konstantin
with kind regards
P.K.

КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ ЗАПИСКИ

Выпуск 2

Тоталитаризм
и посттоталитаризм



Москва
1996

Владимир Коцены

25. IX. 1996

Le Jolla

Содержание

От редколлегии	3
В.С.Жидков	
О большевизме в искусстве	10
Н.М.Зоркая	
Миф об Октябре	
как о венце истории	50
С.И.Савенко	
Новый человек —	
новое искусство	67
В.Н.Дмитриевский	
Отцы и дети	
погодинских “Аристократов”	84
П.Л.Сауленко (Украина)	
Невостребованное зеркало	122
В.П.Демин	
Ступенчатая устремленность в зенит	133
А.А.Каменский	
Искусство в сумерках тоталитаризма	144
Мартин Крампен (Германия)	
Архитектура гитлеровского рейха	160
Владимир Конечны (США)	
Политика	
и социальная экология	
архитектуры	175
В.М.Петров, Кэти Байерс (Бельгия)	
Интегративное направление	
в параллельной гуманитарной	
культуре России:	
от 1960-х — к нашим дням	190
А.М.Яковлева	
Культурология П.А.Сорокина	
и современность	216
Нурит Шлайфман (Израиль)	
Историческая речь	
как поле борьбы политических сил	
в России 1990-х гг.	242

Владимир Конечны (США)

Политика и социальная экология архитектуры

Когда доминирует тирания, — пишет Иллеш, — она присутствует во всем, — как если бы где-то в доме произошла утечка газа.

*Андрес Аман¹ о стихотворении
Дюлы Иллеша "О тирании" (1951)*

Общеизвестно, что формы "модельных" ("витринных") общественных зданий и организация соответствующих пространств почти всегда являются объектами политического давления. Обычно эстетика архитектурных форм вынуждена отражать идеологию современных им правителей. В их распоряжении, как правило, имеется целый спектр "подкреплений" (от пряника до кнута), и поэтому лишь немногие способны устоять против искушения запечатлеть себя в архитектурных формах эпохи. А поскольку политическая власть есть прежде всего власть воспринимаемая, взаимоотношения между ней и архитектурными формами, по-видимому, двусторонние: подневольные формы служат укреплению восприятия власти, а чем более эта власть воспринимается как сильная, тем легче становится ей налагать свой отпечаток на архитектурные образы.

На протяжении 300 лет правления дома Романовых (а в особенности — в царствование Петра I, Екатерины II, Александра I и Николая I, при кото-

рых в основном складывалась планировка Санкт-Петербурга и его архитектура) “выбор главного архитектора и главного суперинтенданта правительственных зданий оставался прерогативой монарха”². Однако, наверное, наиболее четко взаимоотношения между политикой, эстетикой и архитектурными формами проявились в двух группах тоталитарных режимов XX столетия — в ряде фашистских и коммунистических государств, а в самом ярком виде — в нацистской Германии 1933 — 1945 гг. и в Советском Союзе, где тоталитаризм просуществовал около 70 лет.

В 1978 году Альберт Шпеер вспоминал: “Как я уже заявлял еще в 1936 году, мои здания не были предназначены для выражения сущности национал-социалистского движения, — они были его неотъемлемой частью. <...> Карл Арндт прав, находя в моих зданиях стремление Гитлера к власти и подчинению других. <...> В те годы я верил в право на абсолютную власть, и моя архитектура демонстрировала устрашающие образы силы...”³. Аналогичным образом “... по мере усиления власти Сталина, его вкус все более становился законом. <...> Здесь очевидна параллель с Германией. Например, Гитлер планировал строительство огромного Народного дома в Берлине — в качестве соперника гигантскому Дворцу Советов, который собирались строить напротив Кремля как раз в то же время; одновременно разрабатывались также схемы кардинальной реконструкции Берлина и Москвы; германский и советский павильоны на Всемирной выставке 1937 года в Париже сооружались в атмосфере соперничества...”⁴.

Эти два павильона являются прекрасными примерами характерных для тоталитаризма грандиозных “витринных” зданий. Расположенные на правом берегу Сены, они смотрели друг на друга. Павильон Германии, построенный, разумеется, Альбертом Шпеером (фаворитом Гитлера в сфере архитектуры), имел прямоугольную форму, а “... перед ним возвышалась 50-метровая башня, <...> сооружение венчал огромный золотой орел, сжимающий когтями свасти-

ку”, тогда как в интерьере доминировали “... вездесущие портреты фюрера”⁵. (Добавим, что за это сооружение Шпееру была присуждена золотая медаль международного жюри Выставки⁶.)

Павильон СССР, спроектированный Б.М.Иофаном, украшала отделанная мрамором башня, увенчанная 25-метровой скульптурой из нержавеющей стали работы В.И.Мухиной⁷, которая представляла “рабочего и <...> колхозницу, высоко поднимающих молот и серп <...> и “спешащих на Лубянку”, — как шутили о них парижане”⁸. Интерьер же украшала фреска, изображавшая советских вождей, из которых к моменту открытия выставки “...большинство уже были по приказу Сталина <...> казнены <...> так что художнику пришлось прибегнуть к маскировке, прибавляя <...> бороду маршалу Тухачевскому, бакенбарды — Радеку, волосы — Зиновьеву...”⁹.

Взаимоотношения между формой и функцией, выполняемой произведениями искусства, уже давно являются классической темой эстетических дискуссий. Однако эта проблема оказывается предельно простой в случае архитектуры, в особенности когда речь идет об общественных зданиях, тем более построенных при тоталитарных режимах. И причина этого ясна: имеется один и тот же источник — политическая власть, определяющая и форму, и функции общественных зданий. Этот почти абсолютный контроль (и над формой, и над функциями “витринных” общественных сооружений) является предпосылкой того эстетического и социально-экологического парадокса, которому посвящена данная работа. Парадокс этот заключается в следующем.

Можно было бы ожидать, что в подобных условиях форма и функция будут оптимально согласованы друг с другом или, в крайнем случае, соотнесенность между ними будет отсутствовать. Я же, напротив, надеюсь доказать — на примере общественных сооружений, построенных в Ленинграде и Москве в советский период, — что форма и функция обычно про тиворечили друг другу (и притом достаточно явно) и, более того, это про-

тиворечие было необходимым, неизбежным следствием фундаментальных свойств советского тоталитаризма. Советская система тоталитарного контроля над монументальной общественной архитектурой безжалостно губила и ее формы и ее функции. Именно это негативное синергетическое взаимодействие между политикой, эстетикой (формой) и социальной экологией (функцией) в архитектуре и исследуется в данной работе. Но сначала надо дать дефиниции некоторых терминов, которыми нам предстоит пользоваться.

“Витринные” общественные сооружения. Обычное значение этого термина может быть уточнено — применительно к советским условиям — за счет таких факторов, как абсолютное отсутствие бюджетных ограничений и отчетности на протяжении всего периода создания задуманного образа. Психологическое воздействие подобных сооружений на среднего советского гражданина было, по-видимому, каким-то сплавом презрения к коррупции власти, раздражения по поводу нелепого использования власти, насмешки над манерой величия и гордости достижениями своей страны (которыми она обязана советскому режиму или, наоборот, которые стали возможны вопреки ему). “В период между 1934 и 1953 годами Сталин создал <...> громоздкую репрессивную систему. В подобной тирании каждый элемент общества должен служить государству, и архитекторы <...> не составили исключения. <...> Огромные количества заключенных <...> реализовывали сталинскую программу, строя плотины, каналы, небоскребы и целые города”¹⁰. Аналогичным образом могут быть охарактеризованы строительные работы в Древнем Риме и при Гитлере: “Использование подневольного (рабского) труда, равно как и огромные расходы на строительство <...> наводят на сравнение с организацией в Риме зрелищных сооружений <...>. Грандиозные планы Гитлера по реорганизации архитектуры Берлина <...> могли бы быть реализованы только при применении тех же методов, что и в Риме: огромных вложений средств и подневольного труда”¹¹.

Пользователи “витринных” сооружений. Во-обще у архитектурных сооружений бывает три основных категории пользователей. Это, во-первых, люди, которые живут или работают в данном сооружении; во-вторых — посетители или гости, и в-третьих, — “внешние наблюдатели”. Последних как раз и следует именовать пользователями сооружений — в истинном смысле, ибо сооружения служат для них объектами “эстетического потребления”. Но представители двух первых категорий также являются “эстетическими потребителями”; более того, их “потребление” относится и к внешней эстетике сооружения, и к его “внутренней эстетике”. Под “внутренней эстетикой” следует понимать не столько детали интерьера, внутренние дворики и сады, сколько эстетические характеристики вида изнутри — как функции месторасположения здания, его высоты, доступности окон, балконов и террас. В случае “витринных” общественных сооружений имеется также особая подкатегория их пользователей — внешних наблюдателей, которая включает в себя членов властной или финансовой элиты, приложивших руку к самому факту появления данного общественного здания; оно является для них своеобразным монументом.

Все сказанное выше приложимо ко всем обществам, включая западные демократии. В качестве свежих примеров приведем послевоенных президентов Французской Республики, большинство из которых имели привычку строить “филантропические” культурные памятники своему “царствованию”; к числу таких, в частности, относится культурный Центр Жоржа Помпиду в Париже. Можно привести другие примеры, относящиеся не только к Франции, но и к США¹².

Однако ко всем этим общим моментам следует добавить некоторые черты, специфические для советской жизни. Одной из них было широко распространенное (даже среди коммунистов) мнение о недостаточной законности политической власти, находившейся в руках партийной верхушки. Другой специ-

фический чертой был строгий барьер между обычными советскими гражданами и иностранцами, поддерживавшийся в основном КГБ. Это означало помимо прочего почти полную изоляцию “внутреннего” пользования общественными зданиями и сооружениями (аэропортами, вокзалами, отелями, ресторанами, магазинами и др.). Гнев, вызываемый этой изоляцией (в равной степени у многих советских граждан и иностранцев), усиливался благодаря тому, что даже всемогущий КГБ не был в состоянии помешать советским гражданам осуществлять внешнее эстетическое “потребление” общественных зданий и сооружений, интерьеры которых был им недоступен.

Архитектурная форма. Как уже отмечалось выше, желательно понимать “форму” широко, включая в это понятие не только характеристики внешнего облика и интерьера сооружения (определяемые его структурой, размерами, цветовыми и фактурными решениями, степенью новизны, сложности и т.д.), но также и два важнейших параметра, относящихся к реальной жизни сооружения:

а) возможности панорамного обзора, осуществляемого из здания и позволяющего любоваться окружающей средой (которая может включать в себя как искусственные, так и природные объекты, в том числе горы, водные поверхности и т.п.);

б) возможности удобного и эстетически организованного выхода в окружающую среду, а также входа из нее — в здание.

Функция. Этот термин также следует понимать широко, включая в него не только главное назначение общественного здания (как места работы, или богослужения, или хранения сокровищ и т.п.), но также и роль в повышении престижа его спонсоров, инициировавших его постройку, и в получении эстетического наслаждения различными категориями пользователей. Более того, все эти функции следует рассматривать социоэкологически: люди взаимодействуют как с внешним видом, так и с интерьером зда-

ния, и делают это за счет средств визуальных и акустических, но прежде всего средств пространственных, используя пространство, перемещаясь в нем, группируясь и т.д.; они реагируют на температурную и звуковую среду в здании, применяют его для защиты от солнца и ветра — и избегают его, если в нем гуляют сквозняки...

Как отмечается в выпущенной Интуристом в 1987 г. брошюре о Ленинграде, гостиница “Прибалтийская” относится к числу лучших достижений архитектуры последних лет. Она была призвана стать “главным компонентом будущего морского фасада Ленинграда. Этот 16-этажный отель имеет 1200 номеров, три сауны, плавательный бассейн, спортзал. <...> Для проведения симпозиумов имеется зал на 560 мест <...> с оборудованием для синхронного перевода на 5 языков”. А вот, для сравнения, выдержки из моих путевых впечатлений (1987 г.) о том же отеле: “Гостиница “Прибалтийская” в Ленинграде, построенная шведской фирмой, рекламируется как самый элегантный современный отель Советского Союза, однако огромный мраморный вестибюль — холоден и для кожи, и для глаза, — равно как и моя комната № 5032, несмотря на наличие в ней обязательных деревянных деталей. Оборудование уродливо по дизайну; все хотя бы чуть-чуть не в порядке, и это раздражает. К какой эстетике можно это отнести? Во всяком случае, — не к “искусству для искусства”, не к “искусству наброска” и не к “наброску, который может стать искусством”, — а к нордическому: “плохой набросок, который выдает себя за посредственное искусство”¹³.

Оставляя в стороне проявившееся в путевых заметках недовольство эстетикой и оборудованием отеля, остановимся на следующих моментах ленинградской брошюры (которая, несомненно, отражала официальную точку зрения того времени):

а) и внешний облик, и интерьер гостиницы (по отношению и к пользователям, и к наблюдателям) представляют “Прибалтийскую” как “монументальный”, роскошный, “впечатляющий” отель;

б) он был построен главным образом для иностранцев;

в) его расположение — эстетически очень выгодное, на берегу Финского залива, в западной части Васильевского острова.

Действительно, тщательно разработанная многоуровневая сеть пешеходных дорожек (с фонтанами) разбита к западу от отеля, между ним и заливом. Многочисленные стеклянные двери в западной части отеля выходят на эту сеть, к воде, открывают великолепный вид на Петергоф и Кронштадт. А этажом выше многочисленные стеклянные двери ресторанов, магазинов и конференц-залов выходят на широкую террасу с видом на море. Короче говоря, шведские архитекторы сделали все от них зависящее, чтобы ориентировать отель на море, солнце, создать возможность красивого обзора. Этому, западному входу в отель предназначалась несомненно эстетическая роль.

С другой стороны, автомобили подъезжают к восточному входу отеля, смотрящему на неопределенного вида “серую площадь”, лишенную солнечного света, а также на уродливые пригородные постройки. Очевидно, этот вход проектировался как служебный для технических и хозяйственных нужд, — но не для получения эстетического впечатления; тем не менее он также имеет множество стеклянных дверей. И даже если пассажир высаживается из такси у восточного входа, он может, поглядев вперед, представить себе возможную приятную прогулку к морю¹⁴.

Такова общая архитектурная и социально-экологическая схема гостиницы “Прибалтийская”. Она и ее западный вход — это не отель Карлтон и Променад де ля Круазетт в Каннах, но вид и запах моря — гораздо прекраснее и свежее.

А теперь посмотрим, что сделал с этим эстетическим потенциалом персонал отеля, а скорее, персонал КГБ:

— все двери западной части отеля постоянно закрыты — и на первом, и на втором этажах;

— из многочисленных дверей восточной части только одна половинка двери постоянно открыта;

— за этой дверью проводится проверка каждого входящего, осуществлявшаяся 2-3 офицерами в штатской одежде или в униформе.

Мне удалось взять неформальное интервью у офицеров (из которых двое сказали, что работают в КГБ, — и в 1987 году в таком признании не было ничего удивительного), и у других служащих отеля — всего у девяти человек. И лишь офицеры КГБ заявили, что двери держатся запертыми “от воров”. А все остальные сказали прямо, что это КГБ заставил запереть двери, чтобы избежать контактов советских граждан с иностранцами.

Сказанное выше позволяет прийти к следующим эстетическим и социально-экологическим выводам:

— роскошный отель, предназначенный для того, чтобы производить впечатление и на иностранных пользователей, и на советских наблюдателей, был построен в прекрасном месте, однако ни выход к импозантной приморской части, ни хотя бы возможность любоваться видом на море из общественных помещений отеля не являются доступными для всех категорий пользователей;

— отель, расположенный на берегу моря, полностью от него отрезан, стали бесполезными и дорожки, и фонтаны;

— гнетущая, враждебная атмосфера восточного входа также снижает социально-экологические качества отеля;

— для советских граждан (эстетических наблюдателей) западная часть отеля выглядит как мертвый кит, — будучи лишенной жизни, энергии, цвета и человеческого контакта со входом в отель; усилива-

ется осознание себя как людей второго сорта в своей собственной стране, перед целой крепостью, наполненной иностранцами (а отчасти — и представителями номенклатуры).

Вкратце парадокс заключается в том, что та самая политическая власть, которая полностью контролировала и формы архитектурного сооружения, и его функции и которая, следовательно, вполне могла бы обеспечить их максимально согласованное совместное действие (что предполагается желательным), — вместо этого обеспечила резкое снижение эстетических впечатлений и у пользователей, и у наблюдателей — за счет отрицательного взаимодействия с социальной экологией отеля, по причине политической паранойи. (Эти результаты подкрепляются наблюдениями автора над гостиницами других советских городов, равно как и повторным посещением гостиницы “Прибалтийская” в 1993 г.)

Метро в Москве и Санкт-Петербурге начали строить еще в сталинскую эпоху (первая московская линия была начата в 1931 г. и завершена в 1935 г., ленинградская — в 1948 г. и в 1955 г. соответственно). Московский метрополитен стал “первым большим примером нового социалистического монументализма”¹⁵. Оба метрополитена представляют собой чрезвычайно интересные примеры взаимоотношений между политикой, градостроительством, архитектурой, дизайном, социальной экологией и эстетикой. Вкратце их суть — в следующем:

1. Густота размещения станций в центральных зонах Москвы и Санкт-Петербурга — гораздо меньше, чем, например, в центральных зонах Парижа, Лондона и Нью-Йорка. Так, на всем протяжении Невского проспекта — главной артерии Санкт-Петербурга длиной 4,5 км — имеется лишь три станции метро. Среднее расстояние между станциями метро¹⁶ в центре Москвы

(1,6 км) и Санкт-Петербурга (1,95 км) просто несопоставимо со средними расстояниями в центре Франкфурта (0,62 км), Лондона (0,58 км), Нью-Йорка (0,32 км) и Парижа (0,52 км); соотношение между средними расстояниями в этих двух наборах городов составляет 3,5:1.

2. Малую густоту станций и связанные с этим неудобства усугубляет тот факт, что глубина залегания обоих метрополитенов (в Москве — в среднем 42 м, в Санкт-Петербурге — 54 м) значительно превосходит таковую во Франкфурте (13 м), Лондоне (24 м), Нью-Йорке (14 м) и Париже (21 м); соотношение между средними глубинами составляет 2,7:1. Длинные эскалаторы в советском метро — неудобны и скучны, но безопасны и предсказуемы — в социальном плане.

3. Станции в центральных зонах обоих городов отличаются очень большими объемами — имеют в виду размеры как надземных павильонов, так и подземных помещений.

4. Станции в центральных зонах обоих городов великолепно украшены, создавая “атмосферу богатства”¹⁷: мраморные залы, мозаики, фрески, скульптуры и т.д., и каждая станция — в своем собственном стиле; ничего подобного нет нигде в мире! Конечно, отчасти эту роскошь можно объяснить сравнительно небольшим количеством станций, однако все же главная причина — в другом: в совершенно сознательном, расчетливом политическом замысле — произвести впечатление. (Жителям как бы говорилось: у вас нет, как на Западе, автомобилей, но у вас есть это! Вам придется пройти два километра от одной станции метро до другой, но когда вы войдете внутрь, вы будете как в музее или во дворце!) “Станции московского метро <...> отличаются невообразимой роскошью, необъяснимой с точки зрения практических потребностей...”¹⁸. И вполне обосновано мнение, что эта роскошь “... предназначалась для демонстрации идеи: советские богатства находятся в распоряжении народа. Многие станции представляют собой нечто вроде светских храмов, псевдо-религиозных памятников националистского толка”¹⁹.

5. Цена проезда всегда была чрезвычайно низкой (за счет государственных субсидий) и даже в 1994 г., после нескольких повышений цен в процессе перехода к полурыночной экономике, оставалась ниже любого стандарта (составляя несколько центов за поездку).

6. Документально установлено, что решение о строительстве метро было принято на высшем уровне политической власти — Сталиным лично. (Потом, для проформы, схема метро была предложена Центральному Комитету партии, а в марте 1931 г. одобрена Совнаркомом²⁰). Сооружение первой линии московского метро осуществлялось под общим руководством главного энтузиаста сталинских “чисток” Л.М.Кагановича, но каждодневное руководство инженерами и рабочими было доверено его помощнику Н.С.Хрущеву. Из-за его амбиций, трудясь в ужасающих условиях, рабочие должны были демонстрировать “превосходство коммунистического труда над капиталистическим”; во время войны условия стали еще хуже²¹.

Если все эти шесть пунктов собрать воедино, картина станет очевидной. Прежде всего основной целью строительства метро было физическое самосохранение правящей элиты; все параметры московского метро логически вырастают из этой сверхцели.

Имеется целый ряд свидетельств в пользу того, что Сталин и верхние эшелоны правящей партии соорудили глубоко под Кремлем целый город, который связали с системой метрополитена. И если станции метро могли служить в качестве бомбоубежищ для “масс”, гораздо более глубоко расположенный и много лучше защищенный “резервный Кремль” был оборудован альтернативным центром управления, комфортабельными жилищами, больницами, складами и т.д., — чтобы была возможность воспользоваться им в случае угрозы — внешней или внутренней (“контрреволюция”) для защиты от этих самых “масс”. И главную роль во внешних связях подземного Кремля должно было играть метро, в особенности — его специально сооруженные секретные вет-

ки, которые никогда не использовались москвичами (а может быть, и ленинградцами?) в качестве обычных транспортных средств.

В 1931 г. Сталин еще не мог предвосхитить ни предстоящего сооружения Гитлером подземного бункера в Берлине, ни сверхсекретной, надежной и обеспеченной всем необходимым “деревни” близ Берхтесгадена в Баварских Альпах (“Орлиное гнездо”), хотя советники Сталина, видимо, доводили до его сведения, что в Лондоне и Берлине станции метро могут быть использованы для защиты населения от налетов авиации. (Во всяком случае, прямо перед глазами у Сталина был “домашний пример”: как только начались земляные работы для прокладки близ Кремля первой линии метро, обнажилась целая сеть “подземных ходов, тюрем, складов и помещений”²², включая камеры пыток; этот подземный комплекс был построен Иваном Грозным около 1530 г. и в то время был соединен с Кремлем.) Если действительно строительство подземного Кремля было начато по приказу Сталина еще в 1931 г., то свойственная ему паранойя оказалась чрезвычайно плодотворной в свете возникшей впоследствии угрозы ядерной войны. А после 1945 г. подземный город продолжал развиваться, включая периоды правления Хрущева и Брежнева.

Несомненно, что в условиях советской экономики 1931 г. сооружение метро являлось капризом, бесстыдной тратой средств общества: кстати, расходы на сооружение (до сих пор не ставшие известными) могли бы быть гораздо большими, если бы не использование рабского труда; строительство метро было главным направлением; строительство велось глубоко; из-за большой глубины пришлось строить сравнительно немного станций, что создало неудобства для граждан (обеспечение которых транспортным средством провозглашалось целью строительства); население же было успокоено роскошным убранством станций, низкой стоимостью проезда и большими размерами подземных помещений, благодаря чему их было

можно использовать для защиты от авианалетов. Короче говоря, удобства граждан-пользователей были принесены в жертву эгоистическим потребностям правящей элиты, но зато эстетике повезло, — она от этого выиграла.

Взаимоотношения между политикой, социальной экологией и эстетикой архитектуры мы проиллюстрировали двумя примерами общественных сооружений, возведенных при тоталитарном режиме в Советском Союзе. В обоих случаях влияние неконтролируемой политической власти, преследующей свои эгоистические цели, неизбежно пагубно сказывалось на синергетическом взаимодействии (взаимоподдержке) формы и функции, архитектурной эстетики и социальной экологии. И равным образом при режиме коммунистическом или при нацистском, при господстве социалистического реализма или неоклассицизма, — тоталитарный режим оказывается, в конечном счете, антипродуктивным и саморазрушающимся. В терминах эстетики и социальной экологии, формы и функции, это означает, что неограниченная власть приводит к разрушению необходимых синергетических взаимодействий.

Перевод В.М.Петрова

Примечания

- ¹ Aman A. Architecture and ideology in Eastern Europe during the Stalin era. NY: The Architectural History Foundation, 1992.
- ² Ruble B.A. Leningrad: Shaping a Soviet city. Berkeley: University of California Press, 1990, p.34.
- ³ Krier L. (ed.) Albert Speer, Architecture. 1932 — 1942. Brussels: Archives d'Architecture Moderne, 1985.
- ⁴ Tarkhanov A., Kavtaradze S. Architecture of the Stalin era. NY: Rizzoli, 1992, p.9.
- ⁵ Bernier O. Fireworks at dusk: Paris in the thisties. Boston: Little, Brown, 1993, p.259.
- ⁶ Krier L. Op. cit., p.222.

- ⁷ *Larsson L.O.* Classicism in the architecture of the XX th century. — Krier L. (Ed.). *Albert Speer, Architecture, 1932-1942.*, p.238.
- ⁸ *Bernier O.* Op. cit., p.260.
- ⁹ *Lazareff P.* Dernière edition. NY: Loewenstein, 1941, p.401.
- ¹⁰ *Tarchanov A., Kavtaradze S.* Op. cit., p.9.
- ¹¹ *Scobie A.* Hitler's state architecture: The impact of classical antiquity. University Park, Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press, 1990, p.131.
- ¹² *Newhouse V.* Wallace K. Harrison, Architect. NY: Rizzoli, 1989.
- ¹³ *Konečni V.J.* From Finland Station to Finland. — 11 May 1987. San Diego: Atticus Press, 1994.
- ¹⁴ *Masello D.* Architecture without rules: The houses of Marcel Breuer and Herbert Beckhard. NY: Norton, 1993, p.83.
- ¹⁵ *Aman A.* Op. cit., p.53.
- ¹⁶ *Howson H.F.* The rapid transit railways of the world. London: George Allen & Unwin, 1971.
- ¹⁷ *Nock O.S.* Underground railwais of the world. — London: Adam & Charles Black. 1973, p.182.
- ¹⁸ Ibid.
- ¹⁹ *Bobrick B.* Labyrinths of iron: A history of the world's subways. NY: Newsweek Books, 1981, p.281.
- ²⁰ *Nock O.S.* Op. cit., p.175.
- ²¹ *Bobrick B.* Op. cit., pp. 271, 273, 274, 277, 278, 280.
- ²² Ibid., p.279.