

Формування модерного міського простору м. Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.

Боженко Анастасія Олегівна

У статті розглядаються проблеми створення міського простору Харкова у другій половині XIX-на початку XX ст. Метою є дослідження відповідності стану Харкова уявленням про модерне місто. Авторкою було зроблено огляд основних ознак модерного міського простору в історіографії, охарактеризовано процеси містобудування та створення міського простору за участі Міської Думи та підприємців. Одним з питань, порушеним в роботі є розгляд процесу мобілізації міста за допомогою міського транспорту. У висновках зазначаємо основні досягнення та недоліки містобудівничої політики Харківської міської Думи.

Ключові слова: Харків, модернізація, міський простір.

Боженко Анастасія. Формирование урбанистического пространства г.Харькова во второй половине XIX – начале XX ст.

В статье рассматриваются проблемы создания городского пространства Харькова во второй половине XIX-начале XX ст. Целью является исследование соответствия состояния Харькова представлениям о современном городе того времени. Автором был сделан обзор основных аспектов городского пространства в историографии, охарактеризованы процессы градостроительства и создание городского пространства Городской Думой и предпринимателями. Одним из вопросов, затронутых в работе является рассмотрение процесса увеличения мобильности города при помощи городского транспорта. В выводах мы касаемся основных достижений и проблем модернизирования городского пространства Харькова.

Ключевые слова: Харьков, модернизация, городское пространство.

Anastasiia Bozhenko. Forming of Kharkiv Urban Space in the Second Half of 19th-the Early 20th Century.

The article is devoted to the problem of creating of urban space in the second half of 19th- the early 20th century. The aim of article is the studying of the compliance with the requirements of Russian modern city. The author made a brief review of basic aspects of urban space in historiography, gave a characteristic to the processes of urban planning and building of city space by city government and entrepreneurs. The attention is also given to the process of increasing mobility of city by the help of transport net. In conclusion, we are highlighting the problems and achievements of the activity of city government in the area of the city space modernization.

Key words: Kharkiv, modernization, urban space.

У статті ми спробуємо розглянути феномен урбаністичного простору як продукту пізньомодерної епохи в локальному контексті, що дозволить нам прослідкувати механізм перетворення «Великого села» на місто та виявити основні суперечності модернізації міст Російської імперії.

Говорячи про теоретичні засади статті, перш за все, слід дати загальне визначення поняттю «простір». У соціології під ним розуміють місця, регіони, території, зони, розміщення тощо, які містять осмислену схему підпорядкування тіл та позицій [30, с.260]. Міський простір за своєю суттю, таким чином, представляє собою триєдиний конструкт, який включає в себе фізичний (будівлі, комунікації, інфраструктура), соціальний (практики споживання та створення фізичних просторів, соціальні стосунки), та уявний (образ міста) підпростори.

Наступним теоретичним аспектом є вплив модернізації на формування міського простору. Основними факторами оформлення простору модерного міста на думку урбаністів є: суттєве пришвидшення темпів забудови, що пов'язане із збільшенням міського населення та розширенням його території, що у свою чергу формує нагальну потребу в існуванні мережі міського транспорту та відповідно, експансії науково-технічних досягнень до міського простору. Крім того, суттєвим чинником стає індустріалізація, яка починає диктувати структуру міста, змінюючи маршрути його мешканців та доповнюючи його ландшафт великими промисловими об'єктами [26; 41, с.93]. Також, окрім присутності вищезгаданих явищ, ключовими є відсутність таких, що роблять з міста «Велике село», а саме: невпорядкованість поселення, відсутність добре розвинутої інфраструктури, неорганізованість ринкових місць, а також переважно дерев'яна забудова [37].

Історіографію проблеми формування міського модерного простору розглядаємо як в контексті вивчення європейських міст в цілому, так і російських зокрема. Говорячи про імперський період вивчення слід зазначити, що, в основному, впроваджувався збір емпіричного матеріалу. Зокрема, в контексті створення всебічної історії розвитку Харкова, ця тема була досліджена Дмитром Багалієм [3]. Радянська історіографія більшою мірою присвячена краєзнавчими розвідками з історії українських міст, зокрема, Харкова [14]. У зарубіжній історіографії аналогічній тематиці стосовно європейських міст в тій чи іншій мірі підіймалася в роботах Девіда Герві [39], Ендрю Лі [40], колективній монографії під редакцією Міріам Левін [41]; міста Російської імперії стали об'єктом дослідження Деніела Бровера [38] та Райнера Лінднера [19]. У сучасній історіографії спостерігається перехід від суто краєзнавчої традиції радянської історичної науки до історичної урбаністики. Активно використовується міждисциплінарність, зокрема, залучається інструментарій соціології та

антропології міста. Такий підхід виразно простежується у монографіях Дмитра Чорного [34], Оксани Вільшанської [5], Вікторії Константинової [15], Тетяни Портнкової [26] тощо.

Основними джерелами при вивченні вказаної теми виступає корпус діловодної документації Харківської міської управи, що зберігається в ДАХО (ф.52). У пресі («Южный край», «Утро») знаходимо відомості про поточні проблеми з фізичним простором та критику дій міської думи. Публіцистична література, зокрема, огляд Є.Гордеєнка «Харьковское городское самоуправление» [6], дає уявлення про ставлення інтелігенції до створення міського простору. Нарешті, у джерелах змішаного типу (Памятные книжки, Харьковские календари) містяться статистичні відомості про стан забудови, путівники дають уявлення про ментальне розмежування простору, джерела особового походження (мемуари В.Карпова [13], К.Антонович [1]) – побутування мешканця міста у просторі. Потужний емпіричний потенціал для мають картографічні джерела, а саме, плани м. Харкова зазначеного періоду, які візуалізують простір.

Модернізаційні процеси в Російській імперії суттєво зачепили, окрім іншого, принципи містобудування та формування міського простору. Дослідниками, зокрема Деніелом Бровером, відзначається така характерна риса модерного містобудівництва, як відхід від суворого державного контролю за плануванням. Це зумовлено тим, що він можливий лише за умов більш-менш стабільної соціальної структури, в той час як модерність спричинила численні міграції та нестійкість складу міського населення, і це не встигало відобразитися у державних планах [38, 14]. Навіть плани, затверджені Міською Думою, швидко застарівали. Так, Єгор Гордієнко, що встиг побувати і гласним думи, і міським головою Харкова у своїй аналітичній праці «Харьковское городское самоуправление, нужды его и недостатки» зазначав, що план міської забудови, прийнятий Думою ще до міської реформи виправлявся вже 12 років на момент написання розвідки. Крім того, наявна була і позапланова розбудова міста, що додавало його структурі певної хаотичності, яка якраз і суперечить модернізаційним процесам. Оновленню також заважала пасивність Міської управи та нерациональне використання ресурсів, що відзначав вже згадуваний нами Єгор Гордієнко: «І в той час, коли місто розкидалося без плану і в ширину, і в дальину, і виводяться там потворні і неможливі вулиці, майже у центрі міста, за Нетечью, залишаються незаселеними більше 60 десятин лише з тієї причини, що управа, не дивлячись на прохання мешканців, не розпланувала цієї пустелі» [6, с.2]. Окрім проблеми розробки нових ділянок міста, на яку вказує колишній міський голова, існувало ще одне завдання, яке було артикульовано модерною добою. Дмитро Чорний у своїй монографії зазначає, що зігнутість та викривлення вулиць не

відповідала модерним тенденціям облаштування міського простору, оскільки це ускладнювало орієнтування у місті, що розширювалося. Це потребувало відчуження та викупу приватних ділянок, на які лише в 1914 р. Міська управа заклала у бюджет 5 тис. руб [32, с.190]. Ми бачимо, що не тільки планування центральних органів влади, а й міське не встигало за швидким розвитком технологій та промисловості, а відповідно, і потребами модернізації простору.

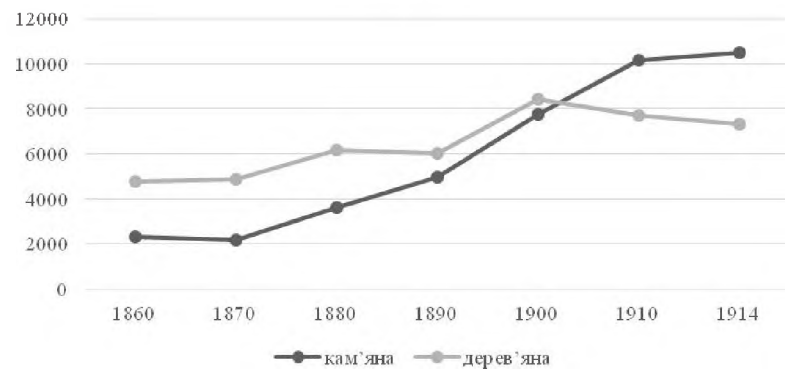
Зважаючи на це, ініціатива з формування міського простору часто походила не від урядовців, а знизу – від підприємців та інтелігенції [38, с. 41]. Виразним показником зростання економічного капіталу та впливу підприємців у місті стало ініціювання останніми побудови монументальних будівель управлінь акціонерними товариствами та підприємницькими організаціями, які спричинилися до значної перебудови центру міста, особливо це стосується Сумської вулиці [12, с.198]. Так, у Харкові одним з найпомітніших на Сумській вулиці в архітектурному плані став будинок Ради з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії та Купецький банк на пл. Павловській [19, с.121], що унаочнювало зростання значення саме економічного капіталу у пореформеному міському суспільстві.

Прибуткові будинки ставали додатковим джерелом отримання капіталу для підприємців, що було своєрідною реакцією на інший соціальний аспект, а саме збільшення у цей період географічної мобільності населення, зокрема, притоку до міста достатньо великої кількості селян-відхідників, що переїздили до міста задля праці на промислових об'єктах та поденно; більш мобільною ставала інтелігенція [17]. У 1860-х рр. з напливом селян-відхідників, починається справжня будівельна лихоманка. «Харківці вже будувалися не згідно з наказом керівництва, як це було у попередні десятиліття, тому що володіння будинками в Харкові стало справою прибутковою» - зазначав Дмитро Багалій. Проте, оскільки будинки будувалися на швидку, їхня якість була низькою [3, с.57]. Швидкій забудові міста його мешканцями сприяла також і та обставина, що тепер було легше отримати кредит в банку на будівництво [3, с.57]. Крім того, така тенденція сприяла утворенню ринку житла.

Також ще однією тенденцією у модернізації міського простору стає те, що поряд з кількісним збільшенням будівель, забудова поступово змінюється і якісно, коли відсоток дерев'яних будинків поступово вже у 1900-тих рр. поступається кам'яним, які є більш пожегобезпечними [31, 32, 33]. Причому така тенденція помітна як на прикладі жилої забудови, так і господарської. Так, розробляючи план благоустрою Благовіщенського базару, Харківська міська управа перш за все акцентувала увагу на заміну дерев'яного будівництва кам'яним: «Починаючи від Бурсацького моста через Благовіщенський виїзд до Різдвяної вулиці лицевий бік рибних, чорно-

бакалійних, а також внутрішню лінію м'ясних лавок постановити побудувати кам'яні....Кам'яними ж мають бути: зовнішній бік червоного ряду та магазини з готовим одягом. Інші лавки можуть бути і дерев'яними». [8, арк.4]. Проте така позитивна динаміка стосувалася лише центру міста, відтоді як на периферіях забудова залишалася переважно дерев'яною [7, с. 13].

Забудова Харкова у другій половині XIX – на початку XX століття



Втім, наявність позитивної динаміки зростання кількості будинків сама по собі не є показником достатнього ступеню розвитку містобудівництва. Якщо ми порівняємо темпи зростання кількості будівель та населення Харкова, то побачимо, що коли населення зросло у 5 р.[20, 31, 32, 33], кількість будівель – лише у 2,5 р. І ми дійсно спостерігаємо збільшення щільності населення у міських садибах: у 1912 р. на міську садибу приходилося 28,5 людини, відтоді як в 1866 цей показник сягав 13,5 осіб, у 1892 р. – 18,4 осіб. Проте, якщо взяти показники населення, що проживало у квартирах, то середня щільність за містом складала 6 осіб на квартиру, тоді як у 1879 р. вона була навіть більшою – 6,8, також трішки збільшується середній об'єм жилого приміщення для мешканців: з 3 куб. сажнів у 1892 р. до 3,4 у 1912 р., то ж суттєвої житлової проблеми не спостерігаємо [22, с.53].

Ознакою модернізування будівництва стало не лише переважання каменю як основного будівельного матеріалу, але й утворення специфічного архітектурного стилю, що відрізнявся своєю функціональністю, і за словами Райнера Лінднера підкреслював перехід планування міст у

руки підприємців [19, с.311]. Також збільшується кількість поверхів і змінюється практичне навантаження: тепер на перших поверхах великих будівель підприємців розташовуються магазини, особливо це стосується центральних районів міста.

Фізичне розширення кордонів міста ставало приводом до створення відповідних умов для мобільності його мешканців. Важливою подією стала побудова у Харкові залізничного вокзалу, який поклав початок засвоєнню територій, що розташовувалися близько т.зв. Архієрейської левади. «На леваді, що стояла пустою, виросло ціле залізничне містечко, до якого потім почало відчувати тяжіння і саме місто» - зазначав Дмитро Багалій [3, с. 59]. Причому, як можемо побачити з доповіді Миської думи, у питанні про розбудову залізниці та нових станцій приймали участь не лише урядовці, але й зацікавлені домовласники: «Внаслідок незгоди між депутатами різноманітних частин міста у питанні про те, де будувати станцію – під Холодною горою чи на Кінній площі, - були призначені збори миського суспільства та домовласників всіх станів», в результаті все ж таки вирішено було будувати станцію під Холодною горою [30, с.2]. Як ми можемо помітити, порівнюючи плани міста 1866 та 1880 рр., внаслідок засвоєння територій для вокзалу, воно значно розширилося у північно-західному напрямку. Створення миської транспортної мережі також суттєво змінило простір міста. Так, Дмитро Багалій зазначав, що завдяки появі дешевого сполучення окраїн з центром міста вони почали активно заселятися і домоволодіння на периферії ставало дедалі перспективнішою справою [3, с.63]. Кінна залізниця та трамвай створили також нові можливості для комунікації, адже пов'язували важливі точки міста, дозволяючи харків'янам швидко діставатися будь-якого його куточку. Напередодні війни діяли дві лінії конки довжиною 10 верст та 6 трамвайних довжиною близько 17 верст. Нові види транспорту істотно змінили антропологічний ландшафт, особливо, це стосується периферійних місцевостей, які за допомогою мережі миського транспорту поступово включалися до урбанізованого простору. Відтепер мешканці міста значно скоротили для себе відстані великого міста.

Отже, бачимо поступове набуття миським простором Харкова модерних рис: на його формування все більше починає впливати підприємницький капітал, істотно змінюється якість забудови, зокрема, збільшується кількість поверхів, використовуються нові матеріали; мережа транспорту зв'язує центр та периферію та робить місто зручним для проживання. Проте, не дивлячись на це, існували і певні негативні явища, що гальмували розвиток міста. Пасивність Думи, її забюрокрайованість зовсім не сприяли вирішенню проблем із забудовою та благоустроєм Харкова. Так, Єгор Гордієнко зазначав, що Дума не дуже любить будувати.

чекаючи на ініціативу інших відомств і підприємців, та зовсім не дбаючи про бюджет міста: «У нас робляться споруди не з метою прикрасення міста і не для помноження міських прибутків, але головним чином з метою виконати натуральну повинність, що лежить на шляху, залишаючи за собою іншу повинність, а саме, постійно ремонтувати та перебудовувати побудоване» [6, с.17]. Говорячи про площі міста, Гордієнко порівнював їх навіть з татарським базаром через неохайність та бруд [6, с.6]. Ми бачимо тут прояви доволі формалізованого підходу Думи до виконання плану з благоустрою. Показовим є приклад Біржевої площі. Так, вирішуючи у 1871 році проблему її благоустрою, зокрема недобудованого приміщення, міський голова, критикуючи попередників, зазначав, що «якою б сумною не видавалася справа, розпочата без досвіду та належного контролю, внаслідок чого доводиться ховати тисячі паль та тисячі рублів... Але ж що робити з цією площею, яка в найкращій частині міста являє собою жакхливий вигляд розрухи, заросла травою та прорізнана глибокими канавами, що сповнені нечистот, з яких стирчать наполовину вбиті палі...». В результаті було вирішено піти шляхом найменшого спротиву та засипати вже вбиті палі разом з канавами [9, арк. 38]. Бачимо тут не тільки нераціональне використання коштів, проте і недбале ставлення до благоустрою навіть центральних частин міста.

Таким чином, бачимо, що модернізаційні процеси призвели до істотних змін в організації та створення міського простору Харкова. Почався хаотичний розвиток міста внаслідок чого перед Думою постало завдання надання йому певної структури та відповідності модерному часу. Досить активно починається і капіталізація міста, що передусім відбулося на появі т.зв. прибуткових будинків, а також приміщень великих промислових об'єднань. Зростаюча мобільність населення, пов'язана з індустріалізацією, викликала появу мережі міського транспорту, спочатку кінного, а потім і електричного трамваю. Проте остаточному перетворенню Харкова на модерне місто помітно заважали пасивність міської Думи у вирішенні питань з благоустроєм, її консервативності, завдяки чому периферія міста так і не була включена в урбанізований простір до розпаду Російської імперії.

Література

1. Антонович К. З моїх споминів / К. Антонович. – Вінніпег, 1965.
2. Багалеї Д. И. История города Харькова за 250 лет его существования (1655-1905): историческая монография / Д. И. Багалеї, Д. П. Миллер. – Т. 2. – Харьков, 2004.

3. *Багалій Д. І.* Автобіографія. 50 літ на стороні української культури / Д. І. Багалій. – Харків, 2002. – 192 с.
4. *Бурдье П.* Соціологія соціального пространства / П. Бурдье. — М.; СПб, 2007.
5. *Вільшанська О. Л.* Повсякденне життя міст України кінця ХІХ – початку ХХ.: європейські впливи та українські національні особливості / О. Л. Вільшанська. – Київ, 2009.
6. Г. Харьков. Справочник по городскому общественному управлению. – Харьков, 1913.
7. *Гордеенко Е.* Харьковский городской самоуправление, нужды его и недостатки, состояние общественного хозяйства и промыслов г. Харьков / Е. Гордеенко. – Харьков, [1883?].
8. Державний архів Харківської області. – Ф. 52. – Оп. 1. – Спр. 86. – 480 арк.
9. Державний архів Харківської області. – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 77. – 41 арк.
10. *Донік О. М.* Купецтво України в імперському просторі (ХІХ ст.). / О. М. Донік. - Київ, 2008.
11. Жало. – 1908. – №4.
12. *Зиммель Г.* Большие города и духовная жизнь / Г. Зиммель. – Режим доступу: <http://www.ruthenia.ru/logos/number/34/02.pdf>. Доступ: 10.10.16
13. *История города Харькова XX столетия* / Ред. Сергій Іванович Посохов. – Харків, 2004.
14. *Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область* / М. А. Сіроштан, В. І. Астахов, Г. Г. Бурик, С. З. Голиков. - Київ, 1966.
15. *Карпов В. П.* Воспоминания / В. П. Карпов – М., 1933.
16. *Константинова В.* Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861-1904 роки). – Запоріжжя, 2010.
17. *Кошман Л. В.* Культурное пространство русского города ХІХ – начала ХХ вв. К вопросу о креативности исторической памяти / Л. В. Кошман // *ВВ: Культуры и искусства.* – 2013. – № 2. - С. 42-115. DOI: 10.7256/2306-1618.2013.2.639. Режим доступу: http://e-notabene.ru/ca/article_639.html.
18. *Лефевр А.* Производство пространства / А. Лефевр. - Москва, 2015.
19. *Лінднер Р.* Підприємці і місто в Україні, 1860-1914 рр.: Індустріалізація і соціальна комунікація на Півдні Російської імперії. / Р. Лінднер. – К.; Донецьк, 2008 .
20. *Ніколаєва Т. М.* Підприємці в освітньо-культурному просторі України (остання третина ХІХ – початок ХХ ст.) / Т. М. Ніколаєва. – Київ, 2010.
21. *Памятная книжка Харьковской губернии.* – Харків, 1862 .
22. *Переpletчиков А. В.* Главные итоги переписи города Харькова 8 декабря 1912 года / А. В. Переpletчиков. – Харьков, 1914.

23. План г. Харькова 1866. – Режим доступу: goo.gl/gESYuPcontent_copy. – Доступ: 28.10.2016.
24. План г. Харькова 1880. – Режим доступу: goo.gl/wuAgLycontent_copy. – Доступ: 28.10.2016.
25. План г. Харькова 1903 г. – Режим доступу: <http://dalizovut.narod.ru/istorii/biemarr.jpg>. – Доступ: 28.10.2016.
26. *Портнова Т.* Українські міста Російської імперії середини ХІХ – початку ХХ століть в світлі модернізаційної теорії / Т. Портнова. – Режим доступу: goo.gl/XSsQmP. – Доступ: 02.05.17.
27. Утро. – 1915. - 11 августа.
28. Утро. – 1915. - 1 января.
29. *Филиппов А.Ф.* Социология пространства / А.Филиппов. – М., 2008. - 290 с.
30. *Харьковская городская Дума.* Об архиерейской леваде, занятой станцией железной дороги / Харьковская городская Дума. – Харків, 1876 . – 7 с.
31. *Харьковский календарь на 1875 / Харьковский губернский статистический комитет .* – Харків , 1873 .
32. Харьковский календарь на 1888 год / изд. Харьк. губерн. стат. ком. – Харьков, 1887.
33. Харьковский календарь на 1902 год / Ред. В. В. Иванов. - Харьков, 1902.
34. *Чорний Д. М.* По лівий берег Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець ХІХ – початок ХХ ст.). / Д. М. Чорний. – Харків, 2007.
35. *Южный край.* – 1913. – 11 июня.
36. *Южный край.* – 1915. – 20 августа.
37. *Bradley J.* Muzhik and Muscovite: Urbanization in Late Imperial Russia / Joseph Bradley. – University of California Press, 1985.
38. *Brower D. R.* The Russian City between Tradition and Modernity, 1850-1900 / D. R. Brower. – University Of California Press, 1990.
39. *Harvey, D.* Paris, Capital of Modernity / D. Harvey. - London, 2003.
40. *Lees, A.* Cities and the Making of Modern Europe, 1750-1914 / A. Lees, L. H. Lees. – Cambridge University Press, 2007.
41. *Levin M.* Urban Modernity: Cultural Innovation in the Second Industrial Revolution / Miriam Levin, Sophie Forgan, Martina Hessler, Robert H. Kargon, Morris Low. – MIT Press, 2010.