

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені В. Н. КАРАЗІНА

БОЖЕНКО АНАСТАСІЯ ОЛЕГІВНА

УДК 94:[394+911.375.1](477.54-25)"

**ФОРМУВАННЯ МІСЬКОГО СПОСОБУ ЖИТТЯ
У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.
(НА МАТЕРІАЛАХ м. ХАРКОВА)**

Спеціальність 07.00.01 – історія України

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук

Харків-2018

Дисертація є рукописом

Роботу виконано на кафедрі історії України Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор історичних наук, професор
КАЛІНІЧЕНКО Володимир Вікторович,
Харківський національний університет
імені В. Н. Каразіна,
завідувач кафедри історії України

Офіційні опоненти: доктор історичних наук, доцент
ОЛЯНИЧ Валентина Володимирівна,
Харківська гуманітарно-педагогічна академія,
професор кафедри соціально-економічних дисциплін

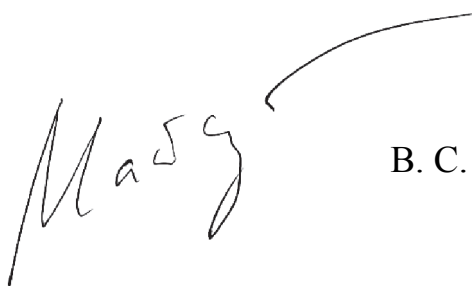
кандидат історичних наук
АЛЬКОВ Володимир Андрійович,
Харківський національний медичний університет
старший викладач кафедри суспільних наук

Захист відбудеться „ ” 201 р. о 15.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.051.10 у Харківському національному університеті імені В. Н. Каразіна за адресою: 61022, м. Харків, майдан Свободи, 4, аудиторія V-58.

Із дисертацією можна ознайомитися в Центральній науковій бібліотеці Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна за адресою: 61022, м. Харків, майдан Свободи, 4.

Автореферат розіслано „ ” 201 р.

Вчений секретар
спеціалізованої ради



В. С. Майстренко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Індустріальний розвиток суспільства призвів до зростання економічної ролі європейських міст наприкінці XVIII ст. і знаменував перехід до сучасного суспільства. У Російській імперії модернізаційні процеси відбувалися з великим запізненням (початок інтенсивної урбанізації датують серединою XIX ст.), хоча загалом відповідали загальноєвропейським тенденціям. Саме в цей час виник міський спосіб життя, що свідчив про перехід до якісно нових форм соціальної взаємодії мешканців міст. Особливо виразно ці процеси можна побачити на прикладі великих міст, які ставали осередками індустріалізації й модернізації, зокрема й Харкова. Завдяки своєму географічному розташуванню Харків з непомітного містечка на початку XIX ст. за 40–50 років перетворився на адміністративний центр промислового Півдня Росії, великий торговельний і культурний осередок, у якому процеси модернізації міського простору відбувалися динамічніше, ніж у сусідніх населених пунктах. У цьому контексті важливо зрозуміти сутність перетворень, які дають змогу застосувати й надалі використовувати поняття модерного міста щодо Харкова. Модерні міста концентрували різноманітні види капіталу, владних інститутів, освітніх та медичних закладів і закладів дозвілля, тому зростання рівня міського життя та поява нових можливостей притягували мешканців дрібніших поселень. Процеси такої інтенсивної урбанізації тривають і в наш час, а отже, вивчення їхніх джерел дає змогу краще зрозуміти проблеми, які мають сучасні українські міста.

Зв'язок з науковими програмами, планами, темами. Роботу виконано на кафедрі історії України Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна в межах науково-дослідної теми кафедри “Політична та соціально-економічна історія України (друга половина XVII–XX ст. Історія Слобожанщини)” (керівник – проф. В. В. Калініченко), реєстраційний номер – 0112U004753, шифр – IST_6.

Мета роботи – дослідити формування міського способу життя в Російській імперії у другій половині XIX – на початку XX ст. на прикладі Харкова.

Для досягнення поставленої мети передбачено розв'язати такі **завдання**:

- висвітлити стан проблеми в історіографії, зробити огляд джерельної бази дослідження;
- окреслити дослідницьку парадигму, у межах якої виконано роботу, методологію, основні методи та підходи;
- дослідити основні маркери модерності міст Російської імперії;
- змодельовати динаміку розвитку міського модерного простору, зокрема комунальної та соціальної інфраструктури;
- вивчити вплив індустріалізації на формування міського способу життя;
- дослідити залучення нових територій до сфери міської культури;
- окреслити фізичну структуру міста;
- вивчити соціальні взаємодії мешканців Харкова та їхнє пристосування до нових умов;
- дослідити роль окремих соціальних прошарків у формуванні міського простору;

– з’ясувати практики споживання міського простору мешканцями міста, уявну географію міста.

Об’єктом дослідження є формування міського способу життя Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст. **Предмет дослідження** – еволюція міського простору та його складників (транспорт, інфраструктура, комунікації, забудова, публічні простори тощо), пристосування мешканців міста до нових умов та урбаністичні практики поведінки у другій половині XIX – на початку XX століття в Харкові.

Хронологічні межі охоплюють період другої половини XIX – початок XX ст. Нижня межа збігається з початком модернізаційних процесів у Російській імперії, що дали поштовх зростанню міст та якісним змінам у способі життя міських мешканців. Верхня – розпад Російської імперії в 1917 році, кардинальний злам всього життєвого ладу. Ці межі дають змогу дослідити окреслену проблематику за часів найдинамічнішої урбанізації в умовах прискорених модернізаційних процесів на території українських земель у складі Російської імперії.

Територіальні межі – територія Харкова (у межах міста другої половини XIX – початку XX століття з передмістями, які поступово входили до його складу протягом зазначеного періоду, – Журавлівкою, Іванівкою, Холодною Горою, Лисою Горою, Ващенківською левадою, Основою та ін.), який на той час був одним із найбільших губернських міст Російської імперії.

Методи дослідження – статистичний (досліджено динаміку розвитку міського простору Харкова та соціальну структуру міста), картографування (розглянуто розташування фізичних об’єктів на мапі), контент-аналіз (досліджено, як харків’яни сприймали технічні інновації), а також загальнонаукові методи аналізу та синтезу.

Наукова новизна отриманих результатів. У дисертаційній роботі авторка з’ясувала низку аспектів, зокрема вона *вперше*:

- дослідила взаємодію індустріальних об’єктів та фізичного простору Харкова;

- простежила сукупну динаміку розвитку комунальної інфраструктури Харкова, здійснивши порівняльний аналіз розвитку міста та розвитку інших губернських міст європейської частини Росії;

- розглянула просторовий розвиток соціальної інфраструктури;

- порівняла соціальну структуру центральних і периферійних частин міста.

Крім того, авторка *уточнила* деякі питання, що вже привертали увагу науковців, зокрема:

- проблему взаємодії закордонної та української історіографії міської історії;

- маркери модерного міста для східноєвропейської моделі урбанізації на прикладі Харкова;

- проблеми модерного містопланування Харкова;

- фізичне районування міста, взаємодію його центральної та периферійної частин;

- основні аспекти формування агломерації та її залучення до міського модерного простору Харкова;

- роль соціальних страт у модернізації міста;

- зміни у практиках мобільності та споживання простору харків’янами.

Водночас *отримали подальший розвиток* питання розвою комунальної інфраструктури Харкова, зокрема концесійний спосіб фінансування, і питання щодо основ стратифікування міського суспільства Російської імперії.

Практичне значення роботи полягає в тому, що надбання авторки можна використовувати як у загальних курсах з історії України, так і у спецкурсах з історичної урбаністики, соціальної історії Російської імперії, історії повсякденності, а також як матеріали для посібників тощо.

Особистий внесок здобувача. Самостійно сформульовано тему дослідження та розв'язано всі дослідницькі завдання. Усі публікації авторки одноосібні.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення дисертації виголошено на 11 конференціях регіонального й міжнародного рівнів: “Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – середини XX ст.” (Київ, 10–12 грудня 2015 р.), 69-й Міжнародній конференції молодих учених “Каразінські читання (історичні науки)” (Харків, 29 квітня 2016 р.), семінарі-робітні “Ремесло історика: роль гіпотези при написанні дисертаційної праці” (Харків, 9–11 листопада 2016 р.), XXXIV Міжнародній краєзнавчій конференції молодих учених “Краєзнавство та пам'яткознавство” (Харків, 9 грудня 2016 р.), науковому семінарі “Methodological Problems of Jewish Studies” (Львів, 11–13 грудня 2016 р.), “Досліджуючи минуле: методологічне оновлення історіографії в Україні” (Київ, 20–21 квітня 2017 р.), другій міжнародній конференції “Модерністки. Насильство в архітектурі і міському просторі” (Київ, 15–16 вересня 2017 р.), дослідницькому семінарі “Множинність поділів: межі та кордони Габсбурзької, Османської та Російської імперій у XIX – на початку XX ст.” (Харків, 28–29 вересня 2017 р.), Всеукраїнській конференції “Мова/“мови” міста та формування ідентичності населення Харкова (кінець XVIII – початок XXI ст.)” (Харків, 23 лютого 2018 р.), III Всеукраїнській науково-практичній конференції “Урбаністичні студії: сучасний стан та перспективи розвитку” (Дніпро, 20 квітня 2018 р.), другому міжнародному Конгресі МАГ (Львів, 27–29 червня 2018 р.).

Публікації. Результати дослідження оприлюднено у 18 публікаціях, серед них 5 статей у фахових наукових виданнях України, 1 – у закордонному виданні, 9 – у збірниках матеріалів конференцій, 3 – в інших виданнях, які додатково відбивають результати дисертації.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів (сім підрозділів), висновків, списку використаної літератури (484 позицій на 40 сторінках) і додатків. Загальний обсяг дисертації – 253 сторінки, обсяг основного тексту – 158 сторінка.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** висвітлено актуальність, мету, основні завдання, наукову новизну, предмет та об'єкт дослідження, вказано на особистий внесок здобувачки, практичне значення дисертаційної роботи, подано відомості щодо апробації окремих її положень у публікаціях і виступах на конференціях, зазначено структуру й наукові програми, у межах яких виконано дослідження.

Перший розділ **“Вивчення модерного Харкова: історіографія, джерельна база та методологія дослідження”** присвячено огляду історіографії теми, основних джерел та методологічних засад, використаних у роботі.

У підрозділі **1.1. Історіографія теми** досліджено ступінь вивченості проблеми формування міського способу життя в українській та закордонній історіографії.

В українській історіографії розвиток урбаністичних студій відбувався досить суперечливо й нелінійно, однак у ньому можна виділити три періоди: 1) імперський (кінець XIX – початок XX ст.); 2) радянський; 3) сучасний (з 1990-х рр.).

У першому періоді урбаністичні ідеї проникали в інтелектуальне поле Російської імперії. Тогочасні наукові роботи, присвячені розвитку міста, являли собою соціально-економічні огляди становища населення¹, що передбачали збирання емпіричних даних, і праці, пов’язані з практичним розв’язанням питань містобудування². У цей період вивченню історії Харкова присвячено фундаментальну роботу Д. І. Багалія та Д. П. Міллера “История города Харькова за 250 лет его существования”³, а також низку невеликих оглядів різних соціальних аспектів міського життя⁴.

На початку радянського періоду інтерес до регіональної історії поновлюється, про що свідчать узагальнювальні статистичні розвідки й розвиток теорії урбаністики⁵. Виходять друком практичні праці, пов’язані з індустріалізацією й міським господарством, у яких тогочасний стан розвитку міста порівнювали з імперським періодом⁶. У післявоєнну добу опубліковано невеликі за обсягом публіцистичні роботи, присвячені різним містам, зокрема й Харкову⁷. Наприкінці радянського періоду, у 1970–1980-х рр., місто стали знову активно досліджувати, відродивши радянську урбаністику як міждисциплінарний напрям: у цей час з’явилася ціла низка видань, що загалом апелювали до урбанізації⁸. У них науковці почали осмислювати поняття “міський спосіб життя”, що поєднував міські умови та “способи й форми життєдіяльності класів, соціальних груп та індивідів”⁹. Дослідники намагалися визначити його основні риси, зокрема можливість вибору, посилення зв’язків між центром та периферією, мобільність, індивідуалізм та

1 Семенов-Тянь-Шанский В. Город и деревня в европейской России: очерк по экономической географии. Санкт-Петербург: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1910. 212 с.; Берви-Флеровский В. Положение рабочего класса в России. Санкт-Петербург: Н. П. Поляков, 1869. 494 с.

2 Диканский М. Постройка городов, их план и красота. Петроград: Издание Н. П. Карбасникова, 1915. 308 с.

3 Багалей Д., Миллер Д. История города Харькова за 250 лет его существования (1655–1905). В 2 т. Т. 2. Харьков, 2004. 986 с.

4 Щелков К. П. Историческая хронология Харьковской губернии. Харьков: Университетская типография, 1882. 376 с.; Ильяшевич Л. Краткий очерк истории Харьковского дворянства. Харьков: Харьк. частный музей гор. усадьбы, 2007. 232 с.

5 Анциферов Н. Пути изучения города как социального организма. Ленинград: Сеятель, 1926. 151 с.

6 Іволгін В. Старий Харків: нариси. Харків: Держ. вид-во України, 1929. 31 с.; Сідоров О. Пролетарській столиці УСРР – зразкове міське господарство: до грудневої сесії Всеукраїнського центрального виконавчого комітету. Харків: Редакційно-видавничий сектор Харківської міської ради, 1931. 24 с.

7 Касьянов О. М. Харків: історико-архітектурний нарис. Київ, 1956. 22 с.; Дьяченко Н. Т. Улицы и площади Харькова. Харьков: Прапор, 1977. 280 с.

8 Межевич М. Н. Социальное развитие и город: философские и социологические аспекты. Москва: Наука, 1979. 173 с.; Пивоваров Ю. Л. Проблемы современной урбанизации. Москва: Статистика, 1972. 235 с.

9 Демиденко Э. Демографические проблемы и перспективы больших городов. Москва, 1980. С. 60.

емоційність¹⁰. Натомість період другої половини XIX – початку XX ст. науковці розглядали більшою мірою в контексті протиставлення дореволюційних реалій реаліям сучасного, на той час соціалістичного міста. Досить пізно до таких розвідок почали проникати західні методи та методологічні засади.

Сучасна українська історіографія не залишилася осторонь проблем урбаністики. За часи незалежності дослідники намагалися перейти на новий рівень вивчення міст, про що свідчить низка ґрунтовних робіт, зокрема, праці В. А. Алькова, О. Л. Вільшанської, В. В. Кравченка, В. Л. Маслійчука, Т. В. Портнової, Д. М. Чорного та ін¹¹.

У західній історіографії міська історія як окрема наука постала в 1960-х рр. Спектр дослідницьких проблем західних урбаністів дуже широкий: починаючи від сталих фізичних структур міста й закінчуючи емоціями їхніх мешканців. Серед західних авторів, які вивчали проблеми міст Російської імперії, передусім варто згадати Джеймса Бетера, Сергія Біленького, Деніела Бровера та Майкла Хема¹².

Отже, наявна історіографія дає змогу залучити тему дисертаційної роботи до дослідницького поля української історичної науки, а також використати методологічні надбання західної гуманітаристики.

У підрозділі **1.2. Джерельна база роботи** схарактеризовано основні види й типи джерел, використані в роботі: письмові джерела (документи особового походження, законодавчі та інші нормативно-правові акти, статистичні матеріали, преса), аудіовізуальні (листівки, фотографії) та картографічні матеріали (плани міста).

В основу дослідження лягли неопубліковані архівні документи, утворені у процесі діяльності державних і місцевих органів влади. Насамперед це документи з фонду канцелярії харківського губернатора (Ф. 3), фонду управління поліцмейстера (Ф. 52) та поліційних дільниць (Ф. 121–129; 170, 175, 176, 179, 180–184), місцевого самоврядування (фонди Харківської міської управи (Ф. 44, 45), доповіді членів Харківської міської думи¹³), присвячені аспектам благоустрою та формування міського простору, зокрема озелененню міста, побудові інфраструктури, стану справ у сфері благоустрою. Окремо варто виділити документацію промислових підприємств, зокрема Харківського паровозобудівного заводу (Ф. 749), заводу товариства Гельферих-Саде (Ф. 668), заводу Мельгозе (Ф. 259) та канцелярії

10 Коган Л. Б. Быть горожанами. Москва: Мысль, 1990. 207 с.

11 Чорний Д. М. По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.). Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2007. 304 с.; Портнова Т. Міське середовище і модернізація: Катеринослав середини XIX – початку XX ст. Дніпропетровськ: Інновація, 2008. 104 с.; Маслійчук В. Л. Харків як патріархальне село: кілька роздумів про образ міста / В. Маслійчук. Провінція на перехресті культур: дослідження з історії Слобідської України XVII–XIX ст. Харків: Харківський приватний музей міської садиби, 2008. С. 340–359; Кравченко В. Харьков/Харків: столица Пограничья. Вильнюс: Европейский гуманитарный университет, 2010. 358 с.; Альков В. А. Харків наприкінці XIX – на початку XX століття: дозвілля міських мешканців в умовах модернізації: дис. на здобуття наук. ступеня кандидата історичних наук: спец. 07.00.01 – історія України. Харків, 2012. 330 с.

12 Hamm M. Kiev, a portrait, 1800–1917. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1993. 328 p.; Brower D. R. The Russian City between Tradition and Modernity, 1850–1900. University of California Press, 1990. 254 p.; Bradley J. Muzhik and Muscovite: Urbanization in Late Imperial Russia. University of California Press, 1985. 422 p.; Bilenky S. Imperial Urbanism in the Borderlands: Kyiv, 1800–1905. Toronto: University of Toronto Press, 2018. 612 p.

13 Журналы Харьковской городской Думы / Харьковская городская дума. Харьков, 1872–1908.

Харківського фабричного інспектора (Ф. 922), яка відбиває взаємодії підприємців та робітників¹⁴.

Іншою групою документів, які ми залучили до дослідження теми, є статистична документація. Особливої ваги цим документам надає той факт, що завдяки їм можна з'ясувати соціальну ситуацію й динаміку змін у міському просторі. Зокрема, базисом міської статистики досліджуваного регіону стала “Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года”¹⁵. Частково в Державному архіві Харківської області (далі – ДАХО) збережено переписні листи Першого загального перепису 1897 р¹⁶, які дають змогу дослідити й порівняти соціальну ситуацію в окремих районах міста (центральных вулиць, передмістя Іванівки тощо). У виданнях Центрального статистичного комітету, присвячених містам Російської імперії загалом (“Города России” 1904 та 1910 рр.) і Харкову зокрема (“Современное хозяйство города Харькова в 1910–1913 гг.”), подані докладні статистичні відомості про стан освіти, лікарень, каналізації, ринків, водогону¹⁷.

Інформаційно насиченим видом джерел, що безпосередньо відбиває історію міського способу життя, є місцева преса; саме тому в дослідженні використано як щоденні газети “Утро” та “Южный край”¹⁸, так і сатиричні видання, наприклад, журнал “Жало”¹⁹. Щоденна преса дає змогу дослідити міські практики поведінки, емоційні реакції на події, які відбувалися в міському просторі, ритм міського життя тощо. Цінність преси полягає в тому, що вона фіксувала ті дрібниці, що не потрапляли в інші джерела, але були важливим складником повсякденного життя мешканців великого міста. Інформативні також наукові періодичні видання, до яких належить журнал “Городское дело”, який видавали в Санкт-Петербурзі²⁰. Ці видання містять інформацію щодо впровадження інновацій у міський простір, запозичення закордонного досвіду місцевими містобудівниками тощо.

14 Ведомости о состоянии народонаселения г. Харькова, 1870 // Державний архів Харківської області. Ф. 52 (Управління Харківського поліцеймейстера). Опис 4. Справа 100; Количество рабочих завода, пользующихся рабочими поездами, 1911 // Державний архів Харківської області. Ф. 749 (Харківський паровозобудівний завод). Опис 1. Справа 1868; Наряд Харьковского Губернского присутствия по земским и городским делам журналам постановлений Харьковской городской думы, 1912 // Державний архів Харківської області. Ф. 19 (Харківське губернське з міських та земських справ присутствіє). Опис 1. Справа 113; О количестве служащих и рабочих на заводе, 1916 // Державний архів Харківської області. Ф. 668 (Харківський машинобудівний завод Гельферих-Саде). Опис 1. Справа 63; Об освещении города Харькова, 1867 // Державний архів Харківської області. Ф. 3 (Канцелярія харківського губернатора). Опис 228. Справа 126; Разные прошения и заявления // Державний архів Харківської області. Ф. 52 (Канцелярія харківського поліцеймейстера). Опис 1. Справа 483.

15 Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. в 89 т., 119 кн. / ред. Н. А. Тройницкий. Санкт-Петербург. 1897–1905. Т. 46. Харьковская губерния. 1904. 297 с.

16 Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 10-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 1, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 336.

17 Города России в 1904 г. / Центральный статистический комитет. Санкт-Петербург. 1906; Города России в 1910 году / Центральный статистический комитет. Санкт-Петербург, 1914; Вегнер А. Ю., Ширяев Ф. И. Современное хозяйство города Харькова (1910–1913). в 2 т. Т. 1. Харьков: Тип. “Просвещение”, 1914. 303 с.

18 Городские заметки. Обзор // Утро. 1915. 1 января; Местная хроника // Южный край. 1893. 7 апреля.

19 Телефон // Жало. 1908. № 5.

20 Харьковские боины // Городское дело. № 3. 1917. С. 130.

Серед джерел особового походження найпоширеніші мемуари та щоденники²¹. У випадку з Харковом маємо опубліковані его-документи представників різних суспільних прошарків. Купецьке середовище репрезентують мемуари В. П. Карпова. Погляди дворян відбиті в мемуарах активного земського діяча О. Д. Голицина та К. Задонської. Відома просвітниця Х. Алчевська відкрила інший бік модерного Харкова, зокрема проблеми нижчих верств населення у сфері здобуття освіти. Щоденники К. Вишневської та М. Бобошка становлять моментальну замальовку повсякденного життя гімназистки та прикажчика відповідно.

У художній літературі наявний великий потенціал для дослідження повсякденних практик мешканців міста, однак, на жаль, Харків представлений лише в кількох мистецьких творах. Можемо згадати, зокрема, сатиричну поему “Силуэты местной жизни” Шпильки (В.Іванова)²², у якій автор звертав увагу читача на повсякденні міські проблеми.

Нарешті, ще одним типом письмових джерел, використаних у роботі, є довідкові видання. Серед них важливе значення для урбаністичних досліджень мають путівники. Такі видання були покликані сформувати ідеальне уявлення про місто в його відвідувачів, тому з путівників можна реконструювати тогочасний образ міста. Також путівники надають інформацію про ставлення до технічних інновацій та їхнього втілення в міському просторі. Деякі роботи, зокрема книжка О. Гусева²³, за змістовим наповненням виконували функції путівника й водночас знайомили читача з історією міста. “Харьков: путеводитель для туристов и экскурсантов”²⁴ являє собою класичний тип путівника, зокрема в ньому вміщено практичні відомості про готелі, види транспорту, лікарні, ресторани, а також розроблено туристичні маршрути з огляду на наявну транспортну систему. Щоб дослідити питання соціальної структури міста й міського благоустрою, ми залучили статистичні дані, наявні в офіційних універсальних довідкових виданнях – “Памятных книжках” і “Харьковских календарях”²⁵.

Вагоме місце у джерельній базі дисертаційної роботи посідають специфічні види джерел, як-от аудіовізуальні матеріали, що мають великий евристичний потенціал. Одну з груп таких джерел, використовуваних у пропонованому дослідженні, становлять листівки з міськими краєвидами²⁶, за якими можна, по-перше, вивчати простір повсякденного життя, бачити зміни в ньому, а по-друге, спостерігати повсякденні ситуації, зовнішній вигляд людей, зафіксовані на плівку.

21 Бобошко М. Дневник приказчика. Полтава: Барз, 2005. 295 с.; Гейман В. По градам и весям родной земли (10 000 верст на автомобиле). Санкт-Петербург: Техн. изд-во инж. Н. Кузнецова, 1914. 128 с.; Голицын А. Д. Воспоминания. Москва Русский путь. 2007. 608 с.; Карпов В. Харьковская старина. Из воспоминаний старожила. Харьков, 2012. 208 с.; Вишневская М. Дневник харьковской гимназистки. Харьков. 2007, 159 с.; Алчевская Х. Д. Передуманное и пережитое. Дневники, письма, воспоминания. Москва Типография Т-ва И.Д. Сытина, 1912. 466 с.

22 Шпилька (В.Иванов). Силуэты местной жизни // Южный край. 1880. 26 июня.

23 Гусев А. Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях (с приложением снимков, воспроизведенных с редких картин, акварелей, гравюр, фотографий с натуры, чертежей, планов города 1768 года и новейшего): Историко-справочный путеводитель. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902. 260 с.

24 Харьков: путеводитель для туристов и экскурсантов / Харьковское общество любителей природы. Харьков: Типография И.М. Аничкина, 1915. 179 с.

25 Харьковский календарь на 1873 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1872; Памятная книжка Харьковской губернии на 1864 г. / ред. Я. Голяховский. Харьков: Университетская типография, 1864. 338 с.

26 Забудько В. В., Киржнер И. Л. Привет из Харькова. Альбом-каталог открытых писем. Харьков: Колорит, 2012. 618 с.

Окрему групу становлять картографічні матеріали, зокрема плани міста, що дають уявлення про фізичну форму простору. Якщо йдеться про плани, варто виокремити з-поміж них мапи, створені для широкого вжитку серед мешканців міста (адрес-плани), мапи для туристів (путівники)²⁷ і плани, призначені для містобудівників, зокрема план інженера О. Гінзбурга 1916 р.²⁸, на якому позначено індустриальні об'єкти, транспортну інфраструктуру та передмістя. Такі плани дають змогу дослідити взаємодію різних об'єктів фізичного простору міста, наприклад індустриальних об'єктів, транспорту та соціальної інфраструктури.

Отже, джерельна база роботи представлена різноплановими джерелами, що висвітлюють основні аспекти формування модерного міста та його соціальної структури у другій половині XIX – на початку XX ст. З огляду на це джерельна база дисертаційного дослідження досить репрезентативна й дає змогу вповні вивчити визначену тему.

У третьому підрозділі **1.3. Методологічна основа та основні методи дослідження** розглянуто теоретичні підходи до вивчення міст, основні концепції поняття “міський спосіб життя” в сучасній гуманітаристиці, засади теорії модернізації щодо міської історії та основні методи дослідження.

Тема дослідження дає змогу використовувати міждисциплінарний зв'язок історії з соціологією, урбаністикою та антропологією міста, що відповідає сучасним тенденціям у гуманітаристиці. У такому разі важливою стає категорія способу життя, адже її можна розглядати з урбаністичного, тобто як формування специфічних просторів, типових лише для міста, та антропологічного погляду – як поведінку мешканців міста, які створюють міський простір і водночас зумовлені ним.

Одне з головних методологічних завдань роботи полягає у визначенні показників (маркерів) модерного міста. Авторка пропонує дослідити такі урбанізаційні й водночас модернізаційні показники, як зміна території міста, щільність населення, розгалуженість соціальної інфраструктури (лікарні, освітні заклади тощо), стан міського транспорту (його протяжність і відповідність потребам міста), благоустрій (наявність водогону, каналізації, телефонної мережі, освітлення, бруківки) та індустриалізація (кількість і розмір підприємств) тощо. Виокремлення цих аспектів дає змогу здійснити компаративний аналіз, порівнявши Харків з іншими містами, і дослідити відносний рівень міської модернізації.

Серед методів дослідження варто виділити статистичний аналіз (дослідження динаміки змін у благоустрої та соціальної структури міста тощо), контент-аналіз (аналіз преси, який має на меті дослідити ставлення до технічних інновацій та образ міста), метод картографування (розташування індустриальних об'єктів у міському просторі), компаративний метод (дослідження рівня розвитку інфраструктури порівняно з іншими містами Російської імперії), а також загальноісторичні методи аналізу, синтезу; у дисертаційній роботі збережено принцип історизму.

Другий розділ **“Модерний міський простір Харкова як чинник формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст.”**

27 Адрес-план города Харькова / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1895.

28 Гинзбург А. М., Жаврид Н. Б. План города Харькова с прилегающими пригородами и поселками. Харьков, 1916.

присвячено основним аспектам трансформування міського простору внаслідок модернізаційних процесів.

У підрозділі **2.1. Структура міського простору Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.** розглянуто зміни у фізичній організації простору та уявлення про простір серед мешканців Харкова.

Щодо принципів районування Харкова варто зазначити, що в досліджуваний період посилюється протистояння центральних і периферійних частин міста. Престижні центральні райони почали визначати за допомогою модерних маркерів (Пасаж, Університет, Купецький банк), багатоповерхової забудови, наявності бруківки, належного освітлення тощо.

Екстенсивний розвиток міста сприяв залученню нових територій, які теж почали маркувати як міські. Якщо брати до уваги абсолютні показники, то площа міста з 16,2 квадратних верст у 1860-х рр. зросла до 26,8 квадратних верст у 1910-х рр., завдяки чому постало завдання окультурити нові території (Іванівка, Ключки, Гончарівка, Чугуївка, Панасівка, Піски, Журавлівка, Москалівка, Аравія та Заїківка). Оскільки не було офіційно затвердженого плану міста, ці території складно було ідентифікувати як міські; у такому разі Харківська міська дума могла не зважати на проблеми з благоустроєм на нових територіях, хоч їхні мешканці сплачували податок як мешканці міста. Відбувалися процеси, що, на перший погляд, можуть здатися суперечливими. З одного боку, місто поглинало передмістя, колишні заміські частини потрапляли в його простір. З другого боку, зростав контраст у благоустрої й відповідності околиць вимогам модерного міста; певною мірою околиці все ще не вважали справжнім містом, тому вони посідали проміжне становище у міській ієрархії. Поряд із консолідуванням міської спільноти паралельно посилювалося усвідомлення гетерогенності міського простору, про що свідчать джерела, у яких починають чіткіше фіксувати пояси й райони розселення окремих соціальних груп.

У підрозділі **2.2. Динаміка розвитку інфраструктури Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.** досліджено засади містобудування, розвиток комунальної та соціальної інфраструктури, транспорт тощо.

Інтенсифікація та капіталізація забудови сприяли тому, що вона відбувалася дещо хаотично, а останній затверджений план Харкова 1822 р. вже не відображав поточної ситуації. Поряд із кількісною інтенсифікацією забудова змінювалася і якісно, адже почали переважати кам'яні будинки. Зокрема, на початку періоду дерев'яні будинки становили 67 %, а кам'яні – 33 %, тоді як наприкінці періоду ситуація стала діаметрально протилежна: дерев'яні – 43 %, кам'яні – 57 %. Збільшувалася поверховість: частка квартир на третьому поверсі 1892 р. становила 0,43 %, а 1916 р. – 1,07 %, на четвертому поверсі – 0,06 та 0,23 %, на п'ятому й шостому – 0,01 та 0,26 % відповідно. Це, однак, не завжди позитивно сприймали сучасники, які вважали, що “хмарочоси” загрожують санітарній ситуації в місті. Велику увагу міська влада приділяла перебудові ринків, поліпшенню санітарних умов торгівлі, створенню критих приміщень, що виводило торгівлю на новий рівень. Міська влада потурбувалася і про створення паркової зони, відкритої для всіх мешканців, яка наближалася до характеристик публічного простору на відміну від попереднього періоду, коли парки були приватні або належали певній установі, тому доступ до них був обмежений.

Індустріалізація також почала впливати на зміни в соціальній топографії міста. Якщо невеликі підприємства розміщували в центрі на узбережжях річок, використовуючи парову енергію, то поява міських електростанцій уможливила перенесення великого виробництва (завод Гельферих-Саде, Паровозобудівний завод та ін.) на околиці міста, що сприяло поширенню транспортної мережі та інфраструктури на ці території й відповідно залученню їх до міської культури. Заводи намагалися також створити соціальну інфраструктуру для своїх робітників (будували житло, створювали навчальні заклади), проте не завжди ці ініціативи були успішні.

Швидке розгалуження комунальної інфраструктури стало можливим завдяки концесіям, проте надалі вони гальмували інновації. Зокрема, запровадження водогону в концесійний спосіб призвело до того, що вода в Харкові виявилася однією з найдорожчих в імперії, тому під'єднання до цієї мережі відбувалося вкрай повільно. Каналізацію взагалі почали будувати лише 1910 р. коштом міста, і наприкінці періоду довжина експлуатованої каналізації становила лише 27 верст, заледве 14% від усього проекту. Ситуацію ускладнювали тривалі перемовини з власниками земель, потрібних для муніципальних підприємств, адже власники постійно збільшували ціну й не хотіли поступатися своїми інтересами. Позитивні кількісні та якісні зміни відбувалися у сфері освітлення: зокрема, 1898 р. з'являються перші електричні ліхтарі, кількість яких станом на 1910 р. збільшилася майже вдвічі, до 600 одиниць, а загальна кількість міських ліхтарів зросла за цей період з 1 986 до 3 466 одиниць. Концесія призвела до того, що електричні ліхтарі спочатку встановили на периферійних вулицях, бо концесіонери не захотіли замінювати газові ліхтарі на електричні в центрі. Бруківка харківських вулиць була не в найкращому стані, адже на початок XX ст. забрукували лише 102 версти, тобто половину протяжності вулиць. Харків посідав 32 місце з 50 губернських міст європейської частини Росії за цим показником. Проте за рівнем телефонізації він потрапляв до десяти найкращих міст завдяки своєму промислому розвитку, адже саме підприємства дбали про телефонний зв'язок. Нарешті, розвиток транспортної мережі дав змогу сполучити частини великого міста між собою: на початок XX ст. майже всі периферійні території (крім таких районів, як Урал, Журавлівка та Холодна гора, які відносно нещодавно увійшли до складу міста, тому загалом були найменш облаштовані) мали лінії кінки або трамваю, що вели до центру.

Необхідною умовою модернізації міського простору стало розширення соціальної інфраструктури. Зокрема, розширення мережі лікарень відбувалося досить стрімко: якщо в 1880-х рр. було лише 19 медичних закладів, то в 1890-х – 22, 1900-х – 34, а в 1910-х – 58. Крім того, виникали й місцеві амбулаторії: 1892 р. її відкрили на Уралі, Холодній і Лисій горі, 1897 р. – на Москалівці, 1898 р. – на Панасівці, що робило боротьбу з інфекційними захворюваннями в передмісті ефективнішою. Міська освіта також стала доступнішою: якщо в середині XIX ст. у Харкові було лише 27 навчальних закладів, а населення, що навчалося, становило 4%, то на початку XX ст. у місті вже налічувалося 82 навчальних закладів і 7,3% населення, залученого до освіти, відповідно. Поступово вирівнюлася й гендерна диспропорція: на початку періоду жінки становили 22 % учнів, а наприкінці – уже

41 %. Крім того, виникали навчальні заклади, до яких представників обох статей приймали на рівних засадах.

У третьому розділі **“Міське суспільство Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.”** розглянуто соціальні аспекти урбанізації.

Перший підрозділ **3.1. Еволюція соціальної структури Харкова в умовах модерності** присвячено основам поділу міського суспільства, формуванню міської еліти та пристосуванню різних прошарків до нових умов модерності.

У становому поділу міського суспільства істотних змін упродовж другої половини XIX – початку XX ст. не помічаємо: привілейовані стани (дворянство та духівництво) становили приблизно 10–11 % (дворяни – 7–9 %, духівництво – 1 %), напівпривілейовані (почесні громадяни) – 1–4 %, непривілейовані (міщани, купці, цехові, селяни та ін.) – відповідно 83–89 %. Невелике зменшення питомої ваги купецтва в соціальній структурі міста компенсувало збільшення прошарку почесних громадян. Варто зважати й на ту обставину, що дані за другу половину XIX ст. наявні в одноденних переписах, які мають більшу похибку, ніж Перший загальний перепис 1897 р. Щодо професійних груп маємо зауважити, що у сфері промисловості й ремісництва було зайнято 28 % населення, торгівлі та сфері послуг – 13 %, домовласництві – 11 %, по 3 % становили представники вільних професій та чиновництва і, нарешті, 22 % становила прислуга. Щодо міграції варто зазначити, що на 1897 р. лише 39 % населення було місцеве, 42 % становили приїжджі з інших губерній, 18 % – з Харківської губернії. Водночас 56 % усіх мігрантів були селяни, що свідчить про важливу роль Харкова як промислового центру.

Основні зміни в соціальній структурі міста відбувалися у сфері трансформування еліт. Одним з виявів модерної епохи стало зростання ролі економічного капіталу, основним власником якого було купецтво, що поволі втрачало свій вплив. Купці становили 38 % власників фабрик, контролюючи при цьому приблизно 32 % всіх доходів, тоді як частка дворянства становила 4 % власників та 1 % капіталу відповідно²⁹. Одним із чинників, що сприяв консолідуванню купецько-підприємницької еліти, стала територіальна близькість до Донецького басейну, завдяки чому мережа установ, пов’язана з важкою промисловістю, функціонувала саме в Харкові.

Натомість інтелігенція почала відігравати роль еліти, що каталізувала модерні зміни в місті. Представники інтелігенції науково обґрунтовували перетворення в місті, поступово заклавши основи раціонального міського менеджменту. Зокрема, у роботі *“Во что обходится городу Харькову его неблагоустройство”* професор А. Шимков на основі математичних розрахунків довів, що брак належного водопостачання, транспорту та очисної системи в місті створює не лише незручності для його мешканців, але й завдає величезних матеріальних збитків для міського бюджету.

Розглядаючи дворянство в контексті станового поділу міського суспільства, маємо зауважити, що досить складно визначити, наскільки йому вдалося стати справжнім міським станом і пристосуватися до нових умов життя. З одного боку, згідно зі статистичними даними перепису 1897 р. загалом по губернії дворянство

29 Підрахувала авторка за: Варзар В. Список фабрик и заводов Российской империи. Санкт-Петербург, 1912. 314 с.

становило 1,3 %, у містах, включно з Харковом, – 6 %, а в самому Харкові частка дворян становила 9,24 % постійного населення. Проте за стилем життя дворянство не можна зарахувати до міського стану, про що свідчать міські садиби, асоційовані з традиціями дворянських маєтків.

Істотно трансформувався так званий міський стан, що належав до середніх і нижчих прошарків населення, адже під формальною належністю до нього насправді приховано кілька груп, які навіть на рівні стилів життя та свідомості помітно різнилися між собою. У такому разі можна навіть стверджувати про фактичне зникнення міського стану, що загалом відповідає парадигмі модерного суспільства. Ситуацію з ідентифікуванням середніх і нижчих прошарків ускладнювало ще “оселянювання” міста. Щодо динаміки зміни частки селян у міському населенні можемо навести такі дані: їхня чисельність за переписами коливалася в межах від 36,4 % загального населення до 48 % згідно з Першим загальним переписом населення, тобто сягала майже половини міських жителів. Наявність доволі великого маргіналізованого прошарку населення між міськими та сільськими мешканцями призводила до численних соціальних проблем. Сучасники зазначали, що потік чорноробів, які приїздили після завершення польових робіт, сприяв поширенню інфекційних хвороб унаслідок більшої щільності населення.

У підрозділі **3.2. Урбаністичні практики та повсякденні маршрути харків'ян у другій половині XIX – на початку XX ст.** проаналізовані зміни в повсякденному просторі харків'ян унаслідок модернізаційних процесів.

Однією з найтипівіших міських практик, актуалізованих у зв'язку зі зростанням території міста, була мобільність. Зокрема, човникова мобільність робітників великих підприємств створювала нові аспекти соціальних відносин, наприклад відносини між підприємствами та дирекцією залізниці й підприємствами між собою, пов'язані з потребою узгодити розклад руху потягів. Нові простори для повсякденних взаємодій створювали і внутрішньоміські види транспорту, які сполучали майже всі передмістя з центром, сприяючи зручному пересуванню з місця проживання до місця роботи. Проте неврегульованість правил, розкладу руху призводили до конфліктів між його учасниками. Сучасники висловлювали навіть думку про те, що розвиток транспорту змінював звукове оформлення вулиці, додавав більшій динаміки порівняно з передмодернізаційним періодом.

Новим явищем стала культура споживання просторів. Поступово вулиця почала відігравати роль своєрідного публічного простору, посилюючи соціальні взаємодії. До найпомітніших прикладів таких публічних просторів належать Сумська й Катеринославська вулиці. Садово-паркова зона, своєю чергою, була центром дозвілля, “святковим місцем” у місті, а також своєрідним місцем консолідування міської спільноти. Відповідно виокремлюємо своєрідні ядра модерності, наприклад Пасаж, що створював нові можливості для споживання. Водночас була трансформована роль центрів об'єднання національних меншин, зокрема поляків. Якщо на початку аналізованого періоду костюл був сакральним центром, то згодом він набув світських функцій і навколо нього почали формуватися культурні об'єднання.

ВИСНОВКИ

Модерна доба стала тим періодом, коли урбанізація почала давати тон історичному розвитку суспільства, а міський спосіб життя ставав усе виразнішим. У містах, які кількісно зростали, створювали якісно нові умови життя, що, своєю чергою, формували специфічні практики поведінки. У великих губернських містах, одним із яких був Харків, модернізаційні зміни ставалися найбільш динамічно та виразно.

Говорячи про українську історіографію досліджуваної теми, маємо зазначити, що її розвиток не вкладається у традиційну хронологічну схему. Можемо стверджувати про виокремлення синхронного, або імперського періоду, у якому зароджується урбаністична парадигма у її прикладному значенні та проникає західний досвід в інтелектуальне поле Російської імперії. У випадку з радянською історіографією, якій загалом була непритаманна урбаністична парадигма, не все так однозначно. На початку й наприкінці радянської доби (у 1920-х і 1980-х рр.) наявні урбаністичні дослідження, що не вписуються в загальну картину, тому їх складно розглядати в контексті класичної радянської історіографії; між цими періодами в радянській історіографії були лише краєзнавчі дослідження. Водночас вже з 1960-х рр. починає розвиватися західна історіографія міської історії, яка акцентувала увагу на феномені модерного міста. У сучасній українській історіографії цей розрив уже почали долати, адже з'явилися дослідження, присвячені як містам певного регіону, так і окремим містам. До того ж міська історія в Україні інституалізується, що свідчить про її інтенсивний розвиток, а отже, тема нашого дослідження відповідає сучасному контексту історіографічного поля.

Наявні джерела дають змогу вивчити феномен міського способу життя й розвиток модерного Харкова як системи. Зокрема, серед письмових джерел великий емпіричний потенціал для дослідження мають, по-перше, діловодна документація муніципальних органів влади та підприємств, яка висвітлює модернізацію простору з позицій влади та економічного капіталу; по-друге, статистичні джерела, що їх ми використовуємо як щодо розвитку інфраструктури, так і щодо соціального життя міста. Натомість законодавчі джерела більшою мірою фіксують зміни, надаючи їм певного правового статусу, преса та его-документи інформують про ставлення населення до змін, що відбувалися під час модернізації, а путівники створюють ідеальний образ міста. Використовувані в роботі візуальні джерела – листівки та фотографії – відображають проникнення інновацій у міський простір, взаємодію мешканців міста з ним, а також, як і путівники, репрезентують уявне місто. Зрештою, картографічні джерела створюють уявлення про зміни території міста, її наповнення та взаємодію елементів.

Пропонована дисертаційна робота міждисциплінарна, адже звернення до міської історії передбачає зв'язок історії, урбаністики, соціології та антропології міста. Відповідно головне теоретичне поняття – “міський спосіб життя” – більшою мірою запроваджено через соціологію. Використання його в історичному дослідженні дає змогу вписати конкретне місто (у нашому випадку – Харків) у соціокультурний простір Російської імперії й визначити його особливості, дослідити

соціальну ієрархію та структуру, виявити основні містотвірні елементи і, нарешті, віднайти момент “народження” модерного міста, який не може бути точною датою, а лише тривалим періодом. Щоб вивчити цей феномен на прикладі Харкова, ми використали як класичні історичні методи (метод критичного аналізу, історико-компаративний), так і методи, запозичені з інших наук (метод статистичного аналізу, контент-аналіз тощо).

Переходячи до питань розвитку простору модерного Харкова, маємо зазначити, що поряд з екстенсивним зростанням території міста помітні і якісні зміни, які також свідчать про урбанізацію. Зокрема, ідеться про надзвичайно динамічне будівництво, темпи якого сучасники порівнювали з Москвою. Міська влада намагалася створити єдиний план забудови, щоб регламентувати будівництво, проте так і не змогла зробити цього до кінця досліджуваного періоду, тому забудова була дещо хаотична. Істотно змінився міський ландшафт: зросла кількість поверхів, почала переважати кам’яна забудова, що натомість зменшило кількість пожеж тощо.

Проте міський простір трансформувався не лише завдяки зусиллям Харківської міської думи. Зокрема, індустріальні об’єкти також ставали ще одним модернізаційним чинником для деяких територій. Нові підприємства “колонізували” міську периферію, створюючи там сучасну інфраструктуру й комунікації.

Поява централізованої комунальної інфраструктури істотно змінила якість життя мешканців міста, зробивши його зручнішим і безпечнішим. Зокрема, на початку XX ст. у Харкові приблизно 25 % будинків були під’єднані до системи централізованого водогону, у місті почали будувати каналізацію, забрукували майже половину всієї протяжності вулиць, що набагато поліпшило санітарно-гігієнічну ситуацію в місті. Централізований міський транспорт істотно скоротив відстані для мешканців міста та прив’язав периферійні частини до міської території.

Проте у сфері розвитку благоустрою деякі дослідники зазначають про відставання Харкова від інших губернських міст Російської імперії. По-перше, це пов’язано зі стилем роботи Харківської міської думи, яка вкрай довго розглядала справи, пов’язані з благоустроєм, і дуже часто не шукала раціональних способів їхнього розв’язання. Харківська міська еліта була досить пасивна, не зважала на думку окремих активних представників, які намагалися втілити інновації в облаштуванні простору. Нерівномірне представництво в думі окремих міських районів призводило також до недбалого ставлення до периферійних територій, спричиняючи їхню занедбаність. По-друге, нездатність міської думи домовитися з концесіонерами призводила до їхньої повної монополії, що заважало рухатися до прогресивніших технологій. Особливо помітне повільне впровадження більш технологічних засобів, зокрема електричного освітлення, трамваю та каналізації. Аналізуючи статистичний довідник “Города России в 1910 г.”, спостерігаємо таку ситуацію: з одного боку, у сфері телефонізації, освітленості, забрукованості Харків мав середні показники серед інших губернських міст європейської частини Росії, проте з огляду на його ключове значення в регіоні (зокрема, до міста тяжіла промислова еліта Півдня Росії), входження до десяти найбільших міст Російської імперії загалом, рівень і динаміка розвитку міського господарства були недостатні для того статусу, на який претендував Харків. Набагато менші й більш провінційні міста швидше розв’язували проблеми з благоустроєм.

Соціальна інфраструктура щораз більше охоплювала периферійні райони, надаючи їхнім мешканцям право вважати себе харків'янами. Особливе значення мало розширення медичної допомоги на околиці, що допомагало локалізувати спалахи епідемій в найбільш густонаселених районах міста. Розташування об'єктів соціальної інфраструктури на мапі доводить, що периферійні райони вповні не були модернізовані в імперський період. Розширені можливості для харків'ян уже самі по собі свідчили про міський характер місцевості, особливо за умови відсутності офіційно затвердженого плану міста та швидкої агломерації. Навіть ухвалюючи рішення щодо запровадження певних заходів з благоустрою, Харківська міська дума керувалася тим, чи підпадали ці території під визначення міста. З другого боку, таке маркування чіткіше структурувало місто, даючи змогу виокремити його центр, значущість якому надавала наявність як старих маркерів (сакральні об'єкти), так і нових (Пасаж, Університет) тощо. Відбувався процес, коли периферія, з одного боку, начебто й починала належати до міської культури внаслідок поширення інфраструктури, а з другого – сильнішим ставав контраст між центром і периферією через багатоповерховий ландшафт центру, його облаштованість тощо. На соціальному рівні бачимо, що центр уже в цей період був більш гетерогенний за національною та становою ознакою, ніж периферія. Відповідно міський спосіб життя маркувала наявність розвиненої інфраструктури, кам'яної забудови, мережі громадського транспорту тощо. Місто, збільшуване територіально, почало диктувати нові умови життя.

Говорячи про соціальну модернізацію другої половині XIX – початку XX ст., маємо зазначити, що одним із її наслідків стала деструктуризація міського суспільства. Зокрема, була істотно трансформована міська еліта; її оновили підприємці та інтелігенція, які фактично й були головними “креаторами” міського простору Харкова. У сфері міської влади купецтво втратило свою монополію внаслідок реформи 1870 р., поділивши право на владу з дворянами, що сприяло їхньому протистоянню в Харківській міській думі. Завдяки географічному розташуванню міста поблизу Донецького вугільного басейну Харків ставав осередком важкої індустрії Півдня, а отже, у ньому інтенсивніше відбувалися процеси консолідування підприємницької еліти; унаслідок цього на початку XX ст. підприємницька еліта почала домінувати в місті, що стало специфічною рисою Харкова.

Діяльність інтелектуалів закладала основи для впровадження нових технологій у міський простір, усвідомлення потреби створювати зручне місто. Владу еліт було втілено у просторі: для економічної еліти – у банківському ансамблі в центрі міста, для інтелектуальної – в університетських будівлях. Середні й нижчі прошарки населення, які не мали великого капіталу, усе-таки опосередковано намагалися впливати на простір, звертаючись до міської думи. Нижчі прошарки населення активно поповнював селянський елемент, хоча й не так динамічно, як у столичних містах. Селяни, які втрачали свої станові характеристики в місті, вносили деякі елементи сільської культури в місто. Міграції ставали ще одним стимулом, щоб розвивати інфраструктуру. У тогочасній суспільній думці почали актуалізувати проблему соціального дна, яка у зв'язку з модернізацією постала особливо гостро.

Унаслідок формування нових умов виникали універсальні урбаністичні практики, які дають підстави говорити про консолідування міської спільноти. Зокрема, однією з них була мобільність міського мешканця, простори міста для якого ставали досяжні завдяки розгалуженій транспортній мережі. Поява громадського транспорту сприяла й розвитку нових аспектів повсякденних взаємодій представників різних станів та професійних груп. Транспорт в уяві мешканця ставав частиною міського ландшафту. На новий рівень виходила культура споживання в місті, що було виявлене в більшій ролі стаціонарної торгівлі, появі Пасажу, критих ринків, впливу реклами на споживацьку культуру. Мешканці змінили сприйняття міського простору: центральними доріжками стали Сумська та Катеринославська вулиці, сконцентрувавши споживання. Парки були своєрідними “святковими місцями”, що набували рис публічного простору, таку саму роль починали відігравати й центральні вулиці. Поява публічних просторів сприяла тому, що життя мешканців модерного міста більше виходило на вулиці, стаючи менш приватним.

Отже, у другій половині XIX – на початку XX ст. губернський центр Харків, що вражав сучасників динамікою свого перетворення з непомітного містечка на осередок індустріалізації та модернізації, поступово набуває рис універсального міського способу життя завдяки якісним перетворенням у просторі (появі інфраструктури, регламентуванні забудови) та трансформуванню суспільства, передусім нової еліти, яка сприяла проникненню інновацій у повсякденне життя та появі практик, притаманних лише міському середовищу.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових виданнях України:

1. Боженко А. О. Індустріальні об'єкти як містоутворювальний чинник у другій половині XIX – на початку XX ст. (на прикладі м. Харкова) // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія “Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки”. 2017. Вип. 24. С. 19–23.
2. Боженко А. О. Формування модерного міського простору м. Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст. // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії. 2017. Вип. 20. С. 57–65.
3. Боженко А. О. Простір, що промовляє: соціальні розрізнення у модерному Харкові // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія “Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки”. 2018. Вип. 26. С. 59–64.
4. Боженко А. О. Модерне місто другої половини XIX – початку XX ст. як єдність центру та периферії (на матеріалах м. Харків) // Сумський історико-архівний журнал. 2017. Вип. XXVIII. С. 64–69 (**Index Copernicus**).
5. Боженко А. О. Чорний гумор по-харківськи: сприйняття технічних інновацій мешканцями міста на початку XX ст. (на матеріалах преси) // Сторінки історії. 2017. № 44. С. 51–57 (**Index Copernicus**).

Статті в закордонних фахових виданнях:

6. Боженко А. О. Польська громада у міському просторі Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст. // *Res Historica*. 2018. № 45. С. 155–166 (**CEISH, Index Copernicus, Erih Plus**).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Боженко А. О. Соціальний портрет міщанина другої половини XIX – початку XX ст. (на матеріалах м. Харкова) // *Каразінські читання (історичні науки)*. Тези доповідей 66-ї міжнародної наукової конференції, 26 квітня 2013 р. Харків, 2013. С.199–200.

8. Боженко А. О. Міські обивателі в Російській імперії пореформеного періоду (на матеріалах м. Харкова) // *Каразінські читання (історичні науки)*. Тези доповідей 67-ї міжнародної наукової конференції, 25 квітня 2014 р. Харків, 2014. С. 178–179.

9. Боженко А. О. Соціальна мобільність міських обивателів у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах м. Харкова) // *Juvenia Studia*. Вип. 4. Чернігів, 2014. С. 70–72.

10. Боженко А. О. Економічна диференціація харківських міських обивателів у другій половині XIX – початку XX ст. // *Краєзнавство і учитель*, 28 лютого 2014 р. Харків, 2014. С. 55–56.

11. Боженко А. О. Простір повсякденного життя міського обивателя губерньського міста у другій половині XIX – початку XX ст. (на матеріалах м. Харкова) // *Історичні етюди*. Вип. 4. С. 35–37.

12. Боженко А. О. Сімейне життя міських обивателів в контексті соціальної модернізації Російської імперії (на матеріалах м. Харкова) // *Каразінські читання (історичні науки)*. Тези доповідей 68-ї міжнародної наукової конференції, 24 квітня 2015 р. Харків, 2015. С. 184.

13. Боженко А. О. “Там обыватели боятся трамвая, конки как огня” // *Каразінські читання (історичні науки)*. Тези доповідей 69-ї міжнародної наукової конференції, 29 квітня 2016 р. Харків, 2016. С. 144–145.

14. Боженко А. О. Формування міської ідентичності харків'ян у другій половині XIX – на початку XX ст. / Olena Novikova, Ulrich Schweier, Peter Hilkes // *Jahrbuch der VII. Internationalen virtuellen Konferenz der Ukrainistik “Dialog der Sprachen Dialog der Kulturen. Die Ukraine aus globaler Sicht”*, 27-30 жовтня 2016 р. Verlag readbox unipress Open Publishing LMU, 2017. С. 710–716.

15. Боженко А. О. Візуалізація модерності: Харків у зображальних джерелах другої половини XIX – початку XX ст. // *Збірка матеріалів III Всеукраїнської науково-практичної конференції “Урбаністичні студії: сучасний стан та перспективи розвитку”*, 25 квітня 2018 р.). Дніпро, 2018. С. 223–225.

Наукові праці, які додатково відображають наукові результати дисертації:

16. Боженко А. О. Купецтво vs дворянство: еліта м. Харкова у другій половині XIX ст. – на початку XX ст. // *Місто: історія, культура, суспільство*. № 2. 2017. С. 39–48.

17. Боженко А. О. Модерне місто як символ свята: простір дозвілля киян(ок) у другій половині XIX – на початку XX ст. / К. Диса, О. Бетлій, О. Мартинюк // *Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – середини XX ст.* 2016. К.:Дух і літера. С. 116–127.

18. Боженко А. О. Рейки, труби, ліхтарі: концесіонери і міська дума у творенні модерної інфраструктури Харкова // Україна Модерна. Режим доступу: <http://uamoderna.com/md/bozhenko>. Дата звернення – 27.04.2018.

АНОТАЦІЯ

Боженко А. О. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах міста Харкова). – Кваліфікаційна наукова робота на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук зі спеціальності 07.00.01 – історія України. – Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, Харків, 2018.

У дисертації досліджено основні аспекти формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. у Харкові. Схарактеризовано основні теоретичні засади вивчення модерного міста як феномена, розглянуто маркери модерності міст у Російській імперії, застосування теорії модернізації в межах міської історії. Розкрито головні аспекти в засадах створення модерного міського простору, зокрема забудови, розвитку комунальної інфраструктури, транспорту, комунікацій, мережі освітніх закладів та лікарень, показано динаміку їхніх змін. Простежено вплив індустріалізації на зміну міського ландшафту та соціальних стосунків. Окреслено співвідношення між центром та периферією міста, досліджено уявлення про просторові взаємовідносини частин Харкова, зокрема проблему входження нових територій до його складу. Увагу приділено також змінам у соціальному просторі міста, участі різних прошарків у формуванні міста та їхньому пристосуванню до нових умов, появі нових урбаністичних практик поведінки, пов'язаних із трансформуванням фізичного простору міста.

Ключові слова: стиль життя, урбанізація, Харків, модернізація, міський простір, міська історія, соціальна структура, повсякденні практики, інфраструктура.

АННОТАЦИЯ

Боженко А. О. Формирование городского образа жизни во второй половине XIX – начале XX в. (на материалах г. Харькова). – Квалификационная научная работа на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.01 – история Украины. – Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина. – Харьков, 2018.

В диссертации исследованы основные аспекты формирования городского образа жизни во второй половине XIX – начале XX ст. в Харькове. Охарактеризованы основные принципы изучения современного города как феномена, рассмотрены маркеры современности городов Российской империи, использование теории модернизации в городской истории. Раскрыты основные аспекты принципов создания современного городского пространства, в том числе застройки, развития коммунальной инфраструктуры, транспорта и коммуникаций, сети учебных учреждений и больниц, показана динамика изменений. Исследовано влияние

индустриализации на изменение городского ландшафта и социальных взаимодействий. Раскрыты взаимосвязи между центром и периферией города, исследованы представления о пространственных отношениях частей Харькова, в том числе проблема вхождения новых территорий в его состав. Внимание также уделено изменениям в социальном пространстве города, участию различных слоев населения в создании городского пространства и их приспособлении к новым условиям, появлению новых урбанистических практик поведения, связанных с трансформацией физического пространства города.

Ключевые слова: стиль жизни, урбанизация, Харьков, модернизация, городское пространство, городская история, социальная структура, повседневные практики, инфраструктура.

ABSTRACT

Bozhenko A. O. Forming of Urban Way of Life in the Second Half of the Nineteenth to the Early Twentieth Century (on the example of Kharkiv). – Qualification research paper, manuscript.

Thesis for a Candidate Degree in History. – Speciality 07.00.01 – History of Ukraine. – V. N. Karazin Kharkiv National University. — Kharkiv, 2018.

A modern era in the European history was marked by processes, which had changed society rapidly. Among them urbanization had played an essential role. Kharkiv was one of the cities, which was dynamically developing, and in early 20th century it became a local center. The actual value of the research is predetermined by increasing interest to the urban paradigm in Ukrainian historiography and moderate level of studying of the history of Ukrainian cities. The development of historiography was quite controversial. Despite the fact that in late 19th – early 20th centuries, the urban paradigm appeared both in the societies of Eastern and Western Europe and the intellectual backgrounds became synchronized, in the 20–30s of the 20th century these processes happened by different ways. The urban studies in Soviet historiography were suspended, while in Western humanities the new wave of urban research had begun by 1960. The first efforts to overcome the gap with the Western historiography were made in 1990, although Ukrainian historiography of urban studies still drops behind Western one. The main sources are written (documentation – journals of Kharkiv municipality, letters, laws – city charter, local decrees, statistics – materials of censuses of 1873, 1897, 1912 and 1916, official reference books – Pamyatnaya Knyzhka, Kharkiv calendars, guides, ego-source – memoirs by V. Karpov, K. Antonovych, D. Golitsyn, diaries by M. Vyshnevskaya), visual ones (postcards, photos) and cartographic sources (maps of the city). Methodology of the paper is based on the interdisciplinary character between history, urban studies and sociology. The main methods are critical analysis of sources, statistical analysis, comparative method and mapping.

Studying the processes, which were held in the forming of Kharkiv modern city space, we may observe quite controversial aspects. On the one hand, Kharkiv municipalities tried to standardize Kharkiv buildings, on the other hand, Kharkiv rapid development did not allow to control buildings on the whole, thus, sometimes it had a chaotic character. The quantitative changes such as increasing amount of buildings in 2.5 times, as well as qualitative ones (increasing amount of high-rise buildings) took place.

The physic landscape of the city was transformed because of appearing of great industrial objects (Kharkiv Locomotive Factory, Helferich-Sadet Factory), which became the centers of gravity for infrastructure and colonization of peripheries. The communal infrastructure of Kharkiv was developing rapidly, although comparing to the other province centers its level was average and did not response to Kharkiv ambitions to be a regional center of the Russian South. The progress of transport was braked by concession. Despite this, transport system connected almost all peripheral districts with the center (except for Ural, Zhuravlivka and Kholodna Gora), causing the change of perception of the city space by dwellers. The opposition center–periphery became more evident both by physical characteristics and perception of locals, although a strict differentiation of the center was not available. As a result of increasing city area perception of Kharkiv on the whole became imaginary, thus, we could observe the images of separate parts – paths (Sumska Street as a main artery), vernacular districts and nodes (University, Passage etc.). The city, which due to Robert Park became a social laboratory, erased estate differences and was a place for consolidation of new elites. On the example of Kharkiv the forming of entrepreneur elite was evident. The role of intellectuals as creative class became more obvious. Intellectuals became the initiators to implement innovations in the city life. Modernization caused the transformation of middle layer of citizens, who partially used the changes as their advantages and join the entrepreneur class. Also another part appeared among the marginalized layers. The peasants, who migrated to the city in search of work, increased the problems of marginality. Modern Kharkiv became for its citizens the place of mobility both external and internal, which was caused by a rapid development of transportation. Because of this a new space for everyday life interactions and conflicts was created. Province center became the center of consumption due to developed trade. At the same time the city space became an object of consumption. The public space as a phenomenon had appeared, which included previously excluded groups. Therefore, in the second half of 19th – in early 20th centuries, Kharkiv became a modern city in perception of contemporaries, although its weakness in comparison with the other European cities was obvious. Due to this, new practices of everyday life of the city citizens were forming, which allow to consider the appearance of urban way of life as a phenomenon.

Key words: life style, urbanization. Kharkiv, modernization, city space, social structure, everyday practices, infrastructure, urban history

БОЖЕНКО АНАСТАСІЯ ОЛЕГІВНА

**ФОРМУВАННЯ МІСЬКОГО СПОСОБУ ЖИТТЯ
У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.
(НА МАТЕРІАЛАХ М. ХАРКОВА)**

07.00.01 – Історія України

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук

Відповідальний за випуск: доктор історичних наук, професор
Калініченко Володимир Вікторович

Підписано до друку 12.11.2018. Формат 60×84 ¹/₁₆.
Папір офсетний. Друк. цифровий.
Ум. друк. арк. 0,9. Наклад 100 примірників.
Замовлення №1573.

Надруковано у друкарні ФОП Тарасенко В.П.
Свідоцтво №24800170000043751 від 21.01.2002 р.
61124, м. Харків, вул. Зернова, 6/267.
Тел./факс: (0572) 52-82-11