



УДК 908(477.411)"1934":050.481Соціалістичний Київ(045)
DOI: 10.36273/2076-9555.2020.9(290).23-27

Лариса Дояр,

*кандидат історичних наук, доцент, старший науковий співробітник
Державного архіву друку Книжкової палати України,
e-mail: arkhiv@ukrbook.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0789-2462>*

Київ у перший рік столичного статусу в УСРР: спроба багатоаспектного аналізу

У статті порушено проблему перенесення столиці радянської України з Харкова до Києва. Події 1934 р. розглянуто в контексті розбудови міста, розвитку його інфраструктури, житлового фонду, будівель соціально-культурного призначення тощо. Користуючись матеріалами тогочасної республіканської періодики, зокрема річним звітком часопису "Соціалістичний Київ", авторка проаналізувала особливості генерального плану 1934 р. із забудови нової радянської столиці та дослідила хроніку реконструкції стародавнього міста. На підставі опрацьованих джерел і літератури, авторка стверджує, що розбудова другої столиці УСРР відбувалася одночасно в кількох напрямках, а саме: зростання індустріального потенціалу Києва завдяки будівництву нових підприємств та зміцненню його пролетарського фонду; зведення статусних об'єктів столиці (будинків владних інституцій, споруд всеукраїнського призначення, культурних і спортивних будівель тощо); розвиток житлового комплексу та оновлення комунального господарства міста; будівництво освітянських і медичних закладів; утворення мережі міського транспорту; розв'язання проблеми санітарної безпеки міста; використання природних багатств регіону для розвитку закладів курортного призначення, паркових рекреацій, зон масового відпочинку столичних мешканців, організації внутрішнього й зовнішнього туризму. У розвідці використано статті тогочасних державних і партійних лідерів УСРР, українських архітекторів, інженерів, науковців. Останні доводять, що перенесення столиці в Київ започаткувало нову сторінку в історії України.

Ключові слова: *журнал "Соціалістичний Київ"; реконструкція міста; будівлі столичного призначення; архітектурний фронт; генеральний план будівництва Києва*

Постановка проблеми. У багатовіковій історії України чимало населених пунктів, що в різні часи та за різних обставин позначилися столичним статусом. Навіть оминаючи легендарну добу киммерійців, скіфів, сарматів, готів, гунів та антів, можна нарахувати понад два десятки міст, що були столицями на українських теренах. Серед останніх доречно згадати Володимир-Волинський (Галицько-Волинська держава), Чигирин (Українська козацька держава Богдана Хмельницького, Велике князівство Руське Івана Виговського, Правобережне гетьманство Павла Тетері та Петра Дорошенка), Немирів (Султанська Україна Юрія Хмельницького), Гадяч (Лівобережне гетьманство Івана Брюховецького), Глухів (Лівобережне гетьманство Дем'яна Многогрішного, Івана Скоропадського), Батурин (Гетьманщина Івана Мазепи, Кирила Розумовського), Фастів (Паліївщина), Львів (Західно-українська Народна Республіка), Житомир, Сарни (Українська Народна Республіка), Жмеринка, Вінниця, Проскурів, Кам'янець-Подільський, Рівне, Станіслав (Директорія УНР), Ужгород і Хуст (Карпатська Україна), Харків (Українська Соціалістична Радянська Республіка), Старобільськ (звільнена від нацистської окупації територія УРСР). І це не враховуючи польське місто Холм (столиця Галицько-Волинської держави Данила Галицького), білоруське місто Полоцьк (столиця Українсько-Білоруської держави Свидригайла Ольгердовича) та молдавське місто Дубосари (столиця Ханської України Івана Петренка). Однак на всіх історичних етапах столичним центром нашої країни залишався Київ,

навіть зруйнований у XIII ст. монголо-татарами та захоплений наприкінці XIV ст. литовцями. Його столична вагомість для російського царату стала очевидною під час Руїни, коли Москва за шалені гроші (146 тис. руб.) викупила колишню столицю Давньоруської держави у заповзятливих поляків, які не посоромилися продавати не ними засноване місто, що відійшло їм за умовами Андрусівського перемир'я 1667 р. Столичний статус Києва добре усвідомлювали й у XX ст., адже він став столицею Української Народної Республіки та Української Держави Павла Скоропадського, а на Софійській площі 22 січня 1919 р. відбувся Акт Злуки УНР і ЗУНР. Водночас радянська влада, проголошена 12 грудня 1917 р. у Харкові, до 1934 р. закріпила статус столиці УСРР за потужним центром Слобожанщини, та більшовики, вочевидь, розуміли, що історична легітимність їхньої влади на українських землях відбудеться лише після відновлення Києва як радянської столиці.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Питання перенесення столиці УСРР з Харкова до Києва певним чином торкаються всі автори, які досліджують міжвоєнний період вітчизняної історії. Визначальний характер цієї інформації забезпечив їй місце в усіх енциклопедичних і довідникових виданнях з історії України. Цю проблему висвітлено у фундаментальному шеститомному виданні "Політична історія України. XX століття", підготовленому колективом науковців Інституту політичних та етнонаціональних досліджень НАН України ім. І. Ф. Кураса [13]. 80-річчю перенесення столиці УСРР до Києва було присвячено Всеукраїн-

ську наукову конференцію під головуванням академіка Г. Боряка [2]. На цьому заході контраверсійний погляд обстоював історик Г. Єфіменко, який стверджував, що першою столицею Радянської України був Київ, а не Харків [2, с. 15—24]. На думку С. Кульчицького, перенесення столиці УСРР із Харкова до Києва стало "гримасою сталінської українізації" [2, с. 42—48]. У контексті пропонованої статті серед дослідників порушеної теми слід виокремити таких істориків, як Д. Остапук (розвідка про генеральний план Києва 1936 р.) [2, с. 189—198]; А. Киридон (праця, присвячена проектам планування урядового центру в Києві 1934 р.) [2, с. 199—207]; Т. Ширяєв (дослідження розвитку готельного господарства Києва у 30-х рр. минулого століття) [2, с. 228—236]. Водночас спеціального дослідження поновленого у столичних правах Києва немає.

Мега статті — проведення багатоаспектного аналізу процесу розбудови Києва як нової столиці Радянської України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Варто наголосити, що сталінський режим заздалегідь готувався до значущих політичних акцій. У 1933 р. в УСРР започатковано журнал "Соціалістичний Київ", що згодом став теоретичним і практичним майданчиком у справах реконструкції міста як радянської столиці. Цікаво, що часопис виходив упродовж рекордно короткого періоду — лише до 1937 р., що дає підстави говорити про його винятково прагматичну роль. Продовженням життя "Соціалістичного Києва" можна вважати журнал "Радянський Київ", проте і його видавали лише до 1940 р. Інакше кажучи, завдання з перетворення Києва на столицю радянської України було виконано впродовж другої ударної п'ятирічки (1933—1937) і, на тлі форсованої індустріалізації та колективізації сільського господарства, ця дія кульмінує процес будівництва соціалізму на наших землях. Ідеологічним підґрунтям для столичного оновлення Києва стали рішення Першої обласної конференції Спілки радянських архітекторів УСРР, що артикулювали появу "архітектурного фронту" проти "вилазок націонал-шовіністичної української контрреволюції" [25, с. 8—10].

Теоретиком розбудови столичного Києва став професор П. Хаустов. Саме він на сторінках березнево-квітневого номера "Соціалістичного Києва" за 1934 р. надрукував статтю, присвячену "контурам" майбутньої столиці [22, с. 12—17]. Видана під грифом дискусійної, публікація містила докладну розробку генерального плану міста. Варто зазначити, що офіційного перенесення столиці на той момент ще не відбулося — урочистості та військовий парад пройшли згодом, 24 червня 1934 р. [10, с. 2—5]. П. Хаустов зауважував, що згідно з Постановою РНК СРСР від 27 червня 1933 р. усі міста мали розробити генеральні плани розвитку, а насамперед Київ — "у зв'язку з перетворенням його на столичне місто" [22, с. 12]. На думку архітектора, він мав п'ять фабрично-заводських зон, орієнтованих на позакіївський ринок збуту: 1) петрівсько-курєнівську, що тяжіла до гавані, бо мала найбільшу кількість лісової та млинарської промисловості на Петрівці й тягнулася повздовж Кирилівської та Курєнівської вулиць;

2) глибочицько-лук'янівську, що через Глибочицьку вулицю сполучалася з петрівською зоною; 3) галицьку, що була пов'язана із залізничним вузлом і Брест-Литовським шосе й зосереджувала підприємства металообробної промисловості; 4) новоостроєнську, де були розташовані дрібні підприємства, що потребували товарної залізниці; 5) сталінську, що поєднувалася зі станцією Київ-Товарний-2 і мала вихід до Дніпра.

Основними галузями київської промисловості напередодні перенесення туди столиці були: металообробна, млинарська, тютюнова, лісова, броварна та горілчана. Окрім того, діяли шкіряні, фарбо-хімічні, сірникові, свічкові, харчові, поліграфічні, меблеві, паперові виробництва [22, с. 12]. Отже, важкої промисловості у Києві не було, водночас, опікуючись проблемою несприятливого впливу на житлові квартали, П. Хаустов пропонував залишити лише дві з п'ятих означених зон — петрівсько-курєнівську (унеможлижуючи водночас її витягування у бік Курєнівки та Пріорки, щоб не ставити західну частину міста під загрозу отруєння димом, неприємними запахами тощо) та сталінську (найізольованішу від житла, з можливістю розвитку в бік Телички й берегів Дніпра) [22, с. 13]. У центральній частині Києва, котру розглядали як громадсько-управлінську, П. Хаустов пропонував застосовувати "підвищені норми інтенсифікації та забудови" [22, с. 14]. Найпридатнішими для розміщення будинків республіканського значення він називав Майдан Героїв Перекопу (сучасна Софійська площа. — *Л. Д.*) і Михайлівську площу [22, с. 16]. Торговельно-розподільна зона, за задумом професора, мала розміщуватися між вулицею Жадановського та смугою відчуження [22, с. 15]. У створенні житлової зони П. Хаустов звертав увагу на потребу збільшення кількості поверхів наявного будинкового фонду та освоєння вільних земель, зокрема центральної частини Києва, що в той період мала занижений коефіцієнт забудови й не була охоплена капітальним будівництвом [22, с. 16]. Природними перепонами для міського будівництва професор називав річку Дніпро, круті схили гір, території з високим стоянням ґрунтових вод, що, на його переконання, заважало розширенню міста у східному напрямку, адже потребувало достатньої кількості мостових переходів [22, с. 17]. Оцінюючи перспективи розвитку міського транспорту, П. Хаустов порушив питання щодо прокладання підземної мережі руху [22, с. 16]. В утворенні садів, парків і бульварів він обстоював ідею поєднання величезних лісових масивів, що збереглися на околицях Києва, з парками, розташованими в його центральних частинах [там само]. Контури майбутньої столиці, окреслені П. Хаустовим у березні 1934 р., усталилися вже в липні, коли архітектор репрезентував генеральний план її розвитку [21, с. 3—7].

Найважливішим напрямом було визнано будівництво нових промислових підприємств [1, с. 6—7; 9, с. 4—6; 15, с. 38; 17, с. 39—40; 23, с. 47—49]. Першими ластівками столичної індустрії стали верстатобудівний і вагоноремонтний заводи. Враховуючи той факт, що металообробна галузь становила 31,4% усієї про-

мисловості Києва, тобто місто мало відповідні потужності, устаткування, кадри, транспортний зв'язок, було ухвалено рішення збудувати у районі столичної Рубежівки унікальний, єдиний у СРСР верстатобудівний завод із виробництва токарних автоматів типу "індекс" [15, с. 38]. Планувалося, що підприємство випускатиме одно-, чотирьох- і шестишпіндельні верстати, патрони та магазини до них. Загальна сума капіталовкладень у будівництво сягала 100 млн крб, з яких 12 млн призначалося на спорудження житла для працівників заводу [там само]. У той період набула поширення ідея зведення соцміст, що стали супутніми й наближеними до нових об'єктів індустрії, зокрема соцселище верстатобуду в "Соціалістичному Києві" описував архітектор С. Гулеватий [3, с. 16—19]. За його кресленнями, житлові будинки для робітників верстатобудівного заводу розташовувалися у великому прямокутниківому площі 130 га й були обмежені Брест-Литовським шосе з півдня, Новогостомельським шляхом із півночі, хутором Нивки із заходу та зеленою смугою вздовж залізничної колії на Петрівку зі сходу [3, с. 18]. Найбільшим у СРСР визнано й Дарницький вагоноремонтний завод: як свідчить фото в журналі "Соціалістичний Київ", залізницю до місця побудови цехів проклали безпосередньо через сосновий ліс [17, с. 39].

Розвиток індустріального будівництва потребував будівельних матеріалів, тож у районі Нижньої Телички було зведено комбінат з їх виробництва [1, с. 6—7]. Слід зазначити, що місто здавна славалося родовищами глини: понділова глина у Корчуватому на 30% складалася з вапна, що давало змогу налагодити виробництво портландцементу без довозення ззовні необхідної крейди [1, с. 6], окрім того, у районі Галерних островів розташовувалися поклади унікальних пісків. Отже, Київський вапняно-випальний комбінат швидко опанував виробництво й інших матеріалів, конче потрібних для будівництва, зокрема глиніт-цементу та силікатної цегли. Випускаючи свіже й розпушене вапно, портландцемент та розмелену крейду, комбінат перетворився на потужне джерело дефіцитних будівельних матеріалів [там само]. Окрім того, проєктувальники не виключали можливості виробництва штучного льоду [1, с. 7].

Роль столичного гіганта легкої промисловості належала комбінату тонкого сукна, що, за свідченням І. Ліпкеса, будували з ініціативи другого секретаря ЦК КП(б)У П. Постишева [9, с. 4]. Майданчиком для спорудження обрали район Дарниці, на горішній лівобережній терасі Дніпра, у трикутнику між Наводницьким і Дарницьким шосе [9, с. 5].

Слід зазначити, що й у столичному статусі Київ залишався потужним центром харчової промисловості, про що свідчить будівництво другого великого елеватора на 50 тис. тонн зерна, розташованого на Набережно-Хрещатицькій вулиці поблизу залізничного вузла та водних причалів дніпровської берегової смуги [23, с. 47].

Важливим напрямом розбудови столиці стало утворення нових інженерних комунікацій — водогінних, теплопостачальних, газових тощо [5, с. 32—34; 6, с. 30—31; 12, с. 38—39; 14, с. 34—35]. Інженер М. Заславський зауважував: "Перетворення Києва на зразкове

соціалістичне місто іде шляхом переозброєння столичної промисловості, шляхом його зовнішнього оформлення (озеленення, архітектурного забарвлення, зміни одягу вулиць на сучасний асфальт і бруківку, реконструкції вуличного освітлення тощо)... У комплексі цих питань далеко не останню роль відіграє газифікація міста" [5, с. 32]. Автор стверджував, що газ є універсальним паливом і для промисловості, і для комунального господарства, адже він дешевий, має повне та чисте згорання, найвищі показники теплопродуктивності, температуру вогню легко регулювати, а транспортування газогонимами не потребує значних витрат [там само]. Виходячи з цього, було ухвалено рішення про будівництво в Києві власного газового заводу, першу чергу якого планували звести в районі Телички [5, с. 33].

Не менш актуальним було питання теплофікації міста. Журнал "Соціалістичний Київ" із прикрістю констатував, що на відміну від Москви та Ленінграда, проблема централізованого опалення в українській столиці не розв'язана навіть частково [6, с. 30]. На думку міських інженерів І. Захарашевича та М. Хейфіца, слід було розробити генеральний план теплофікації, що мав враховувати досягнення енергетичної техніки, а також потребу реконструкції Києва з огляду на завдання поліпшення санітарно-гігієнічних умов й організації побуту [там само]. У розв'язанні проблеми водопостачання столиці, за висловом інженера Б. Опре, також суттєво відставала, через що відчувався постійний брак води: перебої спостерігалися не тільки в роботі десятків промислових підприємств, а й позначалися на побуті мешканців, зокрема громадські лазні через недостатню подачу води не могли гарантувати населенню належного й повсякчасного обслуговування [12, с. 38]. З огляду на ці проблеми, київська міськрада ухвалила рішення про спорудження нового дніпровського водогону: на 1,25 км нижче від села Вишгород було обрано локацію для забірних споруд, неподалік від місця забору води мали звести й очисні станції, щоб транспортувати до міста вже очищену воду, а не везти її з цією метою до Сирця [там само]. Окрім того, інженери планували реконструювати всю наявну водогінну мережу міста [там само].

Утім, найгострішою проблемою Києва ще з до-революційних часів була каналізація. Питання про її реконструкцію неодноразово порушував видатний український гігієніст та епідеміолог, академік О. Корчак-Чепурківський, який у 30-х рр. минулого століття обіймав посаду народного комісара з охорони здоров'я [14, с. 34]. Каналізація, зведена 1895 р., була настільки недосконалою, що в гирлі річки Либідь стічні води спускали безпосередньо у Дніпро. Злочинне забруднення призвело до знищення нерестових місць сазана та ляща: щорічні втрати від каналізації, за підрахунками В. Просяного, становили понад 5 млн цінних промислових риб [14, с. 35]. Ситуація перетворювалася на катастрофічну з урахуванням того, що станом на 1937 р. кількість киян сягала 800 тис. осіб. За таких умов вкрай небезпечно й ризиковано було продовжувати виливати стічні

води у Дніпро через Либідський колектор. Отже, реконструкція міської каналізації стала питанням номер один. Тогочасні інженери зауважували про потребу раціонального використання стічної каналізаційної води та можливість її застосування для розвитку рибного господарства [там само].

На тлі зазначених проблем колоритні краєвиди Києва, що належали до його естетичних переваг, водночас становили неабиякі перешкоди для забудови. Так, Лівобережний Київ, розташований на мальовничих островах, зокрема Трухановому, потерпав від затоплень [24, с. 36], а насипний ґрунт (до 10 метрів завглибшки) ускладнював будівництво Польського педагогічного інституту, котрий зводили на розі Обсерваторної та Павлівської вулиць [4, с. 10]. Окрім того, Київ буквально переповнений ярами (Чмелів, Бабин, Кмитів, Реп'яхів, Кирилівський, Глибочиця, Протасів, Кучмів, Кловський, Саксонський, Хрещатий, Сирецький), що розташовані на різній відстані від Дніпра та мають форму амфітеатрів. У глинах цих "циркових терас" затримуються й ґрунтові води атмосферного походження, й ґрунтові води, утворені каналізацією та водогонами. Академік Є. Оппоков зазначав, що явища зсувів і спливів берегових круч значно почастишали: 17 березня 1934 р. у районі мосту імені Євгенії Бош (нині тут пролягає міст Патона. — Л. Д.) із високого берега зсунулося майже 20 тис. м³ ґрунту, засипавши приблизно 100 метрів Набережного шосе Київ — Чернігів, того самого дня зсув відбувся і в районі Аскольдової могили [11, с. 35—36]. Зсуви та обвали ґрунтів становили загрозу унікальним архітектурним спорудам Києва, зокрема Андріївській церкві [11, с. 36—37], а також місцевим цвинтарям [19, с. 37]. Радикально налаштований дописувач "Соціалістичного Києва" Г. Фрумін, спостерігаючи за проблемами київських кладовищ, їх природною та штучною руйнацією, запропонував у занедбаній церкві, що на Звіринці, розташувати міський крематорій [там само].

Будуючи нову столицю УСРР, українські радянські інженери Є. Роминський та С. Копман рекомендували "одягнути" Дніпро у бетон та граніт і в такий спосіб розв'язати низку проблем, як-от: укріплення берегової смуги, інтенсифікація роботи київського річкового порту, та надати поштовх всебічному розвитку господарського життя Києва, його становленню як центру пролетарського оздоровлення й туризму [16, с. 8].

Одним із пріоритетних напрямів розбудови столиці стало її експонування як "курорту всесоюзного значення" [8, с. 41—43]. У статті Д. Лібермана, надрукованій у журналі "Соціалістичний Київ", йшлося про те, що параметри київського клімату цілком зіставні із Сочі, Ялтою та іншими відомими курортами. Автор, зокрема, зазначав, що вологість повітря у столиці в теплий період року значно менша, ніж у Сочі, й за показниками не відрізняється від Ялти. Завдяки помірній кількості опадів, прозорість київського повітря становить 82—86%, що вище, ніж у Ялті [8, с. 41]. Остання характеристика вельми перспективна для геліотерапії, до того ж, на відміну від Криму, напруга сонячної радіації у Києві значно менша. Окрім того, в місті, на противагу Криму та Кавказу, не спостерігається різких коливань температури й атмосферного тиску, що негативно позначається на здоров'ї людини [8, с. 42]. Дніпро з численними пляжами, великі соснові та мішані лісові масиви, з позитивним натхненням констатував Д. Ліберман, забезпечують місту лікувальні властивості [там само]. У контексті цих ідей міркував й інший дописувач журналу "Соціалістичний Київ" — В. Каковський, який зауважував про можливість використання славнозвісних наддніпрянських зелених масивів, що тягнуться від Андріївського узвозу на півночі до Видубицького монастиря на півдні, як центрального парку культури й відпочинку [7, с. 9]. Суміжним до нього автор вважав гідропарк, котрий пропонував облаштувати на Трухановому острові [там само]. У курортну парадигму розвитку столиці чудово вписувалися ідеї академіка О. Фоміна щодо розвитку Київського ботанічного саду [18, с. 12—13] і громадські пропозиції з реконструкції міського зоопарку [20, с. 30—32].

Висновки. На підставі проведеного аналізу маємо констатувати, що відновлення столичного статусу Києва позитивно вплинуло на його соціально-економічний та культурний розвиток і, що особливо важливо в контексті відродження національного державотворення, повернуло місту його історичні, затвержені від раннього середньовіччя, доцентрові функції. Окрім того, завдяки столичним амбіціям Київ закріпив за собою роль політичного ватажка в усьому СРСР, інкорпоруючи своїх очільників у найвищі ешелони державних і партійних органів Радянського Союзу.

Список використаної літератури

1. Борисов І. Комбінат будівельних матеріалів / І. Борисов // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 11—12. — С. 6—7.
2. Від України до УРСР: Матеріали Всеукраїнської наукової конференції до 80-річчя перенесення столиці радянської України до міста Києва, м. Київ, 12 грудня 2014 р. / [гол. редк. Г. В. Боряк]. — Київ: Інститут історії України НАН України, 2015. — 268 с.
3. Гулеватий С. Соціалістичне селище верстатобуду / С. Гулеватий // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 11—12. — С. 16—19.
4. Заболотний В. Будівництво польського педагогічного інституту / В. Заболотний // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 3—4. — С. 10.
5. Заславський М. Мала і велика газифікація Києва / М. Заславський // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 11—12. — С. 32—34.
6. Захарашевич І. Питання теплофікації Києва / І. Захарашевич, М. Хейфіц // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 11—12. — С. 30—31.
7. Каковський В. Проблема центрального парку культури і відпочинку / В. Каковський // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 11—12. — С. 9—11.
8. Ліберман Д. Київ — курорт всесоюзного значення / Д. Ліберман // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 5—6. — С. 41—43.
9. Ліпкес І. Новий гігант легкої індустрії / І. Ліпкес // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 11—12. — С. 4—6.

10. Любченко П. Нова сторінка історії України / П. Любченко // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 5—6. — С. 2—5.
11. Оттоков С. Київські берегові обшуви та боротьба з ними / С. Оттоков // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 5—6. — С. 35—37.
12. Опрє Б. Будуємо новий потужний водогін / Б. Опрє // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 11—12. — С. 38—39.
13. Політична історія України. XX століття : у шести томах. Т. 3. Утвердження радянського ладу в Україні (1921—1938) / [під ред. С. В. Кульчицького]. — Київ : Генеза, 2003. — 448 с.
14. Просяний В. Каналізація м. Києва і рибне господарство / В. Просяний // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 9—10. — С. 34—35.
15. Родін І. На просторах Рубежівки зростає велетенське верстатобудування / І. Родін // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 5—6. — С. 38.
16. Роминський С. Дніпро — в бетон або граніт / С. Роминський, С. Копман // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 7—8. — С. 8—10.
17. Суслєв П. Як будується Дарницький вагоноремонтний / П. Суслєв // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 5—6. — С. 39—40.
18. Фомін А. Київський ботанічний сад / А. Фомін // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 11—12. — С. 12—13.
19. Фрумін Г. Про кладовища і крематорій / Г. Фрумін // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 9—10. — С. 37.
20. Фрумін Г. Реконструкцію зоопарку: на порядок денний / Г. Фрумін // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 9—10. — С. 30—32.
21. Хаустов П. Контури генерального плану Києва / П. Хаустов // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 7—8. — С. 3—7.
22. Хаустов П. Контури майбутнього Києва / П. Хаустов // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 3—4. — С. 12—17.
23. Хроніка реконструкції столиці // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 5—6. — С. 47—49.
24. Целтнер Е. Лівобережний Київ / Е. Целтнер // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 9—10. — С. 36.
25. Шафіров А. За перебудову архітектурного фронту / А. Шафіров // Соціалістичний Київ. — 1934. — № 3—4. — С. 8—10.

Larysa Doiar

Kyiv in the first year of the capital status in the USSR: attempt of multiple aspect analysis

The presented article raises the issue of moving the capital of Soviet Ukraine from the city of Kharkiv to the city of Kyiv. The events of 1934 are considered in the context of the urban development of Kyiv, the development of its infrastructure, housing, socio-cultural buildings and more. Using the materials of the republican periodicals of that time, in particular, the annual notebook of the magazine "Socialist Kyiv", the author analyzes the features of the master plan 1934 for the construction of the new Soviet capital and examines the chronicle of the reconstruction of the ancient city. Based on the studied sources and literature, the author claims that the development of the second capital of the USSR took place simultaneously in several directions, namely: the growth of Kyiv's industrial potential by building new enterprises and strengthening its proletarian fund; construction of status facilities of the capital (buildings of government institutions, various premises of all-Ukrainian purpose, cultural and sports halls, etc.); development of the housing complex and renewal of the city's communal services; construction of educational and medical institutions; formation of a public transport network; solving the problem of sanitary safety of the city; use of natural resources of the region for the development of resort facilities, park recreation, recreation areas of the capital's residents, the organization of domestic and foreign tourism. The exploration used articles by the then state and party leaders of the USSR, Ukrainian architects, engineers, and scientists. The latter argue that the relocation of the capital to Kyiv started a new page in the history of Ukraine.

Keywords: magazine "Socialist Kyiv"; reconstruction of the city; buildings of the capital purpose; architectural front; general plan of construction of Kyiv

References

1. Borysov I. (1934). Kombinat budivelnykh materialiv. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 11—12, pp. 6—7.
2. Boryak H. V. [hol. redk.]. (2015). *Vid Ukrayiny do URSR: Materialy Vseukrayinskoyi naukovoyi konferentsiyi do 80-richchya pereznesennya stolytsi radyanskoyi Ukrayiny do mista Kiyeva, m. Kyiv, 12 hrudnya 2014 r.* Kyiv: Instytut istoriyi Ukrayiny NAN Ukrayiny.
3. Hulevatyy S. (1934). Sotsialistychnе selyshche verstatobudu. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 11—12, pp. 16—19.
4. Zabolotnyy V. (1934). Budivnytstvo polskoho pedahohichnoho instytutu. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 3—4, p. 10.
5. Zaslavskyy M. (1934). Mala i velyka hazyfikatsiya Kiyeva. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 11—12, pp. 32—34.
6. Zakharashevych I., Khefyt's M. (1934). Pytannya teplofikatsiyi Kiyeva. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 11—12, pp. 30—31.
7. Kakovskyy V. (1934). Problema tsentralnoho parku kulturny i vidpochynku. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 11—12, pp. 9—11.
8. Liberman D. (1934). Kyiv — kurort vsesoyuznoho znachennya. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 5—6, pp. 41—43.
9. Lipkes I. (1934). Novyy hihant lehkoyi industriyi. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 11—12, pp. 4—6.
10. Lyubchenko P. (1934). Nova storinka istoriyi Ukrayiny. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 5—6, pp. 2—5.
11. Oppokov Ye. (1934). Kyivski berehovi obsuvy ta borotba z nymy. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 5—6, pp. 35—37.
12. Opre B. (1934). Buduyemo novyy potuzhnyy vodohin. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 11—12, pp. 38—39.
13. Kulchytskii S. V. [red.]. (2003). *Politychna istoriya Ukrayiny. XX stolittya. U 6-ty t. T. 3. Utverdzheniya radyanskoho ladu v Ukrayini (1921—1938).* Kyiv: Heneza.
14. Prosyanyy V. (1934). Kanalizatsiya m. Kiyeva i rybne hospodarstvo. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 9—10, pp. 34—35.
15. Rodin I. (1934). Na prostorakh Rubezhivky zroste veleten verstatobuduvannya. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 5—6, p. 38.
16. Romynskyy Ye., Kopman S. (1934). Dnipro — v beton abo hranit. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 7—8, pp. 8—10.
17. Suslov P. (1934). Yak buduyetsya Darnytskyy vahonoremontnyy. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 5—6, pp. 39—40.
18. Fomin A. (1934). Kyivskyy botanichnyy sad. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 11—12, pp. 12—13.
19. Frumin H. (1934). Pro kladovyshcha i krematoriyi. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 9—10, pp. 37.
20. Frumin H. (1934). Rekonstruktsiyu zooparku: na poriyadok dennyy. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 9—10, pp. 30—32.
21. Khaustov P. (1934). Kontury heneralnoho planu Kiyeva. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 7—8, pp. 3—7.
22. Khaustov P. (1934). Kontury maybutnoho Kiyeva. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 3—4, pp. 12—17.
23. Khronika rekonstruktsiyi stolytsi. (1934). *Sotsialistychnyy Kyiv*, 5—6, pp. 47—49.
24. Tseltner E. (1934). Livoberezhnyy Kyiv. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 9—10, pp. 36.
25. Shafirov A. (1934). Za perebudovu arkhitekturnoho frontu. *Sotsialistychnyy Kyiv*, 3—4, pp. 8—10.

Надійшла до редакції 30 липня 2020 року