



ГОРБАНЬ
Юрій Андрійович,
д-р іст. наук, професор,
голов. наук. співробітник
ДНСГБ УААН
(Київ)

ПОЧАТОК СТАНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ м. КИЄВА ЯК НОВОЇ СТОЛИЦІ РАДЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ

Акцентується увага на суперечливих сторінках історії Києва, обумовлених набуттям містом статусу столиці Радянської України.

Акцентируется внимание на противоречивых страницах истории Киева, обусловленных приобретением городом статуса столицы Советской Украины.

The attention is emphasizing on the contradictory interpreting of definite pages of Kiev's history, which is stipulated by gaining of the city the status of Soviet Ukrainian capital.

Город есть книга, в коей всякая улица занимает страницу. Будем прибавлять новые листы, но не станем вырывать старые.

М. Погодин, историк

Історія Києва – органічна складова суперечливого і в той же час поступального розвитку української державності. Від столярного града стародавньої Русі до столиці незалежної України – шлях у більш ніж тисячу років із його героїкою, драматизмом і трагізмом. Суспільно-політичний статус міста, а відповідно й масштаби його розбудови значною мірою залежали від розвитку (чи занепаду) державності на українських землях. Тривалі часи бездержавності зводили статус Києва до рівня пересічної провінції, відповідно уповільнюючи його соціально-економічний та духовний розвиток.

Після революційних потрясінь 1917–1920 рр. Київ поступово входив у колію мирного розвитку. Ознаки цього проявлялися в різних сферах

суспільного життя: починалася відбудова фактично знищеної соціально-економічної сфери міста; вивчалися можливості і робилися перші практичні кроки стабільного водопостачання міста, забезпечення його електроенергією; відновлювалася та поступово розвивалася транспортно-комунікаційна інфраструктура; поновлював роботу знаменитий у дореволюційні часи Київський контрактний ярмарок тощо. Формально втративши на певний час роль політичного центру республіки, Київ фактично залишався загальнонаціональним центром українського національного, науково-культурного та духовного життя.

Нового динамізму всебічному розвитку міста надало перенесення столиці з Харкова до Києва. Відповідне політичне рішення було прийняте XII з'їздом КП(б)У в січні 1934 р. Офіційна мотивація такого кроку зводилася переважно до соціально-економічних та культурних потреб республіки. У постанові з'їзду зазначалося: «Маючи на увазі необхідність наближення уряду України і центрального партійного і радянського апарату до найважливіших сільськогосподарських районів, якими є райони, розташовані на Правобережжі України, а також для дальшого і швидкого розвитку національно-культурного будівництва і більшовицької українізації на базі індустріалізації і колективізації, перенести столицю України в місто Київ, що є її природним географічним центром [1, с. 769].

Швидкими темпами почали зростати обсяги капітального будівництва, передусім урядових споруд, комунального господарства міста. Поліпшувався благоустрій Києва як столичного центру. Розбудова матеріально-технічної, соціальної і культурної інфраструктури міста планувалася і здійснювалася також з урахуванням стрімкого зростання його населення – до кінця 30-х років його чисельність збільшилася більш ніж удвічі, порівнюючи з початком 20-х років, – до 846 тис. Причому значна частина приросту населення припадає саме на другу половину 30-х років.

На жаль, на 30-ті роки припадає і варварська руйнація історичної спадщини українського народу, безцінних пам'яток його матеріальної і

духовної культури. Особливо болісною вона була для Києва, оскільки саме в ньому зосереджувалися безцінні культурні, духовні надбання, що нагромаджувалися протягом багатьох століть. Причому втрати, яких зазнав Київ, були наслідком як національно-культурного і релігійного нігілізму, войовничого атеїзму, які охопили всю країну, так і набуттям Києвом статусу столиці, отже, й масштабної розбудови урядової і загальноміської інфраструктури, яка потребувала нових територій в історичній частині міста.

За період 1929–1937 рр. в Києві було зруйновано чи закрито з послідувачим перепрофілюванням близько 150 храмів, монастирів та інших закладів релігійного призначення. Тоді як по країні в цілому за той же період перестало існувати понад 30 тисяч храмів, церков і монастирів. Тож чи правомірно однозначно стверджувати, що саме перенесення столиці до Києва стало трагедією для міста з точки зору нищення його духовних, культурно-історичних цінностей? Дотримуючись принципу, що історія не знає умовного способу, чи можна сьогодні довести, що якби Київ залишався «провінційним» містом, то, наприклад, Михайлівський золотoverхий собор чи Трьохсвятительська церква не були б принесені на олтар войовничого атеїзму більшовицької влади. Хоча, дійсно, у даному конкретному випадку правомірно говорити, що окремі урядові споруди у прямому і переносному значенні часто закладалися на фундаментах зруйнованих храмів.

У лютому – березні 1934 р. відбулося декілька засідань Політбюро ЦК КП(б)У, на яких розглядалися питання, пов'язані з перенесенням столиці України до Києва. Нагадаємо, що на цей час рішення названого партійного органу мали фактично директивний характер для всіх державно-урядових і громадських органів і організацій республіки.

Одним із перших було прийнято рішення про приміщення для вищого законодавчого органу республіки – Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету (ВУЦВК). Вибір безальтернативно впав на Маріїнський палац – творіння зодчих Растреллі та Маєвського. У перші роки радянської влади тут містилися Раднарком (уряд) УСРР (такою була офіційна назва до

1937 р., після – УРСР) та штаб військового округу, відбулося перше засідання ВУЦВК. 1925 року в бувшій царській резиденції розмістився Київський сільськогосподарський музей. На середину 30-х років будівля мала занедбаний, напівзруйнований вигляд. Потрібен був не тільки капітальний ремонт будівлі та всього фасаду, але й цілковита реконструкція та перепланування приміщень. Замість 100 кімнат, здебільшого прохідних, було впорядковано 130 непрохідних кімнат, для чого знадобилося перейти від прохідної системи до коридорної. Калориферна система опалення замінялася на централізоване постачання тепла.

Вражають плановані темпи проектних та будівельних робіт, оскільки переїзд основних урядових установ був визначений на осінь того ж 1934 р. Так, проектування ремонтно-реставраційних робіт розпочалося 10 лютого, а вже 15 березня приступили до будівельних робіт з тим, щоб на середину літа завершити їх основний комплекс. І це при тому, що належало реставрувати 37 000 кв. м. площі, спорудити близько 2 000 кв. м. нових стін та перегородок, укласти понад 4 км. труб, змонтувати 1800 кв. м. радіаторів опалення [2, с. 17–18]. Паралельно облаштовувалася вся місцевість навколо будівлі.

Місцем розташування нового будівництва інших основних об'єктів для центральних установ постановою Політбюро ЦК КП(б)У від 18 лютого 1934 р. було визначено район Софійської площі і Михайлівського монастиря. Цьому передував конкурс декількох проектів, основними серед яких були ті, які «прив'язували» будівництво споруд для центральних установ чи до історичної частини міста (Старий Київ), чи до Печерських пагорбів. Урядова комісія взяла за основу проект архітекторів І. Каракіса та П. Юрченка, який передбачав будівництво основного комплексу приміщень урядових установ в районі Старого міста – від Софійського собору (включно з Софійською площею) до територій Михайлівського золотoverшого і Трьохсвятительської церкви, що прирікало їх на знесення.

Названою постановою Політбюро ЦК КП(б)У було прийнято рішення запропонувати ВУЦВК видати постанову (без опублікування в пресі) про

знесення комплексу Михайлівського монастиря, який «не вписався» в проект урядових забудов. Окремим рішенням створювалася спеціальна комісія з представників партійно-державного апарату, яка мала встановити історико-художні цінності споруд, що підлягали знесенню, і вжити потрібних заходів до зняття найбільш цінних фресок і мозаїк [3, с. 160–161]. Значна частина їх пізніше була вивезена за межі України, частково повернувшись в Україну лише з набуттям нею незалежності.

З тієї ж причини зазнала руйнації й Трьохсвятительська церква. Президія Київської міськради 8 серпня 1934 р. прийняла постанову «Про закриття Трьохсвятительської церкви синодальної орієнтації у м. Києві» під тим приводом, що «релігійна община при цьому молитовному будинку розпалася, а бажаючих поновити 50-десятку немає». Насправді ж причина була в іншому, і про неї однозначно сказано у тій же постанові: «Трьохсвятительську церкву закрити, а приміщення передати управлінню будівництва Будинку уряду під знесення для спорудження приміщення Раднаркому УСРР». Секретаріат Президії ВУЦВК погодився з рішенням Київської міськради [4, с. 164–165].

На місці зруйнованих споруд релігійного призначення планувалося збудувати симетрично розміщені будівлі ЦК КП(б)У і Раднаркому УСРР, між якими в кінці урядової площі мав постати грандіозний монумент, увінчаний фігурою В. Леніна. Велетенська урядова площа (9,5 га) узгоджувалася з масштабами названих споруд, загальний об'єм яких становив понад 130 тис. м. куб. А це означало, що під знесення мали піти й деякі споруди цивільного призначення, зокрема величезна будівля, яка й зараз знаходиться між Софійською і Михайлівською площами.

Проте з різних причин ні головна площа нової столиці Радянської України, ні заплановане спорудження комплексу партійно-урядових споруд не відбулися. На місці зруйнованої Трьохсвятительської церкви встигли побудувати лише споруду ЦК КП(б)У (нині приміщення Міністерства закордонних справ України). Урядовий комплекс вирішено було розмістити в районі Печерська, головним чином у будинку на вул. Кірова (Грушевського), де

й нині знаходиться Кабінет міністрів України. Монументально-помпезна урядова споруда (архітектор І. Фомін), будівництво якої було закінчено в основному в 1938 р., спочатку планувалася «під потреби» НКВС, що красномовно свідчить про чисельність штатів і масштаби «діяльності» головного карального органу республіки.

Тоді ж майже поруч було завершено й будівництво нового приміщення для Верховної Ради УРСР (архітектор В. Заболотний), де й у наш час працює вищий законодавчий орган України. Навряд чи випадково, «за недоглядом», трапилося так, що цей «символ народної демократії» закрив собою з боку вулиці Кірова «спадщину проклятого минулого» – двірцево-парковий ансамбль, збудований ще в середині XVIII століття і де ще донедавна, як уже говорилося, розміщався ВУЦВК (з 1937 р. – Верховна Рада УРСР). У 1939 р. на місці комплексу будівель Київського військового округу спорудили приміщення ЦК КП(б)У, де в наш час знаходиться Секретаріат Президента України. Будинок ЦК на Михайлівській площі був переданий у розпорядження обласних і міських партійних органів.

Паралельно зі зведенням приміщень для органів центральної республіканської влади розгорталися й роботи з реконструкції комунального господарства загальноміського призначення. На її забезпечення уряд асигнував 43 млн. крб. тільки на 1934 р., тобто в півтора рази більше, ніж асигнування за всю першу п'ятирічку (1928–1932 рр. – Ю.Г.), та вчетверо більше суми, освоєної в 1933 р. Майже третина з названої суми (31 %) призначалася на забезпечення санітарних потреб міста, 28,5 % – на його впорядкування, у тому числі на укріплення схилів Дніпра, на будівництво та реконструкцію вулиць, майданів, тротуарів; 25 % – на розвиток транспортної інфраструктури міста тощо. Масштаби нового будівництва – як урядових споруд, так і житлового – потребували у великій кількості відповідних будівельних матеріалів, тож були відбудовані і поновили роботу корчуватські цегельні заводи, вступив у дію завод з виробництва бетону та виготвлання з нього окремих будівельних

деталей. До речі, тільки в перший «столичний» рік було збудовано 150 тис. кв. м. житла, що більше, ніж за всю першу п'ятирічку.

Почалося будівництво нового водогону від Дніпра, який мав стати основним джерелом водопостачання, забезпечуючи уже з другого півріччя 1934 р. подачу води в обсязі 50 000 м. куб. на добу, збільшивши її споживання на душу населення з 80 до 92 літрів. Почалася перебудова либідського колектора, що дозволяло охопити каналізацією нові райони міста, зокрема район сільськогосподарського та ветеринарного інститутів. Уперше запроваджувалося механізоване поливання вулиць, передусім у центральній частині міста – протяжністю близько 75 км. [5, с. 4–5].

З кінця 1934 р. почалася розробка генерального плану теплофікації окремих районів Києва. Перші лінії теплопостачання прокладалися від ТЕЦ Південно-Західної залізниці і, крім ряду об'єктів відомчого призначення, (вокзал, паровозоремонтний завод, депо, завод Транссигнал тощо) охоплювали і прилеглі до вокзалу квартали міста. Зокрема, головна траса по вулиці Комінтерну, бульвару Т.Шевченка виходила на вулицю Короленка (нині Володимирська) у районі оперного театру, де розгалужувалася: праворуч до університету, ліворуч – у напрямку Софійської площі. Невеликі відгалуження робилися на поперечні вулиці. Таким був перший крок на шляху здійснення широкої теплофікації міста.

Обновлювався рухомий склад міського транспорту, прокладалися нові транспортні маршрути, передусім трамвайні. Загалом же транспортна проблема в місті залишалася вкрай гострою. Якщо протяжність трамвайних колій на 1 січня 1940 р. становила близько 180 км., на яких курсувало понад 430 трамвайних вагонів, то троллейбусні лінії (перша вступила в дію в 1936 р.) на той же час мала протяжність всього 7,7 км. (36 троллейбусів). Крім того, жителів і гостей столиці обслуговували 75 автобусів, 87 легкових і 94 вантажних таксі. Звичайно, цього було вочевидь мало для столичного міста, населення якого наближалось до 1 млн. чол. Тож поза увагою міської влади не залишався і «альтернативний» транспорт.

Сьогодні, коли вулиці Києва щоденно заповнює мільйонна армада тільки легкових автомобілів, утворюючи апокаліптичні «пробки», нинішньому молодому поколінню важко уявити, що в середині 30-х років господарсько-побутові потреби міста обслуговувалися переважно гужовим транспортом і навіть... ручними тачками. Щодо останніх, то, не коментуючи, процитуємо один із документів, який до певної міри відтворює «дух епохи» (в контексті історії розвитку техніки). В одній із постанов Київської міськради (січень 1936 р.) читаємо: «Їздити ручними тачками вулицями міста дозволяється особам, які одержали номерні знаки та посвідку про право їзди від Транспортного відділу Міськради.

Ручні тачки повинні мати номерний знак, прибитий в середині заднього борта тачки.

Борти тачки повинні бути пофарбовані, з написом на обох боках – прізвища та адреси власника.

Під час їзди триматися ближче тротуару.

Щороку влітку приставляти свої тачки на огляд комісії при Транспортному відділі Міськради.

Після огляду комісія пломбує тачки, що їх визнано за здатні до руху та номерні знаки до них» (6, с. 211–212).

Дбала міська влада і про належне архітектурно-художнє оформлення нової столиці. Для прикладу візьмемо одну із обов'язкових постанов Київської міськради, датовану березнем 1934 р. (принагідно зазначимо, що в період, про який ідеться, практично кожна постанова міськради супроводжувалася терміном «обов'язкова», що мало посилювати відповідальність виконавців, яких вона стосувалася – Ю.Г.). Виокремлюємо її як таку, концептуальна спрямованість якої не втратила своєї актуальності і досьогодні, зважаючи на сучасне хаотичне, часто безвідповідальне «впорядкування» міста.

У згадуваній постанові ставилася вимога до будинкоуправ утримувати фасади будівель «в повній справності щодо тинькування та пофарбування», негайно полагоджувати всі помічені несправності обробки фасаду, балконів,

ліпних прикрас. Наголошувалося, що в разі виникнення нещасних випадків, що можуть трапитися від обвалів фасадів, карнизів, ліпних прикрас, балконів тощо, відповідальність цілком покладається на кербудів. Організації й особи, що проводять ремонт, повинні попередньо одержати від Архітектурно-планувальної управи Міськради затвердження кольору пофарбування.

Інший пункт названої постанови своєю суттю ніби адресований у сьогодення. Всі установи, організації й особи, які мають встановити на вулицях міста кіоски, рекламні будки, рундуки та інші малі архітектурні форми, наголошується в ній, повинні наперед подати до Архітектурно-планувальної управи Міськради проект цих споруд, їх фарбування, місце розташування та одержати від останньої погодження щодо їхнього художнього оформлення, без якого встановлення на вулицях міста малих архітектурних форм забороняється. Суворо заборонялося вивішувати у вікнах та вітринах крамниць та інших торгових закладів театрального та іншого характеру реклами та об'яви, а також приліплювати такі до парканів, стовпів, стін та інших місць, крім спеціально встановлених для цього щитів. Винні у порушенні цієї обов'язкової постанови підлягали адміністративному штрафу, примусовій праці до 1-го місяця або арешту до 2-х тижнів [7].

Таким чином, столичний статус Києва сприяв докорінному покращенню його інфраструктури. За період 1934 – 1940 рр. в разі збільшилася протяжність заасфальтованих майданів, вулиць і тротуарів, сучасного вигляду набуло їхнє освітлення. Завершено будівництво залізничного і річкового вокзалів, аеропорту Жуляни, центрального універмагу, реконструкцію набережної Дніпра. Загалом на 1940 р. у Києві нараховувалося 172 загальноосвітні школи, 20 вищих навчальних закладів, 40 технікумів та робітфаків, 162 дитячих садків. Науковий та культурний потенціал столиці доповнювали 51 науково-дослідний інститут, 250 масових і 63 наукових бібліотеки, 15 музеїв, 10 театрів і 14 кінотеатрів, 58 устаткованих клубів. Все місто було охоплене сіткою лікувально-медичних закладів: 121 лікарня і поліклініка, 10 родильних будинків, 122 лікарських пункти на підприємствах тощо (8).

Перетворення Києва з неофіційної духовної столиці, якою він був з часів Володимира Великого і Ярослава Мудрого, в офіційну політичну столицю УРСР у складі Радянського Союзу мало наслідки, які не підлягають однозначній оцінці. З одного боку, місто набувало нового вигляду, з сучасною як на той час інфраструктурою, що відповідала епосі індустріалізації, тенденціям європейського містобудування. З іншого боку, індустріальний прагматизм, яким позначена більша частина міських новобудов 30-х років, негативно позначилася на архітектурному обличчі міста, не надаючи йому національного колориту. Проте робити з цього однозначно негативні висновки навряд чи правомірно – кожна епоха залишає свій слід у містобудівній стратегії – подобається це комусь чи ні. Трагедія була в іншому, в тому, що поряд із творенням нового безжалісно нищилося, здебільшого безповоротно, те, що віками творили природа і люди.

Список використаної літератури

1. *Про* перенесення столиці Української Соціалістичної Радянської Республіки в місто Київ : Постанова XII з'їзду КП(б)У // Комуністична партія України в резолюціях і рішеннях з'їздів, конференцій і пленумів ЦК : у 2 т. – Т. 1. – К. : Політвидав України, 1976. – С. 769.
2. *Владіміров В.* Реконструкція будівлі ВЦВК / В. Владіміров // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 3-4. – С. 17–18.
3. *Анисимов А.* Скорбное бесчувствие. На добрую память о Киеве, или грустные прогулки по городу, которого нет / А. Анисимов. – К. : ТАВАСНУК Ltd, 1992. – 264 с.
4. *Там само.*
5. *Столиці* – відповідне комунальне господарство. З рішень пленуму МПК // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 1-2. – С. 4–5.
6. *Про* їзду ручними тачками в м. Києві : Постанова Київської міськради 27 січня 1936 р. // Збірник обов'язкових постанов Київської міської Ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів, чинних на 1936 р. – К., 1936. – С. 211–212.
7. *Про* архітектурно-художнє оформлення міста. Обов'язкова постанова Київської міської Ради № 583. 9 березня 1934 р. // Більшовик. – 1934. – 11 берез.
8. *Паспорт* міста Києва // Вісті. – 1940. – 11 грудня.