

Харківський національний університет імені В.Н.Каразіна
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Боженко Анастасія Олегівна

УДК 94:[394+911.375.1](477.54-25)"

ДИСЕРТАЦІЯ

**«Формування міського способу життя
у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.
(на матеріалах м. Харкова)»**

Спеціальність — 07.00.01 Історія України
(історичні науки)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук
Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ А.О.Боженко

Науковий керівник: Калініченко Володимир Вікторович, доктор
історичних наук, професор

Харків — 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 за спеціальністю 07.00.01 “Історія України”. — Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, Харків, 2018.

В європейській історії наприкінці XVIII ст. зростання економічної ролі міст стало одним з визначних факторів розвитку суспільства. Російська імперія не могла залишитися осторонь цих процесів, хоча вона і вступила до нової доби із запізненням, у другому ешелоні модернізації. Харків був одним з міст, що найбільш динамічно розвивалося та на початку XX ст. зайняло місце регіонального центру. Зважаючи на зростання інтересу до урбаністичної парадигми в сучасній українській історіографії та недостатньому ступеню вивченості історії українських міст саме з цих позицій, звернення до теми є актуальним.

Розвиток історіографії теми був достатньо суперечливим. В той час, як кінець XIX — початок XX ст. характеризувався появою урбаністичних ідей в суспільстві як Західної, так і Східної Європи, то у 20-30-х рр. XX ст. процеси пішли різними шляхами: якщо у радянській історіографії урбаністичні дослідження згортаються та перетворюються на краєзнавчі, то в західній науці вже у 1960-х рр. стається новий сплеск досліджень з історії міст та формується сучасна урбаністична парадигма. В радянській історіографії зацікавлення до урбаністики стало помітним лише у 1970-х рр. На сучасному етапі, який традиційно датується з 1990-х рр. починаються спроби в українській історіографії подолати відставання у галузі міських студій, проте остаточно цей розрив подолати не вдалося.

Джерельну базу роботи складають письмові джерела (законодавчі та інші нормативно-правові акти — Міське положення, постанови харківських органів самоврядування, діловодні — журнали засідань Харківської міської думи, листування з різних питань, статистичні — матеріали переписів 1873, 1897, 1912, 1916 рр., документи особового походження — мемуари В. Карпова, К. Антонович, Д. Голіцина, щоденники К.Вишневської), аудіовізуальні (листівки, фотографії) та картографічні (плани міста).

Методологія роботи побудована на міждисциплінарному зв'язку історії, урбаністики та соціології. Основні методи, що використані — це метод статистичного аналізу (дослідження динаміки змін у благоустрої, соціальна структура міста тощо), контент-аналіз (дослідження преси з метою дослідження ставлення до технічних інновацій, образу міста), метод картографування (розташування індустріальних об'єктів у міському просторі), компаративний (дослідження рівня розвитку інфраструктури у порівнянні з іншими містами Російської імперії), а також загальноісторичні методи аналізу, синтезу, збережено принцип історизму.

Модерна доба, з одного боку, сприяла тому, що влада намагалася привести забудову Харкова до певного стандарту, з іншого — його стрімкий розвиток не дозволяв в повній мірі контролювати забудову, тож іноді вона відбувалася хаотично. У другій половині XIX — на початку XX ст. стаються як істотні кількісні зміни (зокрема, загальна кількість будівель за вказаний період зросла у 2,5 разів), так і якісні — збільшується кількість багатоповерхівок до шести поверхів, кам'яні будинки остаточно починають переважати над дерев'яними. Велику увагу міська влада надавала перебудові ринків, покращенню санітарних умов торгівлі, створенню критих приміщень, що виводило торгівлю на новий рівень. Міська влада турбувалася і про створення паркової зони, відкритої для всіх мешканців, яка наближалася до характеристик публічного простору.

Фізичний ландшафт міста суттєво змінився внаслідок появи великих індустріальних об'єктів (Паровозобудівний завод, Завод Гельферих-Саде), які ставали центрами тяжіння для інфраструктури. Заводи намагалися також створити соціальну інфраструктуру для своїх робітників (побудова житла, створення навчальних закладів), проте не завжди ці ініціативи були успішними.

Динамічно розвивалася комунальна інфраструктура Харкова, проте не завжди її розвиток був достатній для покриття потреб населення міста. У порівнянні з іншими губернськими центрами рівень розвитку Харкова залишався на середніх позиціях відносно інших губернських міст. Розвиток транспортної системи також відчутно гальмувався концесійним способом впровадження, проте вже наприкінці досліджуваного періоду вона зв'язала майже всі околиці (окрім Журавлівки, Уралу та Холодної гори) з центром, істотно змінивши сприйняття фізичного простору мешканцями міста.

Необхідною умовою модернізації міського простору стало розгалуження соціальної інфраструктури. Зокрема, розширення мережі лікарень відбувалося досить стрімко, з'являються і місцеві амбулаторії на околицях міста, що робило боротьбу з інфекційними захворюваннями більш ефективною. Якщо говорити про освіту, то вона стала більш доступною для широкого загалу та поступово згладжується гендерний перекіс.

Більш чітко почала проявлятися дихотомія центра та периферії як за фізичними ознаками, так і у свідомості харків'ян. Престижні центральні райони почали визначатися за допомогою модерних маркерів (Пасаж, Університет, банківська забудова), багатопверхівок, наявності бруківки, належного освітлення тощо. Ставалися процеси, що на перший погляд можуть здатися суперечливими: з одного боку, місто поглинало передмістя, колишні заміські частини включалися у його простір, з іншого ж можна

побачити, що збільшувався контраст у благоустрої і відповідності околиць вимогам модерного міста, і певною мірою, вона все ще не вважалася справжнім містом. Порівнюючи соціальну структуру, можемо зазначити, що гомогенність населення збільшувалася у напрямку до околиць. За соціальним складом, населення околиць вже не було суто сільським, проте й не спостерігалось соціального розмаїття, характерного для міста. Внаслідок розширення території міста його сприйняття як єдиного цілого ставало скоріше уявним, тож у джерелах можна зафіксувати образи не лише міста в цілому, а й окремих частин — стежок (Сумська як головна артерія), вернакулярних районів та ядер, які були визначними не лише у фізичному, а й у соціальному сенсі (Університет, Пасаж тощо).

Місто, яке за висловом Роберта Парка, ставало соціальною лабораторією, стирало станові відмінності та було місцем формування нових еліт. Зокрема, на прикладі Харкова виразно помітно формування підприємницької еліти, причому Харків ставав центром тяжіння на регіональному рівні. Все більше в умовах модернізації проявлялася роль інтелігенції як “креативного класу”, яка ставала ініціатором впровадження технічних інновацій. Дворянству у більшості не вдалося стати справжнім міським прошарком та сприяти модернізації міста.

Модернізація сприяла трансформації середнього прошарку населення, частині представників якого вдалося використати зміни на свою користь та влитися до класу підприємців. Проте у великому місті загострюються проблеми маргіналізованих прошарків, частину якого поповнювало селянство, що мігрувало у пошуках роботи. Селянські міграції сприяли ускладненню ситуації з соціальною інфраструктурою.

Модерний Харків ставав для своїх мешканців місцем мобільностей, як внутрішньоміських, так і човникових, чому сприяв стрімкий розвиток транспортної мережі. Це в свою чергу формувало нову площину для

повсякденних взаємодій та конфліктів. Технічні інновації також не відразу були сприйняті суспільством, тож можна спостерігати цілий спектр емоцій — від захоплення до недовіри і страху.

Новим явищем стала поява культури споживання просторів. Поступово вулиця почала відігравати роль своєрідного публічного простору, посилюючи соціальні взаємодії. Серед найпомітніших стежок харківського мешканця, виразними прикладами яких є вулиці, можна назвати Сумську та Катеринославську. Садово-паркова зона, в свою чергу, слугувала центрами дозвілля, «місцями свята» у місті, а також своєрідним місцем консолідації міської спільноти. Виокремлюються своєрідні ядра модерності, зокрема, це Пасаж, який створював нові можливості для споживання. Трансформувалася роль центрів об'єднання національних меншин, зокрема, поляків. Якщо на початку періоду це був сакральний центр, костюл, то згодом він набуває світських функцій, і навколо нього формуються культурні об'єднання.

Отже, Харків другої половини XIX — початку XX ст. вже почав відповідати уявленням тогочасних інтелектуалів про модерне місто в Російській імперії, проте все ж таки відставав від більшості європейських міст. Зміни були як кількісні — територія міста за зазначений період зросла у 1,5 разів, так і якісні — територія облаштовувалася мережею інфраструктури. Відповідно до цього формувалися і нові практики поведінки міського мешканця, які вже дозволяють говорити про появу міського способу життя як феномену.

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

SUMMARY

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. — Specialty 07.00.01, “History of Ukraine”. — V. N. Karazin Kharkiv National University, Kharkiv, 2018.

Modern era was marked in European history by process, which had changed society rapidly. Among these processes significance place was held by urbanization. The Russian empire could not stay away of these processes, although it came to new epoch with a delay, within the second echelon of modernization. Kharkiv was one of the city, which were dynamically developing and at the beginning of 20th century became a local center. Considering the increasing interest to the urban paradigm in Ukrainian historiography and moderate level of studying of the history of Ukrainian cities from this positions, referring to the topic is actual.

The developing of historiography was quite controversial. While in the end of 19th – the early 20th the urban paradigm appeared both in the societies of Eastern and Western Europe and the intellectual backgrounds became synchronize, then in 20-30th year of 20th century these processes came by different ways. The urban studies in Soviet historiography were suspended, while in Western humanities the new wave of urban researches began by 1960th. In Soviet historiography the interest to the urban studies was renewed only in the 1970th. The efforts to overcome the gap with the Western historiography were made since 1990th, although Ukrainian historiography of urban studies still lags behind Western one.

The main sources of paper are written (documentation – journals of Kharkiv municipality, letters, laws – City Statement, local decrees, statistics – materials of censuses by 1873, 1897, 1912 and 1916, official reference books – Memory books, Kharkiv calendars, ego-source – memoirs of Vasyl` Karpov, Katheryna

Antonovych, Dmytro Golytsyn, diaries of Mariia Vyshnevs'ka), visual ones (postcards, photos) and cartographic sources (maps of city of various periods).

Methodology of paper is based on interdisciplinary connection between history, urban studies and sociology. The statistic method is used for research of development of city infrastructure, changes in social structure, content analyze helped us to study the perception of technical innovations, the method of mapping is useful for studying the connections between various elements of space, comparative one may show us the level of development of Kharkiv relative to other cities of Russian Empire. The common methods, such as analyze and synthesis are used.

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, by another, Kharkiv rapid development did not allow to control buildings in whole, thus it sometimes had chaotic character. The quantitative changes such as increasing the amount of buildings in 2,5 times as well as qualitative ones (increasing the amount of high-stored buildings) took place.

The great attention was bring to the rebuilding of market places, which improved the quality of sanitation. Municipality began to create city park area, which was open to all inhabitants and have some features of public space.

The physic landscape of the city was transformed because of appearing of great industrial objects (Kharkiv Locomotive Factory, Helifrich-Sadet Factory), which became the centers of gravity for infrastructure and colonization of peripheries. The enterprises tried to create social infrastructure for their workers, although their initiatives were not always successful.

The communal infrastructure of Kharkiv was developing rapidly, although comparing with another province centers its level was average and did not response to the Kharkiv ambitions to be a regional center of Russian South. The

progress of transport was slowed down by concession. Despite this, transport net connected almost the all peripheral districts (besides Ural, Zhuravlivka and Kholodna Gora) with center, causing the change of perception of city space by dwellers. The systems of water supply and sewerage were developing quite slow, for example, the sewerage was began to build only in 1914. Till the end of studied period the part of constructed project was 14%. Merely half of Kharkiv streets was covered with cobblestones. In sphere of street lighting we may observe both quantitative and qualitative change: for example, in 1898 the first electric lanterns appeared on the Kharkiv streets. Till the 1910 their number doubled from 1986 to 3466 ones. The telephone net was one of the most developed in Russian empire due to the Kharkiv industrial character.

The development of social infrastructure became one of the necessary features of modern urban space. The construction of specialized buildings for hospitals and schools became prevail. The spreading of hospital net was rapid, the local ambulatories were appeared, which made the struggle with infections more effective. Education became more available for low estates. Gender disbalance, which was significant in previous period, began smooth out, although mostly in the sphere of primary education.

The opposition between center and periphery became more significance both for physical characteristics and perception of Kharkivities, although strict separation of center did not take place in this period. The places of prestige were marked by modern objects (Passage, University, bank ensemble etc.), high-rise buildings, pavements, lighting and transport connection. On the one hand, the city absorbed suburbs and they became a whole with the city, by the other, we could observe, that the contrast between center and periphery increased, thus outskirts of city were not perceived as true city, sometimes even on official level.

Comparing social structure of center and periphery, we could observe the increasing of population ethnic and social homogeneity near peripheries, although

its population was not rural. In results of increasing of city area perception of Kharkiv as whole became imaginary, thus we could fixate the images of separate parts – paths (Sums'ka Street as main artery), vernacular districts and nodes (University, Passage etc.).

The city, which by Robert Park became a social laboratory, erased estate differences and was a place for consolidation of new elites. On example of Kharkiv the forming of entrepreneur elite was clearly seen. The role of intellectuals as creative class became more obvious, for its representatives became the initiators of implementation of innovations in city life. Nobles, which represented old elite, could not become true urban strata. Thus, their influence on city modernization was minimal.

Modernization caused the transformation of middle layer of inhabitants, which partially used the changes to their advantages and join to the entrepreneur class. Although another part recruited the marginalized layers. The peasants, which migrated to the city in search of work, as well sharpened the problems of marginals, not becoming truly city dwellers.

Modern Kharkiv became for its dwellers the place of mobility, both infernal and internal, which were caused by rapid development of transport. In cause of this new space for everyday life interactions and conflicts was created. The technical innovations were not perceived by city dwellers by first time, thus we could see a spectrum of emotion, beginning from admiration and ending to the fear.

Province center became the center of consumption due to branching trading network. In the same time the city space became an object of consumption. The street played a role of public space, increasing social interaction among various group of population. Parks and gardens were the centers for leisure, places of feast in the city. The nodes of modernity appeared. One of the brightest example of such node is Passage, which created new opportunities for consumption. The public space as phenomenon appeared.

Therefore, Kharkiv in the second half of 19th – the early 20th was beginning to be relevant to the perceptions of modern city in this epoch in Russian empire, although its lag from European cities was obvious. The changes were both quantitative (the city territory increased in 1,5 times during researching period) and qualitative. Due to this new practices of everyday life of city dwellers were forming, which allow to consider the appearance of urban life style as phenomenon.

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

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових виданнях України:

1. 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**).
2. 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**)
3. 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.
4. 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.
5. 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.

Статті у 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 (**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. // Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – середини XX ст. 2016. Київ: 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.

Зміст

Вступ.....	16
Розділ 1. Вивчення модерного Харкова: історіографія, джерельна база та методологія дослідження.....	23
1.1.Історіографія теми.....	23
1.2.Джерельна база.....	40
1.3.Методологічна основа та основні методи дослідження.....	54
Висновки до розділу 1.....	65
Розділ 2. Модерний міський простір Харкова як чинник формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст.....	67
2.1. Структура міського простору Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.....	67
2.2. Динаміка розвитку інфраструктури Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.....	77
Висновки до розділу 2.....	112
Розділ 3. Міське суспільство Харкова у другій половині XIX—на початку XX ст.....	116
3.1.Еволюція соціальної структури Харкова в умовах модерності.....	116
3.2.Урбаністичні практики та повсякденні маршрути харків'ян у другій половині XIX – на початку XX ст.....	142
Висновки.....	168
Список використаних джерел та літератури:.....	175
Додатки.....	220

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Урбанізація стала однією з основних характеристик розвитку європейських країн у XIX – на початку XX ст., причому це виражалося не лише у відсотковому збільшенні мешканців міських поселень, а й у якісних змінах, які все більше відокремлювали місто як самостійний феномен. Міста XIX—початку XX ст. в зарубіжній історіографії визначаються як “місця народження модерності” [458, с. 545]. Саме в цей час з’являється міський спосіб життя як феномен. Російська імперія, хоча і з запізненням, також включалася в європейський контекст урбанізації. Особливо виразно ці процеси можна побачити на прикладі великих губернських міст, які ставали осередками модерності, одним з яких і є Харків. В контексті вивчення теми нам важливо зрозуміти сутність перетворень, які дозволяють застосовувати дефініцію модерного міста до Харкова та можливість такого використання.

Період пізньомодерного суспільства став відправною точкою для сучасної урбанізації, тому вивчення процесів урбанізації допоможе прослідкувати генезу процесів, відгомін яких ми спостерігаємо у сучасності. Міська цивілізація почала диктувати правила життя, залучаючи до сфери свого впливу і сільське населення. Міста ставали місцями концентрації різноманітних видів капіталу, владних інститутів, освітніх, медичних закладів, закладів дозвілля, що робило їх привабливими. Крім того, зростання комфортності життя, поява нових можливостей притягувало, мов магнітом, населення дрібніших поселень. Суспільство ставало більш мобільним, як в соціальному аспекті, що характеризувалося зникненням жорстких меж між станами та консолідації міської спільноти як єдиного цілого, так і фізичному, всередині міста і поза межами.

Харків ставав певним осередком економічної та політичної влади регіону, який в ментальному уявленні мешканців Російської імперії мав назву Півдня Росії. Його статус вимагав і фізичної відповідності, в тому числі, розгалуженості мереж транспорту, комунальної і соціальної інфраструктури.

Говорячи про актуалізацію теми в українському дослідницькому полі, то варто зазначити, що останнім часом, як виклик на появу «нової міської історії» в історіографічному дискурсі, сформувався доволі потужний корпус наукових досліджень, присвячених модерним українським містам, зокрема, це роботи Д. М. Чорного, О. Л. Вільшанської, Т. В. Портнової, М. Л. Долинської, завдяки яким стає можливою наукова дискусія за темою. Проблема модерних міст як комплексна тема досліджується на базі таких наукових інституцій, як Інститут історичної урбаністики (Бердянськ), Центру міської історії (Львів), кафедра українознавства філософського факультету імені В. Н. Каразіна. Зацікавлення до теми спостерігаємо і в закордонній історіографії, де ключові роботи Деніела Бровера, Патріції Герлігі, Майкла Хема з'явилися ще у 1970-80-х рр., проте не можна сказати про зникнення інтересу і в наші часи, зокрема, це дослідження канадського історика С. Біленького. Тож наявність наукового зацікавлення темою робить можливим для нас включення нашої дисертаційної роботи до контексту української історичної науки.

Крім того, обрана тема дозволяє використовувати міждисциплінарний зв'язок історії з соціологією та урбаністикою, що відповідає сучасним тенденціям у гуманітаристиці. Такий підхід допоможе кращому розумінню процесів урбанізації в минулому.

Об'єктом дослідження є формування міського способу життя Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст. **Предмет** — еволюція міського простору та його складових (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 у м. Харкові.

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

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі **завдання**:

- висвітлити стан проблеми в історіографії, зробити огляд джерельної бази роботи;
- окреслити дослідницьку парадигму, в рамках 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.

Методологія дослідження. У роботі використано методи аналізу та синтезу, загальноісторичні методи критичного аналізу джерел, а також методи, запозиченні з суміжних дисциплін (контент-аналіз, статистичний

аналіз, метод ментального картографування). Робота має міждисциплінарний характер.

Хронологічні межі роботи охоплюють період другої половини XIX-початок XX ст. Нижня межа збігається з початком модернізаційних процесів в Російській імперії, які дали поштовх зростанню міст та якісним змінам у способі життя міських мешканців. Верхня – припинення існування Російської імперії у 1917 р., кардинальний злам всього укладу життя. Ці рамки дозволяють дослідити тему за доби найбільш динамічної урбанізації в історії Російської імперії.

Територіальні межі дослідження — територія м. Харкова (в межах міста другої половини XIX – початку XX століття, враховуючи передмістя, які поступово входили до складу міської території протягом зазначеного періоду — Журавлівка, Іванівка, Холодна Гора, Лиса Гора, Ващенківська левада, Основа тощо), який на той час був одним з найбільших губернських міст Російської імперії.

Наукова новизна отриманих результатів. В ході дослідження авторка з'ясувала низку аспектів, в тому числі нею *вперше* було:

- досліджено взаємодію індустріальних об'єктів з фізичним простором Харкова;
- простежено динаміку розвитку комунальної інфраструктури Харкова в сукупності та проведено порівняльний аналіз з розвитком губернських міст Європейської Росії;
- розглянуто просторовий розвиток соціальної інфраструктури;
- порівняно соціальну структуру центральних та периферійних частин міста.

Деякі питання, що вже привертали увагу було *уточнено*, зокрема:

- проблему взаємодії закордонної та української історіографії міської історії;
- основні маркери модерного міста для східноєвропейської моделі урбанізації на прикладі Харкова;
- основні проблеми модерного містопланування Харкова;
- фізичне районування міста, взаємодія 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.

В той самий час *отримали подальший розвиток* питання розвитку комунальної інфраструктури Харкова, зокрема, концесійний спосіб фінансування, питання про основи стратифікації міського суспільства Російської імперії.

Особистий внесок: тема дослідження була сформульована здобувачкою самостійно, так само, як і вирішення дослідницьких завдань. Всі публікації авторки є одноосібними.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення дисертації було виголошено на 11 конференціях регіонального та міжнародного рівнів: «Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – середини XX ст.» (Київ, 10-12 грудня 2015 р.), 69-та Міжнародна конференція молодих учених «Каразінські читання (історичні науки)» (Харків, 29 квітня 2016 р.), семінар-робітня «Ремесло історика: роль гіпотези при написання дисертаційної праці» (Харків, 9-11 листопада 2016 р.), XXXIV Міжнародна краєзнавча конференція молодих учених «Краєзнавство та пам'яткознавство» (Харків, 9 грудня 2016

р.), науковий семінар «Methodological Problems of Jewish Studies» (Львів, 11-13 грудня 2016 р.), «Досліджуючи минуле: методологічне оновлення історіографії в Україні» (Київ, 20-21 квітня 2017 р.), Друга міжнародна конференція «Модерністки. Насильство в архітектурі і міському просторі» (Київ, 15-16 вересня 2017 р.), дослідницький семінар «Множинність поділів: межі та кордони Габсбурзької, Османської та Російської імперій у XIX – на початку XX ст.» (Харків, 28-29 вересня 2017 р.), «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.), річному конгресі Міжнародної асоціації гуманітаріїв (Львів, 27-29 червня 2018 р.).

Публікації. Результати дослідження було оприлюднено в 18 публікаціях, серед них 5 у фахових наукових виданнях України, 1 — у закордонному виданні, 9 — тез доповідей конференцій, 3 — в інших виданнях, які додатково відбивають результати дисертації.

Наукові програми, в рамках яких виконано дослідження. Робота виконана на кафедрі історії України Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна в рамках науково-дослідної теми кафедри “Політична та соціально економічна історія України (друга половина XVII — XX ст. Історія Слобожанщини)” (керівник — проф. В. В. Калініченко), реєстраційний номер — 0112U004753б шифр — IST_6.

Практичне значення роботи полягає в тому, що надбання автора можна використовувати при підготовці як до загальних курсів з історії України, так і при плануванні спецкурсів з історичної урбаністики, соціальної історії Російської імперії, історії повсякденності, матеріалів для посібників тощо.

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

Розділ 1. Вивчення модерного Харкова: історіографія, джерельна база та методологія дослідження

1.1. Історіографія теми

Урбаністична парадигма посідає не останнє місце у сучасній історіографії, тож важливо дослідити її розвиток в інтелектуальному полі. Вивчаючи проблему модерного міста, потрібно звернутися не лише до розробок, що стосуються локальних проблем міст Російської імперії та, зокрема, Харкова, а й обробити широкий масив праць, що стосуються європейських міст означеного періоду для визначення основних характеристик модерності та можливості їхньої інтерполяції на місцеві матеріали, а також робіт, які присвячені вирішенню методологічних завдань.

Дослідження міської історії в українській історіографії розвивалося досить суперечливо і нелінійно. У цьому контексті можна виділити три періоди: 1) імперський (кінець XIX – початок XX ст.); 2) радянський; 3) сучасний (з 1990-тих рр.).

Перший період, який ще можна назвати синхронним до наших хронологічних рамок, характеризувався проникненням ідей, які у сучасному суспільстві називають урбаністичними, в Російській імперії та практичним вирішенням питань, пов'язаних з містобудуванням. Це сприяло появі спеціалізованих періодичних видань, пов'язаних з плануванням міст та архітектурою («Городское дело», «Зодчий»). Саме у той час з'являється усвідомлення того, що міста мають не тільки відповідати офіційному плану, але й бути зручними для життя. Починають підійматися й екологічні проблеми, пов'язані з індустріалізацією. Також публікувалися статті, у яких висвітлювався закордонний досвід містобудування та пропозиції втілити його у містах Російської імперії. За спостереженнями української дослідниці

О. В. Бетлій, в цей період стається своєрідна синхронізація західно- та східноєвропейських урбаністичних ідеологій [288, с. 66].

Іншим виміром імперської історіографії стало рефлексування над сутністю міст та міських мешканців, у якому виражався певний песимістичний настрій. Так, М. Чернишевській у статті «Суеверие и правила логики» досить скептично ставився до російських міст: «Наші міста залишалися до сьогодні якимись пародіями на міста» [Цит.: 260]. Власне, розгубленість і песимістичний настрій характерний в цілому для пізньомодерного періоду. У цей час з'являється і певне протистояння інтелігенції та міського обивателя, який розумівся не як стан, а як певний міський типаж, що був відсталий і пасивний. Зокрема, Д. Мережковський наголошував на тому, що міщанство було головною небезпекою для російської інтелігенції, приреченої на боротьбу з недосвідченістю та байдужістю міщан [154].

Що стосується наукового дослідження проблем, пов'язаних з містом, то це, перш за все, соціально-економічні огляди становища населення, які передбачали збір емпіричних даних. Слід зазначити, що цьому сприяла і зацікавленість держави, тож статистичні дані, що збиралися державними комітетами, публікувалися окремими виданнями або ж у довідниках, тож були доступні для дослідників. Так само, як і у західній гуманітаристиці, робиться спроба віднайти дефініцію “міста” як явища, визначити характеристики, що відокремлюють його від інших типів поселень. Однією з класичних робіт імперської урбаністики вважають працю В. П. Семенова-Тянь-Шанського «Город и деревня» [400], в якій автор на базі статистичного матеріалу намагався розробити систему класифікації міст Російської імперії за декількома показниками, в тому числі за розмірами, ландшафтом та функціями.

Неабияку цінність представляє праця В. В. Берві-Флеровського «Положение рабочего класса в России» [286], де на основі особистих спостережень автора містяться відомості про життя нижчих прошарків населення Російської імперії. Робота написана на перетині соціології і економіки, містить яскраві приклади та надає широке уявлення про соціальне становище робітничого класу. Причому не зважаючи на таке яскраво виражене класове забарвлення, у своїй праці автор все ж таки послуговується становими категоріями, і подає відомості, що стосуються не лише фабричних робітників, але й низів міського населення в цілому. Характерна увага автора до дрібних побутових обставин життя міських обивателів. Досить нестандартній темі присвячено роботу І. Г. Прижова, який досліджував вплив пияцтва та культури шинків на міське середовище. Автор детально досліджує як історію, так і сучасне йому становище цього явища, наводячи не лише статистичні дані, але й опис різноманітних побутових практик [395].

Важливим аспектом є поява зацікавлення в цей час до етнографії та історії краю. Говорячи про вивчення історії Харкова у цей період, то серед фундаментальних робіт виділяється праця Д. І. Багалія та Д. П. Мілера «История города Харькова за 250 лет его существования» [284]. В роботі автори не лише висвітлили фактографічну історію міста Харків, але й створили широку панораму побутового укладу його мешканців. Праця характеризувалася багатим емпіричним матеріалом, в тому числі містила відомості зі джерел, які недоступні сучасному дослідникові. При чому варто відзначити досить широкий контекст охоплених проблем: це і географія, і соціальний стан населення, і міське господарство, і економіка міста тощо. Окрім фундаментальних праць з'являлися і дуже невеликі праці, присвячені окремим аспектам вивчення міста («Историческая хронология Харьковской губернии» К. П. Щелкова [432], «Краткий очерк истории харьковского

дворянства» Л. Илляшевича [344], «Летопись Христорожественской церкви города Харькова» Д. Федоровского [236] тощо).

Тож перший період вітчизняної історіографії з теми характеризується перш за все, роботами, що вирішували практичні питання, публіцистичними працями та збором емпіричних даних з економіки, історії та соціології міст, що заклало базу для подальшого усвідомлення міської історії. Феномен міста, взаємодія його з іншими типами поселення тільки почав викликати зацікавлення у дослідників. Важливим аспектом є поява прикладної урбаністики та її вплив на формування міст.

Радянський період є достатньо неоднорідним з точки зору розвитку урбаністики. На початку періоду, у 1920-ті рр. потроху розвивалися урбаністичні розробки, зокрема, вийшла робота М. Анциферова «Пути изучения города», присвячена методологічним проблемам урбаністики [283]. Проте надалі цей імпульс не отримав продовження, і аж до початку 1970-х рр. урбаністика як напрям майже не була представлена в радянських дослідженнях.

Також відразу після революції з'явилися праці емпіричного характеру, що пов'язані з індустріалізацією та міським господарством, де для порівняння наводилися дані з імперського періоду. Як приклад, можна навести невеликий огляд О. Сідорова «Індустріальному Харкову – столиці УСРР – зразкове міське господарство» [402], де ідеологічні постулати підкріплювалися статистичними даними. Також публікувалися невеликі праці з історії Харкова у науково-популярному викладі, які призначалися для широкого вжитку [345].

У післявоєнний період вивчення міста мало декілька напрямків. По-перше, це продовження краєзнавчих досліджень, апогеєм яких вважається багатотомна «Історія міст та сіл УРСР». Історія населених пунктів подавалася у формі короткої довідки, яка не відбивала міський характер поселення [403].

У додатку до цієї праці випускалися роботи, присвячені окремим містам, в тому числі Харкову: це нариси М. Т. Дяченка «Улицы и площади Харькова» [338], де дається короткий огляд історії міста в цілому, О. Касьянова «Харьков» [347], в якій дуже стисло подаються відомості про місто, проте ці роботи носили виразний науково-популярний характер та були призначені для широкого загалу.

В цілому ж, наукове вивчення історії міста однозначно не було пріоритетним. Акцент робився саме на соціалістичному періоді розвитку. Дослідження з соціальної історії були досить специфічними: перш за все, увага зверталася на селянство, а також взаємодії робітничого класу з буржуазією. Особливо актуальною темою ставала боротьба робітників під час революції 1905 р., і саме у цьому контексті розглядалася міська історія. Нижчий прошарок міщанства просто не вписувався в традиційну схему боротьби антагоністичних класів, бо на думку радянських ідеологів займали проміжну ланку між пригнобленим пролетаріатом та буржуазією, що пригноблювала. До міських станів існувало зневажливе ставлення, зокрема, термін «міський обиватель» часто використовувався не для позначення соціального прошарку, а певного соціокультурного типу, якому притаманний такий набір негативних рис, як обмеженість кругозору, інертність, апатичність, лінь. Проте можна згадати декілька робіт етнографічного характеру, що досліджують життя міського населення, щоправда, вони стосуються середньої смуги Росії. Це колективна монографія Л. А. Анохіної та М. Н. Шмельової [281], яка присвячена основним аспектам міського побуту, та праця Г. В. Жирнової [340], що висвітлює шлюбно-сімейні стосунки мешканців міст. Загальна стратифікація міст розглядається у роботах С. И. Сметаніна та Л. М. Іванова [342; 406]. Головною тезою цих статей є те, що становий поділ суспільства Російської імперії стає формальністю, що втілена у законодавстві, а класи вже стали основою для

стратифікації. Соціальній історії міста присвячені також роботи П.Г.Риндзюньського [399], який починав говорити про демографічний вимір урбанізації не лише за кількісними показниками, але й за якісними. Наприкінці радянського періоду, у 1970-80-х рр. все ж можемо казати про відновлення інтересу до досліджень міста та відродження радянської урбаністики як міждисциплінарного напрямку, коли з'явилася ціла низка видань, що апелювала до урбанізації в цілому [368]. Власне, самі автори статей наголошують на тому, що до цього періоду урбанізація не вивчалася систематично [385, с. 11].

Звичайно, головним завданням нового напрямку ставало вивчення соціалістичного міста, розробка концепції соціалістичної урбанізації, але це неможливо було без протиставлення капіталістичному місту, тому автори були змушені звертатися до історії міст ХІХ ст. Не зважаючи на те, що марксистська ідеологія продовжувала визначати напрям цих досліджень, все ж таки запозичувалися методи західної науки. Ще одним, новим аспектом, є намагання “захистити” міста від негативної критики, яка панувала в минулому радянської історіографії. Починається осмислення поняття “міський спосіб життя”, який поєднував міські умови та “способи і форми життєдіяльності класів, соціальних груп та індивідів” [328, с. 60]. Дослідники намагаються виділити його основні риси, серед яких можливість вибору, посилення зв'язків між центром та периферією, мобільність, індивідуалізм та емоційність [348]. Говорячи про тематику досліджень, то переважав демографічний аспект урбанізації [355], проте він вже не розумівся дуже вузько, намітилася тенденція до системного вивчення урбанізації як явища.

Отже, за радянської доби дослідження історії міст носили досить фрагментарний, переважно, краєзнавчий характер. Урбаністика як науковий напрям почала інтенсивно розвиватися лише наприкінці радянської доби, проте у центрі перебували проблеми соціалістичного міста, тому період

другої половини XIX — початку XX ст. розглядався більшою мірою як протиставлення сучасному на той момент місту. Запізнило, але все ж таки проникають західні методи та методологічні засади.

На сучасному етапі української історіографії розвиток міських досліджень отримав новий стимул. Проте слід зазначити на значне відставання від світової, в якій доводиться позичати більшість ідей та методологію. Втім, російські та українські міста досліджувалися не лише місцевими науковцями, але й закордонними, що прискорює процес подолання прірви у цій галузі в нашій історичній науці та інкорпорації українських дослідників у світові дослідницькі школи. Про виникнення зацікавленості до урбаністичної проблематики свідчить також і проведення конференцій, які в свою чергу, сприяють консолідації спільноти дослідників міської історії в Україні: «Львів як дзеркало. Взаємний образ мешканців Львова в наративах XX-XXI століть» (2010 р.), «Львів: місто— суспільство – культура», «Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – середини XX ст.» (2015 р.), секція з урбаністики на конференції «Досліджуючи минуле: нова соціальна історія на перехрестях методологічних віянь» (2018 р.), «Київ і кияни у мультикультурному просторі», «Мова/«мови» міста та формування ідентичності населення Харкова (кінець XVIII – початок XX ст.)» тощо [298, с. 231].

Намагаючись вийти за межі радянської історіографії, українські дослідники почали досліджувати історію повсякденності міст, проте досить часто вони грішили побутописанням та зверненням до традицій романтизму. Також гальмувало розвиток на першому етапі урбаністичних студій уявлення про неукраїнські міста та виключно сільських українців, що не сприяло популяризації урбаністичних студій в той час, коли постала нагальна потреба написання саме національної української історії. Можемо сказати, що вже помітні позитивні результати, і з'явилася ціла низка робіт, що відповідають

міжнародним уявленням про якість історичного дослідження, також краєзнавчі роботи поступаються дослідженням, які зроблені на засадах міської історії. Проте, як зазначає О. В. Бетлій, на сьогоднішній момент все ще відсутня усталена методологія та дослідницьке поле, українська історіографія все ще недостатньо інтегрована у західний історіографічний простір [289, с. 10].

Вивчення українських міст йде декількома шляхами. По-перше, це дослідження міст окремих регіонів, які, з одного боку, дозволяють виділити спільні механізми урбанізації, з іншого ж — дослідити специфіку регіону. Як приклад можна навести монографію Д. М. Чорного «По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.)» [424], в якій охоплюється широке коло питань з життя лівобережних міст України в пореформений період. Окремий розділ присвячений повсякденному життю мешканців міст, розвитку інфраструктури дозвілля тощо. Особливу увагу автор приділяє зміні системи цінностей мешканців міста, побудові пам'ятників видатним діячам культури, розширенню простору дозвілля. Міста інших регіонів України досліджуються О. П. Прищепою (Волинь) та С. Єсюніним (Поділля), В. Константіною тощо [393; 339; 350]. Дослідження О. Л. Вільшанської «Повсякденне життя міст України кінця XIX – початку XX ст.» [317], в якій авторка досліджуючи різноманітні аспекти повсякденного життя, такі як побутові умови, моду, вплив реклами, робить акцент на поєднанні українського традиціоналізму та європейських інновацій, теж є концептуально важливим для початкового етапу української урбаністики.

Іншим пластом є роботи, в яких розглядається окремо взяті міста, причому з позицій саме міської історії, а не краєзнавства. В них більш глибокий ступінь деталізації розгляду розвитку міста, проте недоліком таких робіт в більшості випадків є недостатня пов'язаність з загальним контекстом.

Можемо згадати роботу Ю. Волошина «Козаки та посполиті: Міська спільнота Полтави другої половини XVIII ст.» [321], яка охоплює ранньомодерний період існування міста та є чудовим зразком мікроісторичного дослідження суспільства. Досить актуальним для нас є соціальні аспекти формування міського простору. Дещо ближче хронологічно, але віддаленіше географічно для нас об'єкт дослідження М. Л. Долинської [334]. У своїй монографії «Львів: простір на тлі мешканців XIII-XIX ст.» авторка пов'язує природні та антропогенні ландшафти Львова, детально показуючи механізми створення міста владою та його мешканцями. Об'єктом дослідження О. В. Бетлій стає Київ за часів Першої світової війни, причому авторка вивчає цей порівняно невеликий проміжок часу розвитку міста з боку різних етнічних, гендерних та соціальних груп, дозволяючи таким чином, реконструювати декілька образів одного міста [439]. Нарешті, монографія Т. В. Портнової «Міське середовище і модернізація» [389], присвячена міській історії Катеринослава, цілком побудована на модернізаційній теорії та її втіленні на прикладі окремо взятого міста. Питання політичної, гендерної, просторової, культурної модернізації у місті розглядаються у збірнику статей «Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – середини XX ст.» [290], причому наявні роботи не лише українських, але й польських та канадських авторів, що дозволяє скласти уявлення про закордонний стан вивчення українських міст в історіографії.

В цьому контексті розвивається і вивчення Харкова як губерньського міста та центру регіону Півдня Росії. Своєрідною даниною творчості Д. І. Багалія стала колективна праця «Історія Харкова у XX ст.» [435], яка надає широке уявлення про життя міста у XX ст., поєднуючи фундаменталізм Д. І. Багалія з сучасними методами. В. Л. Маслійчук, що займається переважно дослідженнями ранньомодерного міста, присвятив увагу і культурним аспектам розвитку Харкова у XIX ст [366]. У монографії

В. В. Кравченка «Харьков/Харків: столица пограничья» [354] центральною дослідницькою проблемою є проблема Харкова як своєрідного культурного фронтиру, вододілу між російською та українською культурою, та водночас – полем для асиміляції. Автор детально розглядає основні аспекти формування унікальної регіональної ідентичності Слобожанщини, центром якої ставав Харків.

Поряд з роботами фундаментального характеру, які розглядають місто як єдине ціле, наявні і праці, присвячені окремим аспектам розвитку Харкова у другій половині XIX — на початку XX ст. Зокрема, потужний урбаністичний контекст має монографія С. І. Посохова «Университет и город» [391], яка присвячена Харківському університету, який розглядається як важливий містоутворювальний елементу, причому як з точки зору його архітектури, так, більшою мірою, соціальної структури. На думку автора, університет був певним ядром, навколо якого гуртувався науково-освітній простір міста.

Говорячи про місцеві дослідження, не можна оминати увагою колективну монографію «Сто двадцать років історії будинку 90 на Сумський вулиці Харкова» під загальною редакцією О. Сердюка [401]. Попри заявлену мікроісторичність роботи, вона вписується в досить широкий контекст загальної історії розвитку міської культури модерного Харкова, зачіпаючи і фізичний, і соціальний простір. У нещодавно захищеній дисертації М. Ю. Тахтаулової розглядаються зміни топоніміки Харкова в контексті соціальних змін та трансформацій міського простору [409]. Кандидатська дисертація А. В. Скиданової [404] реконструює торговельний простір як міського, так і сільського середовища Харківської губернії.

У дисертації В. А. Алькова на тему: «Харків наприкінці XIX - на початку XX століття: дозвілля міських мешканців в умовах модернізації» [280]. Автор, опрацювавши матеріали архівів, створив широку панораму дозвілля мешканця Харкова. Особливістю підходу автора є те, що він

розглядає простір дозвілля єдиним полотном, не поділяючи його учасників за соціальними групами, оскільки одним із ключових висновків дисертації є теза про утворення єдиного масового простору дозвілля, яке поступово стирає всі станові межі. Значну групу робіт складають праці, присвячені прошаркам міського населення. Серед них необхідно виокремити монографію О. Доніка [335], в якій автор ґрунтовно досліджує як соціальні характеристики купецтва, так і їхній стиль життя. Купецтво Харкова, його соціальні характеристики та повсякденність стало об'єктом дослідження дисертація Ю. А. Бєлікова [291] та А. В. Харченка [419]. Проблемами розвитку дворянського стану Харківської губернії займається Н. В. Проць [394]. Також проблеми благодійності серед купецтва та підприємців освітлено у дисертації О. В. Хаустової [420].

Сучасний період історіографії, точкою відліку якого є 90-ті роки ХХ ст., став часом переходу до нової парадигми історії у вітчизняній науці, чим і пояснюється наявність великої кількості робіт з урбаністичної тематики. Щоправда, деякі роботи ще не позбавлені рис радянської історіографії, але більшість дослідників все ж таки сприймає нові ідеї, що вже стали класикою на Заході. Розвиток міської історії в українській історіографії відбувається аналогічно процесам в інших країнах пострадянського простору, зокрема, у Білорусі, етапи розвитку якої майже збігаються з українською. Так, у 1990-х в білоруській історіографії активувалися краєзнавчі дослідження, з початку 2000-х вже з'явилися перші роботи, де місто стало окремим об'єктом, історична урбаністика почала викладатися як навчальна дисципліна [431, с. 16].

Промовистим фактом, що свідчить про актуалізацію проблем міської історії стала її інституалізація на теренах України, зокрема, це поява Центру міської історії Центрально-Східної Європи у Львові, який фокусується на історії міст Галичини, Інституту історичної урбаністики у Бердянську, Центру

урбаністичних студій НАУКМА тощо [289]. Ці інституції проводять як активну дослідницьку роботу у галузі, так і займаються популяризацією міської історії, що дозволяє вивести її за межі суто наукового пізнання.

Проблеми модерного міста досить широко розглядаються у контексті західної історіографії. Власне, становлення історичної урбаністики і зобов'язано саме модерному місту. Уявлення про те, що модерність найбільш повно реалізувала себе у містах, призвело до появи цілої низки робіт, присвяченій цій проблемі. Причому, це і монографії, в яких автори намагаються дати узагальнений образ міста як соціально-культурного феномену, це і локальні дослідження, які мають на меті показати унікальність модернізації кожного окремо взятого поселення, це і теоретичні розробки, які займаються пошуком універсальної дефініції міста. Європейські міста, що були своєрідним зразком урбанізації, стали всебічним полем для дослідження. Зокрема, істориками робляться спроби створити універсальну хронологію урбанізації, вивчити міські соціальні мережі, дослідити вплив технологій та культури. Спектр наукових проблем західних урбаністів дуже широкий – починаючи від сталих фізичних структур міста і закінчуючи такими абстрактними характеристиками, як емоції його мешканців. З одного боку, це полегшує роботу вітчизняним урбаністам, бо вони можуть спиратися на методологію, що вже добре розроблена, з іншого ж – створює небезпеку вестернізації історії міст Східної Європи.

Засновником сучасної західної історіографії історії міст, на поч. 1960-х рр. вважають Дж. Дайоса, який поклав початок вивченню міст з позицій «нової історії». Зокрема він вбачав основним завданням урбаніста «мистецтво прочитання міста» [447; 470, с.11]. Вже для 1980-х рр. характерні рефлексії над дефініцією міської історії та спробами відділити її від соціальної. Дослідники американської історіографії, зокрема, виділяли такі проблемні поля міської історії: влада, субурбанізація, новий регіоналізм, технології,

расові проблеми, міська культура та, окремо, міські компаративні студії [478, с. 21].

Однією з ключових узагальнювальних робіт того періоду, що стала класичною в урбаністиці та дозволяє вписати модерне місто в загальноісторичний контекст є монографія Л. Мамфода «Місто в історії», де розвиток міської культури послідовно розглядається від античного міста до мегаполісу середини ХХ ст. [473]. Такий підхід допомагає з'ясувати сутність міста, його квінтесенцію, яка залишається у будь-якому часі та просторі. На думку дослідника, ключовим є антропологічний, а не фізичний контекст, бо місто – це соціальна гра. Слід також зупинитися на дослідженні Д. Герві «Париж, столиця модерності» [452], у якій він намагається відтворити портрет Парижа після революції 1848 р. Він досліджує у комплексі аспекти кількісної урбанізації, транспорту, міської економіки, індустріалізації, становлення робітничого класу, становище жінки у цей час, пропонуючи свій набір аспектів модерності. Робота значною мірою побудована на аналізі візуальних джерел, що також є вартим уваги для українських дослідників. Іншою роботою, що досліджує модерні міста, є колективна монографія під редакцією М. Левін «Міська модерність: культурні інновації у Другій індустріальній революції» [465], у якій наголошується на універсальності коду модерного міста, причому географія досліджень досить широка: це Лондон, Чикаго, Берлін, Париж та навіть Токіо. Головний акцент робиться на розвитку технологіях та їхнього впровадження у повсякденне життя мешканців міст. Спробу узагальнити європейську модернізацію, показати її як цілісний процес зробили Е. Ліс та Л. Ліс у своїй роботі «Міста та створення модерної Європи, 1750-1914» [464]. Як бачимо, вони захопили ширший хронологічний контекст, що дозволяє простежити асинхронність історичного модернізаційного розвитку, а також встановити базу для модернізації. У збірнику статей «Реконфігурація модернізму: сучасність та

популярна культура» [469] під редакцією Т. Майєвського головний акцент робиться на появі масової культури як одного з аспектів модернізації та зростання ролі візуального у світогляді людини кінця XIX – початку XX ст. Передусім, розглядається вплив кінематографів, фотографії, реклами на формування суспільства споживання. Ці роботи надають загальне уявлення про процеси формування міського способу життя у західних країнах, а також дозволяють брати методологію та термінологічний апарат.

Ще одним аспектом є вивчення міст Східної Європи західними урбаністами. Зокрема слід згадати Д. Бровера [443], американського славіста, який досліджував російські міста в добу модернізації, зокрема його монографію «Російські міста між традицією та модерністю, 1850-1900», де він намагається поєднати уявлення про урбанізм в європейських містах з російськими реаліями. Автор досліджує перш за все, столичні міста, проте деякі його зауваження торкаються і провінційних, в тому числі і Харкова. Йдеться про якісні зміни у плануванні міст, процес збільшення міграції та проблеми, що виникали через це. Також можна зазначити працю Дж. Бетера «Санкт-Петербург: індустріалізація та зміни» [438], яка цікава тим, що автор піддає всебічному аналізу вплив індустріалізації на формування міста, причому вивчає це не лише з суто архітектурного боку, але й нових соціальних практик. Зокрема, він показує маршрути робітників, їхнє пристосування до нових міських умов тощо. Ще одна робота, що свідчить про інтерес західних дослідників до українських міст, це «Київ: портрет, 1900-1917» М. Хема [451], де автор акцентує увагу у вивченні міста на складних національно-етнічних стосунках євреїв, поляків та українців та культурному аспекті. Серед діаспорних дослідників слід відмітити Сергія Біленького та його монографію «Імперський урбанізм на прикордонні: Київ, 1800-1905» [440], у якій автор, окрім класичних питань щодо містобудування, розглядає ще й уявлення про Київ, його місце на ментальній мапі імперії,

розумінні урбанізму владою, досліджує соціальні аспекти становлення міської спільноти та проблем пам'яті в міському просторі, торкається психогеографії міста. Власне, робота є зразком дослідження на перетині соціальної та культурної історії міста, що може дати нам уявлення про урбанізм як культурний феномен. Таким чином, ці роботи вже надають уявлення про східноєвропейську модель урбанізації, що вже ближче до нашого географічного контексту.

Спроби західних дослідників порівняти західноєвропейське міське суспільство із російським призвели до дискусії щодо доцільності використовувати станову систему відповідно міської соціальної градації Російської імперії. Так, Дж. Філд зазначає, що розвиток станового суспільства та перехід до класового дійсно мав місце, але він не був прямолінійним [416]. Інша точка зору представлена в роботі американського дослідника, Г. Фріза [418], головна ідея якої полягає в тому, що станова система Російської імперії продовжувала активно розвиватися в XIX столітті, і лише революційні події 1917 р. перервали її прогресивний рух. Такої ж точки зору дотримується Л. Геймсон [449], один з помітних американських славістів. Він пише, що модернізація суспільства спричинила невідповідність між офіційними станами та родом занять, і насправді суспільство почало розпадатися на більш дрібні. Така невідповідність особливо помітною була в великих містах, де промислові робітники продовжували відноситися більшою мірою до селян, також у зростанні представників «вільних професій» серед міщанства, які, на думку дослідника, були поза класами та станами, становлячи собою окрему групу суспільства. Таким чином, Л. Геймсон приходять до висновку, що ані класова, ані станова система не відповідає сприйняттю членів суспільства, і тому погоджується з тими науковцями, які пропонують проводити стратифікацію російського суспільства пореформеного періоду за допомогою таких понять, як «мережа», «когорта», «кластер» та пропонує

фокусувати погляд на колективну поведінку та ментальність окремих груп. Ці групи потрібно виділяти не лише за допомогою формального поділу на стани, але й рівня освіти, поведінки, роду занять тощо.

Західні русисти також звертали увагу на вивчення окремих прошарків суспільства. Наприклад, монографія Е. Віртшафтер [314] присвячена такій специфічній групі населення Російської імперії, як різночинці. В роботі розкривається юридичне становище, економічне життя різночинців, наявні і елементи історії повсякдення. Робота німецького дослідника Р. Лінднера «Підприємці і місто» [360] зосереджена на проблемах створення новим класом підприємців міського простору, розглянуті основні повсякденні практики, причому беззастережною перевагою цієї роботи є її компаративний характер та скрупульозне ставлення до фактичного матеріалу. На теренах сучасної російської історіографії також з'явилася низка робіт, присвячених модерним містам Російської імперії. Можна назвати колективну монографію «Культура повсякденности провінціального города: Казань и казанцы в XIX-XX веках» [315], авторки якої намагалися охопити майже весь повсякденний простір міста, використовуючи в тому числі, і візуальні джерела. У 2011 році світ побачила інша колективна праця «Трансформация провінціальной повсякденности в условиях модернизации России» [429]. В монографії розглядаються аспекти повсякденності купців, дворян, робітничого класу на матеріалах чорноземної смуги, в основному, Курська та Білгорода. Міську культуру другої половини XIX ст. в її цілісному образі вивчає Л. Кошман [352]. Місто розглядається авторкою як багатофункціональний організм, що в свою чергу виступає центром тяжіння для культурних впливів. Окрему увагу дослідниця приділяє міщанам як основному населенню міст за чисельністю. Проблеми соціальної модернізації, в тому числі міського суспільства розкриті у двотомній праці Б. М. Миронова «Социальная история России периода империи (XVII - начало XX вв.)» [370], яка охоплює майже всі аспекти

соціального життя періоду імперії. Основний акцент автор робить на квантитативний метод дослідження соціальної історії, причому географічні рамки роботи стосуються майже всієї території Російської імперії.

Тож бачимо, що на сьогодні закордонна історіографія має вже тривалу та ґрунтовну традицію вивчення історії модерних міст у контексті глобалізації та може запропонувати інструментарій для української історіографії, хоча великим питанням постає доцільність інтерполяції західних реалій на місцеві. Можна навіть казати про усталеність певної урбаністичної парадигми нового періоду історії. Головним питанням постає вплив тих чи інших явищ модерної доби на структуру міста, його соціальне оточення, тож не зважаючи на розмаїтість підходів, їх об'єднує одне дослідницьке завдання – з'ясувати основні ознаки модерного міста та чинники, що призводять до його модернізації.

Отже, бачимо, що на теренах української історіографії, де виділяємо три періоди, схему розвитку міської історії можна подати так: 1) імперський період — краєзнавчі дослідження, прикладна урбаністика; 2) радянський період — 1920-1930-ті рр — початок розвитку урбаністики, який переривається і міста досліджуються в контексті краєзнавства, 1970-ті — новий виток розвитку урбаністичних студій; 3) сучасний — рух до нової міської історії, початок синхронізації з західними дослідженнями. Західна історіографія виступає своєрідним “донором” методології та термінологічного апарату.

Таким чином, історіографія теми дисертаційного дослідження охоплює широкий масив праць, які присвячені вивченню історії як Харкова, так і більш широкого географічного контексту, а також міст Західної Європи, що дозволяє проводити паралелі у механізмах модернізації та запозичувати методи дослідження; робіт з соціальної історії, які надають матеріал для вивчення соціальної ситуації у Харкові, тож історіографічна база є

достатньою для проведення дослідження. Втім, низка питань досі не освітлені належним чином, і тому потребують додаткового вивчення.

1.2. Джерельна база

Дослідження проблеми формування міського стилю життя у другій половині XIX – на початку XX ст. передбачає звернення до найрізноманітніших видів джерел, зокрема, були використані письмові джерела (документи особового походження, законодавчі та інші нормативно-правові акти, статистичні матеріали, преса), аудіовізуальні (листівки, фотографії) та картографічні (плани міста).

В основу дослідження лягли неопубліковані архівні документи, що утворилися в процесі діяльності державних та місцевих органів влади. У фонді канцелярії харківського губернатора (Ф. 3) наявні справи, пов'язані з вирішенням соціальних проблем конкретних мешканців міста, зокрема, переходу в інший стан, скарг, клопотань, доповідні записки, заповіти [56]. Ці джерела є яскравим прикладом взаємодії населення та міської влади, а також актуалізують повсякденні проблеми, з якими стикався мешканець міста. Варто зазначити, що частина документів подається на бланках, що з одного боку робить інформацію більш лаконічною, з іншого – ця лаконічність дозволяє прослідити лише узагальнювальні риси, не переходячи до особливостей.

Фонди управління поліцмейстера (Ф. 52) та поліційних дільниць (Ф. 121-129; 170, 175, 176, 179, 180-184) мають у своєму складі рапорти поліцмейстерів, які містили не лише інформацію про кримінальні справи, а й про загальний стан речей в місті [22; 57]. Причому рапорти поліцмейстера другої половини XIX – початку XX ст. – це достатньо розлогі документи, які детально описують побутові деталі. Характерно, що поліцмейстер міг

займатися і проблемами благоустрою, звертаючи на це увагу вищих інстанцій, зокрема, це проблеми з недостатнім освітленням, вивозом сміття, порушенням мешканцями міста правил забудови тощо.

Фонд Харківської міської управи (Ф. 45) має у своєму складі документацію, що стосується облаштування міського простору, в тому числі, ринкових місць, скарг мешканців на незадовільний стан вулиць тощо [15; 24]. Нарешті, у фонд Харківської губернської з земських і міських справ присутності (Ф. 19) зберігаються матеріали з засідань Міської думи, документи, що стосується матеріального стану міста тощо [8; 19].

Вивчаючи індустріалізацію, нам потрібно звернутися до діловодних документів підприємств, а саме Харківського паровозобудівного заводу (Ф. 749), Заводу товариства Гельферих-Саде (Ф. 668), Заводу Мельгозе (Ф. 259) та Канцелярії харківського фабричного інспектора (Ф. 922) [4; 31; 27]. Підприємство, яке ставало певною мірою, центром, що кристалізує, формувало навколо себе особливі соціальні стосунки, які відбиваються у діловому листуванні, що стосується проїзду робітників на залізниці, питань з житловою проблемою, скаргах робітників тощо.

Серед опублікованих діловодних документів слід зазначити доповіді членів Міської Думи, що присвячені аспектам благоустрою та формування міського простору, зокрема, озеленінню міста, побудові інфраструктури. Для вивчення транспортної сфери використовуємо і звіт Другої трамвайної комісії, що містить план трамвайних шляхів [112].

Справочинні джерела мають свої епістемологічні небезпеки. По-перше, постає питання про імплементацію тих чи інших рішень Міської Думи або заводського керівництва у міські реалії, оскільки важко відстежити, наскільки описана ситуація відповідала дійсності, що не завжди фіксується у джерелах. По-друге, у випадку вирішення певних конфліктів, пов'язаних з господарськими питаннями можливе свідоме викривлення обставин однією зі

сторін. Проте діловодні джерела, яким би чином вони не висвітлювали ситуацію, вже актуалізують її та показують, що було важливим у міському господарстві, благоустрої та соціальних аспектах.

Статистичні матеріали є корисними для з'ясування соціальної ситуації та змін у міському просторі. У післяреформений період почався активний збір статистичних матеріалів. В 50-60-ті рр. XIX століття було утворено Центральний статистичний комітет, а слідом, і місцеві комітети. Важливим є те, що більшість даних, отриманих цими установами, публікувалася. Доволі численну групу складають статистичні збірки та довідники.

Переписи населення становлять окрему підгрупу статистичних джерел. Одним з найповніших статистичних документів цього періоду є «Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года» [231]. Вперше було враховано майже все населення імперії, наявні таблиці за станом, рівнем освіти, заняттями, віросповіданням, віковою структурою, причому ці дані групуються за різними ознаками (вік/освіченість, рід занять за станами або за національностями тощо). Були опубліковані дані по всіх губерніях, що дозволяє нам зробити компаративний аналіз соціальної структури. Частково в Державному архіві Харківської області (далі — ДАХО) збереглися переписні листи Першого загального перепису 1897 р. [32], які дозволяють дослідити територіальне розселення населення.

Крім того, в ДАХО, а саме в фонді 51 Харківського статистичного комітету зберігаються переписні листи одноденних переписів 1870 та 1879 року, які містять інформацію про освіту, національність, рід занять та стан кожної особи [6; 2]. Але, на жаль, вони неповні, і не завжди репрезентативні до основних результатів переписів. Опубліковані також матеріали переписів 1912 та 1916 років, що дають уявлення про соціальну структуру міста більш пізнього періоду, причому у переписі 1912 року містяться картографічні

матеріали, які висвітлюють просторову районізацію міста за щільністю населення, статевою структурою тощо [191; 146].

Важливими є дані про підприємства, наприклад, «Список фабрик и заводов» 1912 року [81] та інші, в яких є відомості про власників цих закладів, річний прибуток та кількість робітників. Всі підприємства розділені за галузями виробництва. Крім того, містяться адреси, що дозволяє створити уявлення про їхнє просторове розташування. Статистичні дані містяться у джерелах мішаного типу, а саме «Памятных книжках» [92] та «Харьковских календарях» [250]. Переважно, це демографічні відомості, але також це і дані про благоустрій та індустріалізацію міста. Проте у них, у порівнянні з іншими джерелами, більший ступінь статистичної похибки.

Окремо слід сказати про видання, присвячені містам Російської імперії в цілому. Зокрема, це статистичні довідники «Города России» 1904 [98] та 1910 рр. [99], де подані відомості про населення, соціальну та комунальну інфраструктуру, ціни на житло та харчі усіх міст імперії. Дуже потужний потенціал у вивченні благоустрою міста має двотомний довідник «Современное хозяйство города Харькова в 1910-1913 гг.» [83], який містить детальні відомості про стан освіти, лікарень, каналізації, ринків, водогону, також візуальні джерела (стан інфраструктури, плани міста тощо), що дає нам матеріал для аналізу динаміки розвитку міста. Ще один довідник – це «Харьков. Справочник по городскому общественному управлению» 1913 р. [88], у якому є подібна інформація, проте не настільки деталізована.

Вивчаючи статистику, важливо враховувати можливі похибки, порівнюючи дані різних джерел, а також територію, яку вона охоплює (місто з передмістями або без, губернію тощо). Також бажано мати дані про принципи її складання, які не завжди прозорі, тому у деяких випадках (зміна у складі населення, зростання території міста тощо) маємо лише приблизні дані для порівняння..

Актові матеріали відіграють не останню роль у вивченні модернізації міста. Зокрема, головними правовими пам'ятками є Міські положення 1870 та 1892 рр., які юридично закріпили повноваження міського управління [100; 272]. З'ясування юридичного становища міських мешканців потребує звернення до корпусу законів «Свода законов Российской империи», а саме до тому п'ятого, де вміщено устави про податки [214] та дев'ятого – «Законы о состояниях» [213], де міститься юридичне визначення кожного міського стану, права та обов'язки. Проте варто наголосити на тому, що воно містить законодавчі акти, починаючи з 1785 р., тому деякі з них є неактуальними у досліджуваній період. Однак законодавство повністю не відбиває нюанси складної соціальної структури міста, а визначення станів досить абстрактні та узагальнювальні, тому юридичні джерела варто використовувати лише як базу. Вивчення законодавчих джерел періоду також ставить перед дослідником проблему, наскільки становий поділ, закріплений юридично, відповідав реальному устрою соціальної скали міста та чи не є станова система лише законодавчою фікцією.

Також маємо і місцеві постанови органів самоврядування Харкова, які дають уявлення про врегулювання соціальних стосунків. Зокрема, «Сборник обязательных постановлений для жителей г. Харькова» [212] регламентував найрізноманітніші сфери життя, починаючи від санітарних норм і закінчуючи правилами поведіння у публічних місцях. Цікавим аспектом є розробка правил для цілком нових явищ, таких як сінематограф, автомобіль, трамвай тощо.

Аналізуючи законодавчі акти та місцеві постанови слід у комплексі розглядати, наскільки вони були реалізовані в повсякденному житті, відомості про що ми можемо знайти у звітах поліцмейстерів, які стежили за виконанням місцевих постанов.

Періодичні видання є також досить потужним масивом джерел, які розкривають основні проблеми, які цікавили мешканців міст. Їх варто розділити на декілька підгруп. По-перше, серед них можна виокремити щоденні газети «Харьковские губернские ведомости», «Утро» та «Южный край», причому останній у період 1912-1917 рр. виходив двічі на день. У газетах висвітлювалися поточні події з життя міста, публікувалися нариси та вірші, присвячені Харкову та його мешканцям, Окремо потрібно звернути увагу на рекламу, що йшла на першій сторінці газети, адже вона, по-перше, показувала можливості в облаштуванні матеріального світу, задоволенні духовних потреб, а також, певною мірою, і потреби населення. Приватні оголошення нерідко розкривали обставини життя певної людини. Ще один дуже важливий аспект, це листи до редакції, які також можуть показати актуальні проблеми мешканців Харкова. Місцева хроніка давала відомості про нововведення, ціни на харчові продукти, казусні випадки тощо. Журналісти постійно звертали увагу на проблеми, пов'язані з благоустроєм та інфраструктурою. Крім того, щоденна преса – це джерело інформації про культурне життя міста, інновації, такі, як кінематограф, авіація тощо.

По-друге, це сатирична преса, зокрема, журнал «Жало», що видавався протягом 1906-1917 рр. Слід зазначити, що основною тематикою видання була політична сатира, особливо, зважаючи на насичений революційними подіями період, проте автори у загостреній формі підіймали і ті проблеми, які вважалися неважливими та дріб'язковими для формату щоденної преси, але насправді складають основу повсякденного життя мешканця міста. Серед основних тем, які розглядалися, можемо виділити моду, національні стереотипи, особливо щодо єврейського населення, технічні новації тощо. Цілий пласт текстів присвячено якраз місцевим особливостям Харкова та його мешканців: це постійні скарги на неблагоустрій, характерні ідентичності харків'ян різних місцевостей, постійні негаразди з Бельгійським акціонерним

товариством. Є твори, в яких надається характеристика вулицям, площам, певним ключовим вузлам соціального життя Харкова. Маємо до аналізу не лише текстові, але й візуальні фрагменти. Для аналізу вказаного джерела ми використовували кількісний контент-аналіз для виявлення окремих образів певних явищ.

Нарешті, у роботі аналізуємо ще наукові періодичні видання, до яких відноситься журнал «Городское дело», що видавався у Санкт-Петербурзі, проте він не лише дає уявлення про теоретичні засади містобудування, але й зачіпає проблеми конкретних міст, в чому числі і Харкова. Використовуючи це джерело, досить перспективним є звернення до компаративного аналізу, оскільки авторами даються порівняльні характеристики благоустрою міст. Крім того, матеріали журналу дають змогу прослідкувати зацікавлення містобудівників Російської імперії зарубіжним досвідом і подивитися на їхнє сприйняття європейських міст того періоду.

Вивчаючи пресу, слід враховувати високий рівень її заангажованості, боротьбу за читача, особливо у випадку зі щоденними виданнями. Також вона може виступати не лише джерелом фактичної інформації, але й об'єктом дослідження впливу інформаційного поля преси на повсякденний простір харків'янина.

Перейдемо до джерел особового походження, які власне дають уявлення про соціальний світ, світ емоцій та повсякденності. Саме через них ми можемо відчувати мешканця міста XIX ст., побачити місто його/її очима. Его-документам часто закидають великий ступінь суб'єктивності, непевності людської пам'яті, великий вплив особистості, які, мовляв, дуже сильно викривлює реальність. Проте, це може стати і позитивними характеристиками, оскільки нас цікавить, перш за все, не точність фактичного матеріалу, а сприйняття людиною тих чи інших подій. Специфічною проблемою постає хронологічний період его-документів, що

опубліковані, оскільки більшість з них стосується початку ХХ ст., і більшою мірою, подіям 1917-1920 рр, які не зовсім релевантні нашому дослідженню, втім як початок 1860-х рр. майже не висвітлено, а до неопублікованих джерел особового походження досліджуваного періоду доступ проблематичний.

Найбільш поширеними є мемуари, які залишаються характерними для представників вищих прошарків суспільства, здебільшого дворян. З купецьких мемуарів можна згадати спогади купця В. П. Карпова [149], який дуже яскраво змальовує свій час, свою епоху, подає уявлення про її запах і колір, передає її стиль, захоплюючи при цьому майже всі категорії мешканців Харкова. Спочатку мемуари публікувалися окремими уривками у газеті «Южный край», а вже за радянської доби були опубліковані окремим виданням. Особливістю цих спогадів є їхній високий рівень літературної майстерності автора, барвиста мова, що наближає їх за характером до художньої літератури. Погляд дворянина на міське життя висвітлюють мемуари Д. Голіцина [91], в яких чітко проглядається намагання дворян пристосуватися до міських умов, стати суто міським станом. Автор, який був доволі активним суспільним діячем, описує механізми міської влади та земства. Серед щоденників, які є моментальним знімком епохи можна назвати записну книжку полтавського прикажчика М. Бобошка [76], який за торговельними справами часто відвідував Харків. Він охоплює найдраматичніші роки української історії ХХ століття – 1917-1922 рр., і тому цілі сторінки присвячені роздумам автора щодо цих подій. Записи про повсякденні справи досить скупі та уривкові, іноді складаючи лише огляд погоди, однак вони дають певне уявлення про наповнення життя пересічної людини на зламі епох. Окремий пласт джерел особового походження присвячено сприйняттю технічних інновацій, як проявів модерного часу, зокрема, це спогади В. Геймана «По містам і селам» [89], які по суті є подорожніми записками автомобіліста, який проїхався чорноземною полосою

Росії. Також наявний невеликий корпус спогадів представників національних меншин, зокрема, це спогади поляка за походженням, С. Новака [276], який приїхав навчатися у Харківському університеті та присвятив сторінки своїх мемуарів опису життя польської спільноти у Харкові.

Жіночі *ego*-документи суттєво відрізняються від чоловічих своєю тематикою. Якщо чоловіки у своїх мемуарах та щоденниках торкаються проблем з політичного становища країни та міста, то жінки зазвичай знайомлять читача зі своєю родиною, емоціями, побутовими дрібничками, більш яскраво дають описи свого соціального оточення. Яскраві свідчення минулого полишила по собі відома просвітниця Х. Д. Алчевська [68], основним контингентом шкіл якої були діти з бідних сімей. Вона, здебільшого, торкається проблем освіти, при цьому наявні і деякі побутові аспекти, опис внутрішньородинних стосунків. Ще одні жіночі мемуари представниці інтелігенції – це спогади К. Антонович (Серебрякової) [69], які розкривають погляд жінки з середовища інтелігенції на сучасне їй місто. Авторка мала зв'язки з українським колом у Харкові, тому її мемуари можуть стати ще й джерелом для вивчення українських настроїв у Харкові. Погляд дворянки на адаптацію у місті демонструють розлогі мемуари К. Задонської [134], яка дуже детально описує родинні стосунки. Іншим цікавим джерелом є щоденник харківської гімназистки М. Вишневської [86], крізь погляд якої ми бачимо внутрішній та зовнішній світ міської дівчини. Скрізь сторінки твору ми дізнаємося і про перші кохання авторки, і про її творчість, і про переживання під час трагічних подій 1917 р. В цілому ж, жіночі мемуари більш романтизовані та просякнуті почуттями, більше звертаються до повсякденних деталей та внутрішнього світу.

Джерелом, що не так давно стали цікавитися історики, є художня література, яка відкриває великий потенціал у вивченні побутових деталей. Автори часто звертали увагу на такі моменти, які не потрапляли ані в

мемуари, ані, тим більше, в діловодні документи. Ольга Колястрок так характеризує роль письменника у збереження пам'яті про свою епоху: «Письменник є співавтором свого часу, водночас він – його фотограф і літописець, він фіксує мить, те, що сплине дуже швидко і безслідно. Спостережливе і чутливе око письменника з безлічі розмаїтих проявів щоденного життя здатне вловити виключно показове, у тої момент, може, й не помітне іншим, занотувати його для майбутнього» [349, с. 99]. Не зважаючи на велику долю фантазії, як правило, побутові аспекти, повсякденні ситуації зображено досить детально. Як приклад, можна навести оповідання А. П. Чехова [261], в яких зображено всю панораму соціальної ситуації в містах пореформеної Російської імперії. Зокрема, автор звертався до життя як низів населення, так і верхніх прошарків. Можна згадати також художні нариси О. Ушакова «Из купеческого быта» [235], який сам був вихідцем з купецького середовища та зміг показати життя та світогляд купецтва зсередини.

На жаль, Харків не так часто ставав тлом дії художніх творів авторів ХІХ ст., тому про широкий пласт художньої літератури, пов'язаної з урбаністичними образами, як у випадку з Петербургом, казати складно. Проте можемо згадати унікальне літературне джерело – сатиричну поему «Силуэты местной жизни» [269], що публікувалася в «Южном крае» та належала авторству Шпильки (В.Іванова). У ній автор гостро висміює актуальні проблеми повсякденного життя Харкова, дії міської влади, неблагоустрій тощо. Його ж авторству належить «Путеводитель по Харькову» [137], який у віршованій формі дає дотепну характеристику різним вулицям та місцевостям Харкова. Сатиричний характер твору дозволяє винести на поверхню ті проблеми, які не підіймалися зазвичай у пресі та вважалися дріб'язковими.

Художні твори можуть показати емоційне сприйняття міста, його ідеалізований чи навпаки, деідеалізований образ, відтворити картину його

духовного життя, а також, якщо автор є місцевим мешканцем – специфічну ідентичність. Твори авторів з інших міст виявляють специфіку, той *genius loci*, який залишався непомітним для харків'ян. Їхній аналіз та коло питань, на які вони можуть дати відповідь, дещо схожий з мемуарними джерелами, проте необхідно пам'ятати про художні перебільшення та метафори, які використовують автори.

Нарешті, ще одним типом письмових джерел, що використані у роботі є офіційні довідкові видання. Серед них визначне значення для урбаністичних досліджень займають путівники. Основним завданням авторів цих джерел було складення ідеального уявлення про місто у його відвідувачів. Путівники дають нам змогу торкнутися ментального картографування міста, сприйняття його «характеру» тощо. Також вони надають інформацію про ставлення до технічних інновацій та їхнього втілення у міський простір. Важливим є те, що путівники нерідко супроводжувалися ще й візуальною інформацією, зокрема, фотографіями визначних об'єктів та мапами. Деякі роботи, зокрема, праця О. Гусева «Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях» [107] за наповненням виконували одночасно і функції путівника, і водночас знайомили читача з історією міста. «Харьков: путеводитель для туристов и экскурсантов» [239], виданий Товариством пошанувачів природи, являє собою класичний тип путівника, зокрема, у ньому містяться практичні відомості про готелі, види транспорту, лікарні, ресторани, також розроблені готові туристичні маршрути з урахуванням наявної транспортної системи.

Аналіз путівників, так само, як і *ego*-документів, має свої пастки, оскільки через «відсутність» автора, у дослідника може створитися враження неупередженості, навіть офіційності джерела. В той час воно так само індивідуальне, тому постає питання, наскільки погляд автора був універсальним та наскільки його образ міста, створений у путівнику, відповідав тогочасним уявленням про Харків.

Все більше займають своє місце як історичні джерела візуальні, які мають великий пізнавальний потенціал. Проблемою залишається неусталеність методологічної обробки, особливо у пострадянській історіографії. До цих джерел можуть бути задані ті ж самі питання, що і за умов звичайного критичного аналізу джерел. Проте їхній аналіз має деякі специфічні риси. Зокрема, мають бути проаналізовані такі аспекти візуального джерела, особливо, фотодокументу, як його виробництво (технологія – миттєвий чи витривалий, від чого залежить, чи це постановочна фотографія, чи спонтанна, її жанр та особистість автора); саме зображення (його колір, якість, що дозволяє його датувати, композиційні особливості, соціальні практики, що зображені); нарешті, аудиторія (мета фотографії, соціальні практики роздивляння, де саме вміщено цю фотографію тощо) [474].

Модерний період досить часто позначають, як народження візуальної культури, що пов'язано із появою нових технологій, таких як фотографія та кінематограф. І хоча філософія вуличної фотографії остаточно ствердилася вже у другій половині ХХ ст, вже у цей час вона починає впливати на модерну культуру. Цей жанр особливо цінний у вивченні міста, оскільки за словами Джилліан Роуз, дослідниці методології візуальних джерел, «це бажання відбити життя як воно є. Щоб зробити її, фотограф має бути там, на вулиці, достатньо міцний, щоб вижити, щоб перейти крізь загрози, які пропонує вулиця» [474, с. 20]. Фотоматеріали дають уявлення про матеріальну культуру міста, динаміку проникнення інновацій тощо. Досить цікавим з точки зору вивчення стилю життя може виявитися альбом опублікованих світлин «Губернский город Харьков и его обыватели в фотографиях и иллюстрациях» [380]. Візуальні джерела також містяться у пресі, зокрема, це ілюстровані додатки до щоденних газет, а також карикатури у сатиричних виданнях, які є самостійним об'єктом аналізу.

Також у нагоді в даному випадку можуть стати і листівки з видами Харкова, за якими можна, по-перше, вивчати простір повсякденного життя, по-друге, спостерігати повсякденні ситуації, зовнішній вигляд людей, зафіксовані на плівку [223]. Колекція листівок та світлин імперського Харкова також зберігається у Харківському історичному музеї імені М. Сумцова [3; 1]. Слід зазначити, що на відміну від світлин листівки більше наближені до створення ідеального образу міста, хоча й світлини не є абсолютним відбиттям реального. Перш за все, це характеризується функціями джерел. Світлина, яка може стати, але може й не стати листівкою, в залежності від мети відбиває як ідеальне, так і неідеальне місто. Іноді фотографія слугувала засобом звернути увагу на незадовільний стан вулиць та супроводжуватися коментарем чи ілюструвати аналітичний огляд. Фотографія також могла фіксувати будівельні роботи, момент створення фізичного простору [60]. Говорячи про листівки, маємо розрізнити їхні види. Якщо казати про сувенірну листівку, то наявний дуже обмежений канонічний набір локацій в центрі та ідеальний вигляд міста. Видові листівки також зображають радше ідеальне місто, проте їхнє географічне охоплення значно ширше, вони фіксують також і периферійні ландшафти [292]. Нарешті, дуже рідкісні, так звані реал-фото, можуть відбивати і різноманітні негаразди, наприклад, вулицю під час повені, проте вони існували у обмеженій кількості та несуттєво впливали на формування образу міста у масовій свідомості [133].

Отже, наявні візуальні джерела у комплексі можуть дозволити нам відтворити фізичний простір міста, співвіднести його з ідеальним тощо. Проте не слід забувати і про суб'єктивність візуальних джерел, оскільки, як і у випадку з письмовими, важливими залишається мета автора, його переконання тощо. Тож візуальне буває важко інтерпретувати через позірну однозначність та об'єктивність.

Окрему групу джерел складають картографічні матеріали. Це плани міста, що дають уявлення про фізичну форму простору. Говорячи про плани, слід виділити окремо такі, що створені для широкого вжитку серед мешканців міста (адрес-плани) та туристів (путівники) [66; 239], так і плани, які призначалися для містобудівників, зокрема, план інженера О. Гінзбурга 1916 р., на якому позначено індустриальні об'єкти, транспортну інфраструктуру та передмістя [90]. Інформацію про поширення інновацій несуть плани телефонних мереж, трамваю тощо [112; 151]. Іншим підвидом картографічних джерел є плани будинків, що більшою мірою зберігаються в ДАХО в фонді Харківської міської управи (Ф. 45). Вони можуть дати інформацію при вивченні повсякденного простору харківських мешканців [26].

Говорячи про аналіз картографічних джерел, слід зазначити, що протягом досліджуваного періоду не було створено офіційного плану Харкова, тому його межі та території, приєднані до міста, значно різнилися на планах. Також слід враховувати деталізованість планів: від умовного позначення вулиць на адрес-планах до деталізованої інфраструктури на інженерних.

Таким чином, джерельна база роботи є репрезентативною та дозволяє провести дослідження у межах зазначеної теми. Щоправда, аспекти теми освітлені в джерелах не зовсім рівномірно. Якщо говорити про фізичне наповнення міста, то в цьому разі джерельна база є достатньо широкою, охоплюючи як діловодну документацію, так і статистичні відомості. Що ж стосується соціального та повсякденного простору, питань, пов'язаних з ідентичністю, то маємо певні лакуни через малу кількість його-джерел, які дають основний матеріал у дослідженнях цих питань.

1.3. Методологічна основа та основні методи дослідження

Феномен міста є настільки багатоаспектним, що його неможливо вивчати в рамках лише історичних наук. Наразі міські студії знаходяться на перетині історії, соціології та урбаністики, тож варто окреслити процес становлення нових дисциплін, пов'язаних з містом. Говорячи про класичну парадигму гуманітарного знання, звідки беруться витoki міських досліджень, можемо прослідкувати два корені сучасної міської історії, а саме: соціологічні дослідження кінця XIX – 20-х рр. XX ст., що намагалися дати визначення місту та історичне краєзнавство як практичні дослідження.

Тож первинну теоретичну базу роботи складають, перш за все, праці соціологів. Вже у період другої половини XIX – початку XX ст. у зв'язку з бурхливою урбанізацією починається рефлексія науковців над визначенням міста та тими факторами, що склали його як окремий феномен. Зокрема, Макс Вебер вважав, що не зважаючи на їхню розмаїтість, міста – це, перш за все, ринкові місця, скупчення економічного капіталу, проте це не давало визначення їхньої специфіки від села [310]. Георг Зіммель, у свою чергу, намагався підійти до визначення міського способу життя з психологічної точки зору, наголошуючи на особливому настрої мешканців міст. Він уважав, що для міста характерна підвищена нервовість життя, оскільки міський мешканець постійно стикається зі швидкою зміною вражень. Інша ключова риса міського способу життя – це індивідуалізація через нетривкість соціальних зв'язків [341]. Фердинанд Тьонніс також розрізнявав місто та село за соціальною ознакою: якщо для першого основною одиницею їх організації було суспільство, яке характеризувалося дослідником як ідеальне, механічне та публічне, то для останнього це спільнота, що була реальною, приватною та органічною [410].

Концептуально важливою для нашої роботи є теорія М. Анциферова, актуалізована ним у монографії «Пути изучения города» [283]. Зокрема, автор розглядає місто як людський організм, що має свою анатомію (фізичний ландшафт), психологію (історична єдність елементів, що обумовлює індивідуальність міста) та фізіологію (функціональність установ). Також інноваційна на той час теорія ядер, що кристалізують (“кристаллизирующие ядра”) може бути використана і зараз: вона свідчить про те, що місто або його райони виростають навколо певних інституцій [283, с. 35].

Проблемами дефініції міста активно займалася Чиказька соціологічна школа. Зокрема, Роберт Парк пропонував розглядати місто як своєрідну соціальну лабораторію, де постійно збираються нові спільноти. Також дослідник наголошував на взаємовплив міста та людини один на одного: «Якщо місто – це світ, який створила людина, то водночас це і світ, в якому вона приречена жити. Таким чином, непрямо і не усвідомлюючи, людина, перетворюючи міста, перебудовує і саму себе» [383]. Для Чиказької школи характерне і екологічне сприйняття міста, за умов якого воно розглядалося як природне середовище, а спільноти – екологічними ареалами.

Одним з основних підходів до концепту міста у сучасній гуманітаристиці є структуралістський, який передбачає собою існування певної структури. На думку структуралістів, будь-яке соціальне явище несе на собі певну інформацію. Місто ж, будучи не лише соціальним, а й культурним феноменом, може розглядатися як декілька структур, накладених одна на одну, а відтак і носієм певного коду, що пов’язує його з семіотичним підходом. Основою цього підходу є прочитання міста як певного коду, причому, за словами Умберто Еко, необов’язково певна деталь виражає певну функцію, іноді виступаючи виключно носієм інформації [434].

Проте, слід відзначити, що не зважаючи на велику кількість визначень, жодне не дає вичерпної відповіді на питання, які ж саме ознаки та

передумови є життєво важливими для того, щоб місто було містом, та які – є результатами урбанізації і мають вторинний характер. Доцільно згадати вислів Фернана Броделя про те, що «фактично місто від села ніколи не можна було відділити так, як відділяється вода від масла» [307, с. 517]. Отже, простеживши еволюцію розуміння концепту міста, варто звернути увагу на шляхи його вивчення. Маємо два основних напрямки: це історичне краєзнавство та міські студії, які включають до себе декілька дисциплін, в тому числі міську історію.

Історичне краєзнавство, яке само по собі вже було синкретичною дисципліною, торкаючись місцевої археології та етнографії, стало однією з гілок міських досліджень. Воно цілком відповідало позитивістській парадигмі, зосереджуючись на зборі емпіричних даних з історії краю, починаючи від статистичних і закінчуючи етнографічними [363, с. 34]. Втім, методологія краєзнавства не розрізняє типи поселень, будь то село, місто або навіть етнографічний регіон тощо [351]. Його завданням є виокремити специфіку конкретного краю, а не дослідити закономірність розвитку міста чи села як соціального феномену. Класичні праці з краєзнавства стали тим емпіричним підґрунтям, що дозволяє у наш час впроваджувати дослідження, засновані на постмодерністській парадигмі міської історії.

Постмодерна парадигма поставила під сумнів доцільність фактологічних досліджень та емпіризму, відірваних від контексту, що існують як набір даних. Серед іншого це сприяло появі нової локальної історії як історії локусу, тобто простору не лише конкретно географічного, але й соціально-культурного. Завданням цієї локальної історії є показ конкретної відносно невеликої спільноти, що розташовувалася на конкретній географічній території в контексті історії держави чи навіть більшого геополітичного регіону. Кажучи іншими словами, слід використовувати не лише лупу, а й телескоп, поєднуючи макро- та мікрометоди [363, с. 45]. Саме

в цьому контексті зароджується і міська історія з методологічним апаратом, що придатний лише для вивчення міста та урбанізованих територій. Її головними завданнями є типологізація міст, виокремлення рис, що відділяють їх від інших видів поселень та дослідження специфічного способу життя міської спільноти, а також ідентичності конкретного міста.

Міська історія перш за все інституалізувалася у країнах першого ешелону модернізації, де міста стали своєрідним зразком урбанізації: Великобританія, США, Франція. Це мало втілення у створенні центрів вивчення міської історії у Лейстері (Великобританія), Берліні, Мюнстері (Німеччина), Ліоні (Франція), Відні (Австрія), Ааргусі (Данія), виникненні Асоціації міської історії у США тощо. Інституалізації міської історії сприяє також і поява періодичних видань: «Urban History Review» (Канада) [479], «Urban History» (Кембрідж, Великобританія) [480], «Journal of Urban History» (Інститут Північної Кароліни, США) [459], «Historia Urbana» (Румунія) [455] тощо.

Слід зазначити, що термін «urban history» більшою мірою використовується все ж таки у західній історіографії, відтоді як українські містознавці частіше послуговуються іншим словосполученням – «історична урбаністика». Зокрема, українська дослідниця Я. Верменич дає визначення історичній урбаністиці як галузі гуманітарного знання, об'єктом дослідження якої є урбанізація як процес [312]. Причому урбаністами проголошується вивчення міста, що охоплює всі аспекти його існування, починаючи від сталої фізичної структури і закінчуючи *genius loci*, «духом місця», поняттям абстрактним і ефемерним. Дослідники-урбаністи проголошують місто єдиним організмом, що містить декілька просторів, декілька спектрів, що дає нагоду дивитися під найрізноманітнішими кутами на нього. Місто постає таким собі Левіафаном, який поглинає людину, але воно ж і створене людиною. Тобто історична урбаністика пропонує нам комплексний погляд на

Місто як феномен, не зосереджуючись на вузьких локально-географічних рамках [312].

На сучасному етапі, даючи визначення урбанізації, дослідники звертаються до кількох її рівнів. По-перше, це демографічний рівень, що іноді зазначається як екологічний. Зокрема, такий підхід наявний у роботах Еріка Лемперда, британського дослідника. До показників високого рівня демографічної урбанізації він відносить: високу концентрацію населення у містах, переважання міського населення над сільським, високий рівень міграцій, що перевищують природній приріст населення, і в свою чергу, відповідно змінюють його статеву-вікову структуру [462, с. 5]. Іншою ознакою є індустріалізація, що в свою чергу змінює звичний уклад життя. «Робота, робочі місця та робочий день все більше відрізняли життя від успадкованої буденності домашнього життя та побуту» — зазначав Ерік Лемперд, протиставляючи таким чином сільське життя життю нового міського мешканця, переважно робітника фабрик та заводів [462, с. 6]. Це в свою чергу призвело до зміни і фізичної структури міста та агломерації. Сформувався специфічний простір, який представники чиказької школи пропонують вивчати як певну «людську еко-систему» [462, с. 32]. Проте урбанізація не обмежується лише демографічно-екологічними змінами. Іншим рівнем називають структурну, яка передбачає високу концентрацію, перш за все, владних, освітніх, розважальних інституцій в місті. Це формує новий тип соціальних стосунків, що в свою чергу переводить нас на рівень поведінкової урбанізації, тобто формування специфічного міського стилю життя [475, с. 7].

Широта погляду історичної урбаністики іноді призводить до того, що мешканець міста стає мурахою з телескопічного погляду, тому вузкими проблемами людини в місті займається міська антропологія – одна з гілок культурної/соціологічної антропології. Важливим процесом у її становленні

стала поява так званої антропологічної парадигми, що виникла у 20-ті роки ХХ ст. разом зі Школою Анналів та справила неабиякий вплив в тому числі на розвиток містознавчих студій. Гасло прихильників антропологічної парадигми узагальнено можна сформулювати як «Назад до людини!». Антропологічна парадигма передбачала повернення фокусу з макропроцесів на життя пересічної людини, яка і є справжнім творцем історії. Таку тенденцію добре передають присвята Мішелем де Серто своєї праці «Винайдення повсякденності» «пересічному героєві, всюдисущому персонажеві, що гуляє незчисленими тисячами вулиць... Цей анонімний герой дуже давній. Він – голос суспільств, що ледь чутно промовляє... Він не очікує на представлення. Він стоїть зараз у центрі наших наукових сходинок...Ми стаємо свідками прищестя кількості...Це рухома та постійні маса, міцно зіткана, як тканина без латок та дірок, величезна кількість героїв, що втрачають імена та обличчя, стаючи закодованими потоками вулиць, мовою розрахунків та раціональностей, що вже нікому не належать» [446, с. 3].

Міська антропологія, як і нова локальна історія, має свого позитивістського попередника, а саме антропологію та етнологію, які вивчали первісні племена. Сучасні вчені сприймають урбаністичну антропологію як досить вузьку дисципліну, що зосереджується суто на вивченні міського фольклору та окремих субкультур, і як досить широку, яка в цілому вивчає соціальну організацію міста, приділяючи увагу способам, якими різні соціальні, політичні, культурні групи формують той самий міський простір [412, с. 105].

Ми бачимо, що проблемні поля історичної урбаністики та урбаністичної антропології збігаються, але якщо перша переважно дивиться на місто згори, то друга – знизу. Проте місто – це нерозривне ціле, єдність

фізичного і соціального, тому для його комплексного вивчення доречним буде поєднати обидва підходи.

У такому випадку корисною стає категорія способу життя, адже її можемо розглядати і у сенсі урбаністичному, тобто формуванні специфічних просторів, характерних лише для міста, і в антропологічному, як поведінці мешканців міста, що обумовлюються цим простором та водночас і створюють його. У сучасній соціології та філософії існує декілька визначень поняття “спосіб життя” (way of life), проте всі вони відбивають цей подвійний зв’язок умов та практик: «спосіб життя — це форма людської життєдіяльності, що є характерною для історично конкретної системи соціальних стосунків; термін дає характеристику того, як втілюються реальні умови життєдіяльності (природні, економічні, соціально-політичні, культурні) у повсякденному житті та практиках індивідів та соціальних спільнот» [411, с. 128].

Досить близьким є термін “стиль життя” (life style), який може співвідноситися з “способом життя” по-різному. Початково цей термін використовувався в класичній соціології, зокрема Максом Вебером та Карлом Марксом як принципове поняття для стратифікації суспільства. Так, Макс Вебер у своїй праці «Основні поняття стратифікації» зокрема зазначав, що «вирішальна роль “стилю життя” у статусних “почестях” означає, що статусні групи виступають як специфічні носії різноманітних “умовностей”....усі “стилізації життя” або впливають зі статусних груп, або підтримуються ними» [311]. Дано визначення Мартина Дингеса в контексті вивчення культурної історії: стиль життя – це порівняно усталений тип рішень, що приймаються індивідами або групами, які обирають із запропонованих суспільством варіантів поведінки. Він залежить передусім від ресурсів (матеріальних та культурних), від типу родини та господарювання, а також від ціннісних установок. Автор також наголошує на тому, що за умов відсутності суспільства масового вжитку стиль життя був своєрідною

даністю, не існувало його вибору [331, с. 96]. Тобто стиль життя, на відміну від способу, в межах міста може бути множинним та залежати від ресурсів конкретної соціальної групи. Він є більш автономним та індивідуальним. Конкретний стиль життя може бути моделлю чи варіантом способу життя.

Повертаючись до міського способу життя, то можемо визначити його як набір повсякденних практик, які склалися в міському середовищі. За Луїсом Віртом основними аспектами урбанізму як способу життя є фізична структура та організація міста, його специфічний соціальний порядок та набір установок та констеляцій індивідів, включених у соціальні взаємодії міста [313]. Отже, як бачимо, він поєднував фізичний аспект (антропогенний ландшафт) з соціальними зв'язками, які лише у комплексі можуть дати уявлення про міський спосіб життя [313]. На думку Луїса Вірта міський спосіб життя як антитеза сільському найбільш виразно почав відчуватися саме у час найбільш стрімкого технологічного прориву, у модерний час. Місто як феномен часто усвідомлювалося як вершина цивілізації. За словами Фернана Броделя, «місто – це ніби то цезура, розрив, нова доля світу... Усі поворотні моменти зростання були виражені у вибуху урбанізації» [307, с. 509]. Українська дослідниця Т. В. Портнова наводить такі риси міського модерного способу життя: диференційованість, мобільність, слабка роль традиції, автономізація поведінки, пришвидшення «темпу» життя, швидше поширення інформації, розмах злочинності та самогубств, спричинений неможливістю певних прошарків населення пристосуватися до нових умов [390].

Тому дослідження теми неможливе і без звернення до теорії модернізації, яка, хоча періодично і стає об'єктом критики, проте досі успішно слугує потребам гуманітарних наук. Власне, її було запропоновано у кінці XIX ст. вже згаданим нами Максом Вебером, який вбачав модернізацію перш за все, у раціоналізації суспільства [311, с. 157]. Теорія модернізації

розроблялася і дослідниками другої половини ХХ ст, зокрема Толкотом Парсонсом, який виділив набір ознак модерного суспільства, які проявлялися у дихотоміях колективу-індивідуальності, конкретності-дифузності, традиціоналізм-інновації тощо [390]. Модерне місто було символом індустріальних змін, соціальних дихотомій та власне воно створило новий тип людини – Номо Hubris (людини пихатої), основними життєвими пріоритетами якої є самовдосконалення [390, абз. 3]. Говорячи про ознаки модернізації, то тут виділяється декілька підходів. По-перше, це тріада Ентоні Гідденса, який розглядав модерність як: набір світоглядних характеристик, що характеризуються баченням світу, відкритого до трансформації, комплекс розвиненої індустріальної та ринкової економіки, політичної інституалізації (національні держави, демократизація) [465, с. III]. Інший підхід пропонує вже чотири процеси: індустріалізація, урбанізація, секуляризація та демократизація. У своїй роботі детальніше зупинимося на перших двох, які найбільш актуальні для міської проблеми.

Власне, одним з методологічних питань нашої роботи є те, що саме робить місто модерним. Іншими словами, для дослідження нам необхідно виявити певні маркери модерності та дослідити те, наскільки вони відповідають реаліям Харкова другої половини ХІХ–початку ХХ ст. Ми пропонуємо вивчити наступні показники, що є ознаками урбанізації, а разом з тим і модернізації суспільства: кількість населення та його щільність, станокласова структура, розгалуженість соціальної інфраструктури (лікарні, місця дозвілля, тюрми тощо), стан міського транспорту (протяжність та відповідність потребам міста), благоустрій (наявність водогону, каналізації, телефонної мережі, освітлення, бруківки) та індустріалізація (кількість та розмір підприємств) тощо. Всі означені вище показники можуть бути досліджені кількісно за допомогою комп'ютеризованого статистичного аналізу. Крім того, щоб усвідомити, наскільки Харків відповідав нормам

модерного міста, нам доведеться брати приклади і з розвитку інших міст. Проте, необхідно також виокремити локальну специфіку. Тож власне одне з методологічних питань полягає у тому, чи можемо ми виділити певні універсальні маркери модерного міста та говорити про певний міський стиль життя, характерний і для Харкова, і для інших міст Російської імперії, і навіть для європейських та американських міст. Інакше кажучи, необхідно з'ясувати, чи спосіб життя харків'янина був ближче до способу життя мешканця, припустимо, Нью-Йорку кінця XIX ст., аніж до способу життя селянина з Харківської губернії. Таким чином, виокремивши універсальне, ми можемо вже досліджувати і специфічні риси окремо взятого міста.

Окресливши методологічне завдання, варто детальніше зупинитися на методах, які ми будемо використовувати у нашій роботі. По-перше, це вже згаданий нами статистичний аналіз, який ми впроваджуємо за допомогою MS Excel. Для виділення маркерів та зручної обробки даних ми створили таблицю, у яку заносимо статистичні дані з довідників, архівних матеріалів та відповідно аналізуємо динаміку тих чи інших процесів та порівнюємо один з одним, приміром, швидкість зростання населення та динаміка збільшення кількості об'єктів соціальної інфраструктури та житла, що дозволить нам зробити висновки, наскільки процеси якісної індустріалізації відповідали потребам кількісної. Ця таблиця стала основою для створення додатків з відповідних питань. Також для вивчення деяких аспектів урбанізації, зокрема індустріалізації нами була створена база даних у MS Access, яка має в собі підприємства Харкова 1913 р. та дані про їхніх власників, що дозволяє дослідити нам, наскільки різні стани пристосовувалися до модерних умов.

Іншим методом є контент-аналіз сатиричних джерел за допомогою бази даних, що дає відповіді на питання про ставлення до технічних інновацій, ментального картографування міста в комплексі з іншими джерелами

(мемуарами, щоденною пресою тощо). Контент-аналіз може бути використаний і до візуальних джерел, зокрема, листівок, що дозволяє простежити формування образу міста. Зокрема, ми поставили до масиву візуальних джерел, до яких входили листівки та світлини міста, такі питання: фокус (об'єкт чи ландшафт), характер об'єкту (освіта, дозвілля, торгівля, влада, релігія), наявність зовнішньої інфраструктури (лінії електропередач, ліхтарі), наявність та взаємодія населення з простором (динаміка чи статика), транспорт. Такий набір питань, на нашу думку, дозволяє простежити, по-перше, за характером об'єктів осередки модерності в місті, по-друге, розгалуженість інфраструктури, по-третє, динамічність взаємодії мешканців з простором, а також транспорту з простором.

Також у проблемах, пов'язаних з формуванням міського простору, використано метод картографування. Особливо актуальний він у вивченні аспектів, пов'язаних з індустріалізацією міста. Для цього, користуючись довідковими матеріалами, ми наносимо об'єкти на Google-мапу та знаходимо осередки індустрії, в даному разі. Потім за допомогою програмного забезпечення Autodesk переносимо отримані дані на мапу О. Гінзбурга 1916 р. Звичайно, усвідомлюємо, що отримані результати досить умовні через погрішність, проте вони дають нам змогу приблизно зрозуміти фізичне розташування мережі індустріальних об'єктів відносно центральної та периферійної частини міста. Подібним же чином можна вивчити і поширення соціальної інфраструктури міста.

У вивченні міської історії актуалізується значення такого класичного метода гуманітарних наук, як компаративний. Зокрема, ми прослідкували рівень розвитку Харкова відносно інших губерньських міст Російської імперії, порівнявши дані з статистичного видання «Города России в 1910 г.» [99].

Окрім цього, в роботі використані методи, на яких базується гуманітарне знання, а саме аналізу та синтезу, критичного аналізу джерел та

збережено принцип історизму. Зважаючи на комплексність феномену міста робота є міждисциплінарною та виконана на перетині таких галузей гуманітарного знання, як міська історія, соціальна історія, антропологія міста та соціологія.

Висновки до розділу 1

Отже, розглядаючи історіографію роботи, слід зазначити, що її розвиток не вкладається у традиційну схему «період другої половини ХІХ—поч. ХХ — радянська — сучасна», оскільки радянський період практично “випадає”. Якщо на першому, імперському етапі починається формування урбаністичної парадигми, і хоча ці процеси відставали від західних, проте спостерігався обмін досвідом та знаннями. За радянської доби у 20—х-30-х рр. все ще продовжується розвиток цих ідей, проте з ідеологічним тиском урбаністичні студії як такі майже витісняються краєзнавчими, в той час як в західній науці інституалізується міська історія як окремий напрямок і набуває свого розвитку. Нарешті, у 80-х рр. у радянській гуманітаристиці відроджуються урбаністичні студії, на сучасному ж етапі українськими науковцями робиться спроба подолати розрив із західною історіографією, позбавитися позитивістського стилю історіописання, розширити коло проблем, які вивчає міська історія. Тож тема нашого дослідження вписується в проблемне поле сучасної історіографії та є актуальною.

Методологічні засади міської історії українська історіографія змушена позичати в західній, де пік розвитку припав на 1960-ті рр. Власне, саме тоді з’явилося розуміння, що міська історія — не тільки і не стільки “біографія” конкретного міста, як дослідження просторових взаємодій, соціальних практик тощо. Місто розуміється як складний організм (механізм, структура), яке потребує дослідження з різних боків. В такому разі необхідною умовою

будь-якого урбаністичного дослідження стає міждисциплінарність. Категорія стилю життя, що є ключовою для нашої роботи, відповідає цим вимогам, об'єднуючи соціальний і фізичний простір. Також в рамках дослідження необхідно звернути увагу на теорію модернізації.

Відхід від традиційної парадигми дозволяє розширити коло джерел, адже окрім традиційних письмових джерел, які мають офіційне походження (діловодні, статистичні, законодавчі) ми можемо залучити джерела особового походження та візуальні (листівки, мапи, плани). Відповідно, це потребує залучення додаткового методологічного інструментарію, як то контент-аналіз, комп'ютеризований статистичний аналіз тощо.

Основні положення цього розділу викладені у публікаціях авторки [292; 297; 298; 303].

Розділ 2. Модерний міський простір Харкова як чинник формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст.

2.1. Структура міського простору Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.

Місто за своєю сутністю є не лише фізичним розташуванням споруд та інфраструктури, але й соціальним конструктом. Важливим питанням є те, як міський простір відчувається його мешканцями. Власне, вивчення географії мешканця Харкова у модерну добу зможе дати нам уявлення про зміни, які власне і зробили Харків модерним містом. Можемо говорити про існування деяких прошарків сприйняття міста: офіційне (плани та діловодна документація Думи) – кордони та поділ міста, за яким власне і здійснювалися заходи з благоустрою, оподаткування населення тощо; повсякденний – сприйняття мешканцями міста та образ, який надавався для туристів авторами путівників.

Одним із завдань підрозділу є розв'язати проблему фізичного розташування центру та периферії та з'ясувати структуру Харкова станом на другу половину XIX – початку XX ст. Звернемося до путівника 1902 за авторством О. Гусева, де автор пише про структуру міста таким чином: «Вже природою Харків розділено на три частини, а понад це в адміністративному сенсі на 6 поліційних ділянок, в пожежному — на 4» [107, с. 23]. Ми бачимо, що автор відмовляє місту у дуальній структурі, поділяючи його за трьома аспектами на більшу кількість частин. Далі, в тому ж путівнику зазначено, що центр Харкова знаходиться між річками Харків і Лопань, тобто там, де розташовувалася колись фортеця [107, с. 23]. Автор путівника наголошує на тому, що нижня частина міста довго залишалася незаселеною через тривалу

загрозу нападів степовиків. За цією логікою бачимо радіальне зростання міста, від узвишшя до низини, що було обумовлено перш за все історичними обставинами. В роботі «Россия. Полное географическое описание» на думку авторів, кожна з трьох частин, поділених річками, мають свій специфічний характер: передмістя, яке все ще має селянський характер, частина міста, яка на відміну від передмістя мала широкі вулиці, але незабруковані вулиці та дерев'яні будинки та центральна, яка «виділяється сучасними камінними будинками, забрукованими вулицями, широкими площами» [148, с. 242]. Описуючи цю частину, О. Гусев у своїй роботі підкреслював об'єкти, які робили її найбільш значною: це будівлі університету, що репрезентували освітній центр, присутніх місць, кафедрального собору як позначення сакрального центру, нарешті Пасаж, Гостинний двір та Єврейські ряди – торгового [107, с. 50]. Тож бачимо, що поряд із старими маркерами значення певної місцевості з'являються і модерні (Пасаж, Університет тощо) [297, с. 60]. У путівнику 1915 р. зазначено, що «найбільш здоровою і в той же час, найдорожчою частиною міста є “верхня”, в район якої входять, головним чином Сумська, Мירוносицька, Чернишевська, Єпархіальна та Пушкінська вулиця з вулицями, що їх перетинають», що в принципі збігається з попередніми зауваженнями. У звіті Другої трамвайної комісії як транспортний вузол позначено Павлівську площу [112, с. 15]. У путівнику 1915 р. також відзначається, що «наслідок перетину тут всіх ліній кінки та трамвая вона є зручною точкою для відправлення у будь-який бік міста», що робить її своєрідним вузлом, центром міста [239, с. 56].

За майновим розшаруванням на думку автора путівника 1902 р. місто було поділено на три пояси: перший – торговий центр, який переважно збігався з містом XVIII ст., другий – оточує центр, третій – власне околиці міста [107, с. 27]. За результатами перепису 1912 р. місто за щільністю населення поділялося вже на 4 кола: 6,2-6,9 чоловіка на квартиру –

Центральний, Нагірний, Катеринославсько-Благовіщенський, Нетеченсько-Воскресенський райони; 5,1-5,8 осіб – Панасівка, Гончарівка, Журавлівка, Чугуївський, Уральський, Паровозобудівного заводу, Качанівка, 4,6 – 4,9 осіб – Москалівка, Павлова дача, Заїківка, Новоселівка, Холодна та Лиса гора, Піски, 4,1-4,4 мешканців – Сабурова дача та Іскринський райони [162, с. 232]. Тож бачимо, що на початку ХХ ст. центр знаходився в районі вулиці Університетської – Павловської площі, і в принципі, в уявленнях інтелігенції збігався з місцем розташування історичної фортеці Харкова. Проте в певному сенсі можемо говорити і про декілька «центрів» в залежності від їхнього функціонального призначення: торговельний – Катеринославська, фінансовий – Сумська, транспортний – Павловська площа. В той же час простежуємо і наявну концентричну структуру, якщо мова йде про вартість житла, тож бачимо, що певною мірою в залежності від точки відліку може бути і дуальна, і концентрична, і поліцентрична структура Харкова [295, с. 69].

Іншим фактором, який стрімко змінював уявлення про місто та його периферію, стала агломерація. Якщо брати абсолютні показники, то площа міста з 16,2 квадратних верст у 1860-х рр. зросла до 26,8 квадратних верст у 1910 рр (див. додаток А). План 1871 р. позначав передмістя Панасівку, Піски, Журавлівку, Москалівку, Аравію та Заїківку, проте видно, що вони майже не колонізовані; Холодна та Лиса гори підписані, однак не деталізовані [196]. У 1871 р. у своєму виступі міський голова Є. Гордієнко називав Москалівку та Заїківку передмістями [11, арк. 38]. Проте у путівнику 1902 р. О. Гусев зазначав, що ці місцевості, а також Іванівка, Клочки, Гончарівка, Чугуївка та Основа «тепер увійшли до складу міста у сучасному його вигляді, а пусті місця того часу забудовуються в наш час дворами і мешканці їх мають відбувати міські повинності» [107, с. 25]. Автор відзначає появу індустріальних об'єктів, паркової зони та великих сакральних споруд, що на його думку робило ці місцевості залученими до міського простору. Втім,

підраховуючи кількість будинків станом на 1912 р., приєднаних до мережі водогону, гласні Думи не включали Піски та частину Журавлівки, «що мали характер сільського поселення» [8, с. 934]. На плані О. Гінзбурга 1916 р. Іванівка та Основа, «включені» Гусевим до міської межі, все ще залишалися поза нею [90]. Верещаківка, позначена як територія, що лежала всередині межі, затвердженої у 1870 р. на плані 1880 та 1886 р. [193;220] називається “деревней” та виключена з-поза міста на планах 1895, 1903 рр. [66;67]. Харківський дослідник, Д. М. Чорний зазначає, що якщо за підсумками перепису 1897 р. до Харкова входило 21 передмістя, то анкета 1910 р. згадує лише Залютине та Рубанівку через те, що інші території вже стали вважатися невіддільною частиною міста [424, с. 37]. Слід зазначити, що на планах 1871, 1887, 1903, 1914 рр. кордони міста взагалі чітко не позначено, що говорить про їхню неусталеність [196; 67; 239; 152]. У доповіді члена Міської Думи вказано, що «Харків давно перейшов за межу, що була встановлена на затвердженому плані міста 1822 р., та в наш час не має категорично встановленої міської межі» [8, арк. 153]. На плані 1896 р. чітко видно, що ця територія заледве складала десяту частину міста [77]. Ця обставина призводила до плутанини, коли справа доходила до виплат податків міськими мешканцями та виділення грошей на благоустрій. Зокрема, у справі про включення землі купця С. Толкачова зазначалося, що частина його ділянки знаходилася у міській межі, частина – межує з міським вигоном, а власник вже сплачував відповідний податок і його ділянка була облаштована електричним світлом. Також на неї розповсюджувалася юрисдикція міської поліції. Власник мав ще, щоб ця територія остаточно почала відповідати міській частині, внести гроші на брукування та водогін [19]. Проте, якщо казати про остаточне включення передмість до міського простору, то цьому заважали проблеми з інфраструктурою, про що мова йшла у попередньому підрозділі. Один з гласних у своїй доповіді, говорячи про міську межу,

зазначав, що потрібно ще мати на увазі фінансові можливості міста, яке не могло утримувати нові території у належному для міста стані [8, арк. 153 (зв)].

На початку ХХ ст. авторами оглядів відзначалося посилення зв'язків передмістя та міста, стирання меж способу життя їхніх мешканців: «Передмістя ... тісним способом пов'язані з Харковом. Населення їхнє робить закупівлі головним чином у місті, навчає своїх дітей у міських навчальних закладах, багато мешканців передмість працюють у різноманітних закладах, що знаходяться у місті тощо» [146, с. 3]. Поширення зручностей, комунальної інфраструктури призводило до того, що саме за їхньою наявністю території почали маркуватися як міські. К. Антонович зазначала, що передмістя Харкова освітлювалися нафтовими ліхтарями, відтоді у центрі запалювали газові [69, с. 18]. Зокрема, на листівках, які фіксували ландшафт «окрестностей Харькова» бачимо зовсім неміський вигляд: берег ріки, густо обсаджений деревами, вздовж якого йдуть дві жінки з кошиками, лише на задньому плані ледь проглядається міська забудова [133, с. 131]. Модернізація міста, постійна забудова все більше відділяли центр і периферію один від одного. Так, у «Справочнике по городскому общественному управлению» зазначалося, що станом на 1913 р. вся центральна частина міста складається з самих великих кам'яних будівель, в той час як на околицях забудова все ще залишалася дерев'яною [88, с. 13]. Візуально порівнюючи міські ландшафти центру та периферії бачимо, що щільність забудови та кількість поверхів зменшується до периферії, також бачимо контраст між багатопверхівками та хатами, критими соломною, що різко маркувало територію як неміську, хоча формально вона могла входити до міської межі (див. додаток Б).

Таким чином, на рівні забудови периферії нібито відмовлялося в праві називатися частиною міста. Навіть на рівні Міської Думи деякі периферійні

райони не вважалася справжнім містом, оскільки до периферії були набагато менші вимоги щодо благоустрою, а отже і витрати на утримання вулиць у належному стані: «Досить значні витрати, наприклад, на підмітання вулиць, сколювання льоду, який поглинає значну частину прибутків домовласників центральних районів, майже зовсім відсутній для домовласників з околиць» [8, арк.164]. На прикладі Холодної гори можемо побачити приклад усвідомлення її як не зовсім міста через майже повну відсутність благоустрою: «Холодногорці довго жили ізольованим життям та були позбавлені всіх зручностей великого міста; у них не було, та й тепер майже нема, бруківки, водогону, освітлення та ін.» [239, с. 79; 297, с. 60].

Відсутність контролю за санітарними умовами на периферії з боку влади призводила до ситуацій, неприпустимих у місті. Серед казусних можемо навести приклад, який описується в «Южном крае» про те, що померлий від сапу кінь лежить вже третю добу: «Голосіння обивателів мети своєї не досягли» [174]. Проте існувала і низка менш помітних на перший погляд санітарно-гігієнічних проблем, які мешканці околиць змушені були вирішувати самотужки. Невирішеність санітарно-гігієнічних проблем сприяла розповсюдженню інфекційних захворювань, таких як тиф, холера тощо [158], чому сприяло також і зменшення щільності медичної інфраструктури (див. додаток Г). Проблеми периферії постійно відкладалися на тривалий час, що ми можемо побачити на прикладі ринку на Заїківці, мешканці якої обґрунтовували його необхідність тим, що вони не мали змогу купити харчові продукти з перших рук, а також сподіваннями на те, що район оживе шляхом розвитку торгівлі, причому у доповіді Думи зазначалося, що клопотання були подані не менше трьох разів (1908, 1909, 1910 рр.), проте постанова залишалася негативною, у ліпшому випадку Дума рекомендувала Ринковій комісії розглянути ситуацію [8, арк. 415]. Проте на цьому прикладі бачимо і намагання населення, втрутитися до справ містобудування і

покращити становище місця свого проживання. Мешканці Лисої та Холодної гір також неодноразово намагалися звернути увагу влади на незадовільне становище як комунальної, так транспортної і соціальної інфраструктури, що ускладнювало їхню мобільність та призводило до додаткових витрат, чого не було б за умов належного благоустрою. Особливо холодногірці потерпали від незадовільної транспортної комунікації з центром, оскільки навіть такий не зовсім модерний вид транспорту, як візники не мав доступу через постійний бруд і розмиті шляхи: «Так от, для незаможного люду, що працює, величезний відсоток якого живе, користуючись заробітком зі служби або роботи у центрі міста, і для дітей, що навчаються, для яких в цій частині міста нема жодного середнього навчального закладу, змушений щоденний зв'язок з віддаленим центром пішки за умов будь-якої погоди і є тим лихом, перед яким відступаються усі інші негаразди» [30, арк. 10]. Відповідно відсутність зв'язку ускладнювало і роботу екстрених служб, зокрема, пожежної та медичної, що робило життя на периферії не лише незручним, але й небезпечним.

Ставалися процеси, що на перший погляд можуть здатися суперечливими. З одного боку, місто поглинало передмістя, колишні заміські частини включалися в його простір, завдяки розгалуженню транспортної системи зв'язки центру та периферії Харкова ставали все більш тісними. З іншого ж, можна побачити, що збільшувався контраст у благоустрої і відповідності околиць вимогам модерного міста, і певною мірою, вона все ще не вважалася справжнім містом, займаючи проміжне становище. З іншого боку, у сучасній соціології міста спостерігається відмова від чіткого поділу на місто та не-місто, які плавно переходять один в одне, а скоріше, пропонується розглядати єдине “уявне поле міста”, його вплив на інші території, яке воно окультурює [388, с. 14].

Наступною проблемою, якої варто торкнутися є соціальна ідентифікація того чи іншого району, інакше кажучи, нам потрібно з'ясувати, чи існували певні осередки розселення певних соціальних прошарків чи національностей. Якщо брати за основу житлові умови і прив'язувати їх до майнового розшарування, а саме щільність населення з розрахунку забудованої площі, то виразно виділяється чотири осередки: Центральний та Нагорний райони зі щільністю 6 сажнів на мешканця, Катеринославський, Гончарівка та Старомосковсько-Благовіщенський (4,2—5,8), які можемо вважати районами престижного розселення, Москалівка, Панасівка, Журавлівка, Заїківка, Піски (2—2,8), що ставали осередком середніх прошарків населення та робітників (зокрема, район Паровозобудівного заводу) та нарешті, периферія з показником щільності від 1,9 до 1 сажня на мешканця – Холодна Гора, Новоселівка, Сабурова Дача, Качанівка [191, с. 67]. Відповідно до цього маємо і культурне розмежування. На підтвердження цієї тези наведемо кілька прикладів. Беручи дані по розподілу грамотних мешканців отримуємо знов таки найбільш розвинений Нагірний та Центральний райони, найменш – Лиса Гора, Новоселівка та Качанівка, які були найвіддаленішими околицями міста [280, с. 132], тож бачимо пряму кореляцію між житловими умовами, а це означає і вищий статус населення та культурним розвитком районів. Нагірний район визначався як найкраща частина міста і у путівнику О. Гусева [107, с. 54]. Йому протиставлялася Москалівка, зокрема, у своїй доповіді один з членів харківської міської думи писав, що вулиці Москалівська, Нетеченська та Кузнецька заселені виключно робітничим класом і скаржився на непомірну кількість шинків в цьому районі та низький рівень розвитку культури [116, с. 3; 297, с. 61].

Периферійні райони, які лише нещодавно підпали у сферу міської культури мали дещо амбівалентний образ: з одного боку – відсутність інфраструктури ніби то не дозволяла їй називати містом по суті, з іншого –

периферія сприймалася як осередок української культури, що викликало ностальгійні почуття у проукраїнської харківської інтелігенції. Так, зустрічаємо опис сільської ідилії на периферії Харкова у мемуарах К. Антонович (Серебрякової): «Передмістя Харкова чи «пригороди» були дуже гарні. Білі, жовті, блакитні хатки часто ще вкриті соломною, в садочках і з квітниками біля хат....Українські жінки і дівчата любили і пишалися своїми квітами» [69, с. 18]. Подібне ж зауваження висловлює Д. Протопопов, що лише проїздом був у Харкові. Він зазначає, що окраїни українських міст вигідно відрізняються від великоросійських своєю чистотою, проте вони і не нагадують місто взагалі: «Зовнішня культурність, яка притаманна українцю, приховує багато чого. Що являють собою околиці Харкова? Власне кажучи, знаходишся якби на вулиці звичайного малоросійського села: сади, чистенькі хати, акуратно обмазані блакитнуватою або білою глиною, очеретяні дахи. Але звичайно всі виразки російського необлаштованого міста очевидні — ані каналізації, ані води, ані трамвая, ані санітарних турбот» [204, с. 1301]. У своїй історико-етнографічній праці С. А. Таранущенко наводить описи хат Харкова, які, як ми бачимо, все ще були вкриті соломною та обмазані глиною, і за зовнішнім виглядом нічим не відрізнялися від сільського помешкання, хоча і знаходилися у межах міста [408]. Можемо виразно побачити, що відмінність центру та периферії в середовищі інтелігенції поставала не лише як дихотомія соціального порядку, але й національного. Урбанізована, агресивна російська культура протиставлялася ними українській, сільській, напівзабутій, але рідній [295, с. 68].

Говорячи про національну та соціальну розмітку простору, на прикладі Харкова можемо підтвердити тезу Луїса Вірта про гетерогенність міста, адже чим віддаленіше від центру, тим більш гомогенним стає заселення [313, с. 185]. Зокрема, ми проаналізували населення чотирьох вулиць Харкова (Кокошкінська, Німецька, Клочківська, Мовчанівський провулок), які, хоча і

не входили до центральної частини міста, проте знаходилися у наступному від центру поясі вулиць, та передмістя Іванівки, яке щойно на момент перепису увійшло до складу міста. Проте, як ми зазначали вище, на мапі О. М. Гінзбурга 1916 року Іванівка ще знаходиться поза міською межею [90]. На думку Д. М. Чорного, Іванівка на початку ХХ ст. вже по суті стає частиною Харкова, і її населення було досить тісно інтегровано у міське життя [424, с. 38]. Бачимо, що якщо на харківських вулицях більшість становили міщани (55%), селян було вдвічі менше, а саме 24%, дворян – 14%, 3% купців, то в Іванівці абсолютну більшість населення складали селяни (71%), на другому місці були міщани – 27%, інші прошарки представлені дуже слабо. За професійним складом бачимо, що абсолютну більшість мешканців Іванівки становили представники робітничо-ремісничого осередку (63%), 12% становила прислуга, 10% - торгівля, нарешті, землеробством, на відміну від сільської місцевості займалося лише 3,5% населення, що працювало. Варто зазначити, що понад 7% мешканців Іванівки було зайнято на залізниці. В цілому ж, населення Іванівки складалося з середньо-нижчого прошарку, відтоді як на центральних вулицях Харкова порівняно більше було саме середнього прошарку. Зокрема, це 15% службовців, 8% осіб, що жили з нерухомості та капіталу, проте достатньо великий відсоток складали ремісники (23%) та прислуга (43%). Тим не менше, професійний склад був більш розмаїтим, аніж в Іванівці. Приблизно така ж картина виникає, якщо ми розглянемо мовну розмаїтість: якщо на означених нами чотирьох вулицях російська складала більшість – 65%, але доволі велику частку складали українська (6%), єврейська (18%), польська (3%), німецька (4%), білоруська (4%) мови, то в Іванівці був порівняно великий відсоток україномовних з містом – 31%, більшість залишалася російськомовним – 69%. Також на цьому прикладі добре помітні і міграційні практики населення. Якщо в центрі Харкова місцевих було лише 30%, решту складали прибульці, причому

більшою мірою з інших губерній, то в Іванівці ситуація була діаметрально протилежною: місцевих — 63%, немісцевих — 27%, переважно з Харківської губернії. Але найбільш випуклу різницю показує аналіз письменності серед населення цих районів: в Іванівці співвідношення складало 60% неписьменних до 40% письменних, тоді як в центрі — 80% письменних до 20% неписьменних [297, с. 61]. Тобто бачимо, що центральні вулиці були набагато неоднорідніші за соціальним та національним показником, аніж населення Іванівки, яке більшою мірою складалося з російсько- та українськомовних селян (див. додаток В) [297, с. 61].

Таким чином, в цей період порівняно з попереднім все більш помітним стає протистояння “межиріччя”, ядра Харкова та передмість, що лише умовно були залученими до міста. Цьому сприяло розташування соціальної та комунальної інфраструктури, які самі по собі почали чітко районувати місто, позначати престижність окремих районів. Ми бачимо, що навіть на фізичному рівні це позначалося зосередженням місць елітного споживання, дозвілля, зокрема, кінематографів, майже всіх банківських та владних установ тощо (див. додаток Г).

2.2. Динаміка розвитку інфраструктури Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.

Міський простір — це те тло, на фоні якого розгорталася соціальна модернізація. Подвійна взаємодія простору та агентів соціуму і створювала якраз те, що ми можемо визначити як урбаністичний спосіб життя. З одного боку, простір відгукувався на потреби часу, що були продиктовані модернізацією, з іншого ж — людина, потрапляючи до такого простору змінювала свої практики поведінки, поступово підкоряючись диктату міста. Міський мешканець, прокладаючи власні стежки, створював свою географію

міста, неподібну до тієї, що існувала на мапі. Проте і фізична реальність трансформувалася, відбиваючи всі ті зміни, що ставалися на рівні соціального та культурного життя. Тож в організації цього розділу спробуємо об'єднати ці два підходи: першій підрозділ присвячено формуванню фізичного простору міста, тоді як другий – картографуванню міста.

Говорячи про визначення міського простору, слід згадати класика соціології, Георга Зіммеля, який запропонував такі його прояви: 1) простір як форма, що організує суспільне життя; 2) тканини суспільних стосунків; 3) простору як такого, що існує у фізичній, соціальній та ідеальній формі [468, с. 47]. Ідеї Зіммеля згодом отримали розвиток у працях інших соціологів, зокрема, Анрі Лефевра, який сформулював тезу про виробництво простору певним суспільством. Використовуючи поняття «соціальний простір», Лефевр визначає його функцію як об'єднання соціальних взаємодій. Міський простір, таким чином об'єднує «натовп людей, продукти на ринках, дії та символи» [359, с. 111]. Про зв'язок фізичного та соціального просторів більш повне уявлення надав П'єр Бурдьє. У своїй роботі «Соціологія соціального простору» він зазначає, що соціальний простір має потяг до найбільш повної реалізації себе у фізичному, проте не є йому тотожним. Той фізичний простір, у якому мешкає людина є соціально розміченим, і таким чином, ми не можемо роз'єднати ці два простори, які зливаються в єдиний. Фізичний простір, на думку Бурдьє, є проекцією соціального [308, с. 53].

Доробки французьких класиків постмодерної соціології дозволили сучасним соціологам вивести більш-менш чітке визначення простору. Так, за О. Філіпповим, простір – це загальний термін на позначення місць, регіонів, територій, зони, розміщення тощо, який містить осмислену схему підпорядкування тіл, позицій [417, с. 260]. Повертаючись до проблеми міського простору можемо звернутися і до спадку радянського урбаніста М. Анциферова. У своїй монографії «Пути изучения города» дослідник,

порівнюючи місто з організмом, дав такі метафори його складовим: 1) анатомія (взаємодія природного рельєфу та плану); 2) фізіологія (функціонування різноманітних його частин); 3) психологія («душа міста» — єдність всіх елементів міста, що склалася історично та визначає його індивідуальність) [283, с. 23].

Міський простір за своєю суттю, на нашу думку, являє собою триєдиний конструкт, який охоплює фізичний (будівлі, комунікації, інфраструктура), соціальний (практики споживання та створення фізичних просторів, соціальні стосунки), та уявний (образ міста) підпростори [303, с. 58].

Наступною проблемою, яку нам потрібно розв'язати, це ознаки або ж маркери модерного міського простору. Її можна розглядати у двох аспектах: по-перше, маємо визначити, що саме відрізняє місто від не-міста, по-друге, які саме ознаки роблять місто модерним. На думку Луїса Вірта, а слід за ним, і інших дослідників, урбанізація сама по собі є процесом модерним за своєю суттю, і перш за все відбивається на фізичній структурі міста [313].

Сама по собі модернізаційна теорія є достатньо розгалуженою в сучасній гуманітаристиці, тому у своїй роботі слідом за Т. В. Портновою будемо вважати модернізацією низку перетворень суспільства з традиційного на індустріальне, причому ключовим є протиставлення аграрного та урбаністичного аспекту [390]. Модерність – це те, що зв'язує міста ХІХ ст. з сучасним суспільством, була підкреслена класиком міської історії Джеймсом Дайосом ідея якого, актуалізована півстоліття назад, може бути актуальною і дотепер: «Знайомі риси, які кожен знайде у вікторіанському місті – його мешканці, його проблеми, базові моделі життя – майже все це ніби то належить напівзабутому досвіду кожного з нас» [447, с. 17]. Таким чином, він датує народження сучасного йому суспільства саме кінцем ХІХ ст.

Основний кількісний прояв урбанізації, а саме стрімке зростання кількості населення, призводять до посилення інтенсивності забудови, причому тепер міська влада починає приділяти більше уваги цілеспрямованому плануванню. В той же самий час дуже виразно відбувається і процес агломерації, за рахунок чого перед містом постає завдання «окультурити» колишні передмістя і перевести їх до статусу міста. Модерне місто передбачає чітку організацію вулиць, в тому числі має значення їхня протяжність та геометрична правильність, а також наявність освітлення та бруківки. Таке фізичне розширення тягне за собою необхідність у розвиненій мережі міського транспорту.

Іншою, тепер вже якісною ознакою, стає проникнення нових технологій у будівництві та наукових інновацій, зокрема, електричного освітлення, транспорту, телефону [465, с. 93]. Неодмінною складовою модернізації стає індустріалізація, яка відповідно починає диктувати свої правила організації простору. З'являються заводи, відповідно, і нові маршрути та зв'язки робітників з місцем роботи, в тому числі і замські. Також ключовою рисою модерності є наявність розвиненої мережі соціальної інфраструктури, в яку входять лікарні, освітні, благодійні та розважальні заклади. Нарешті, ще однією ознакою модерного міста є поява масового дозвілля, яке було одним з потужним факторів консолідації міської спільноти як єдності. Феномену дозвілля присвячена дисертація В. А. Алькова [280], тож окремо ми його розглядати не будемо. Завершуючи розгляд характеристик модерного міста, слід зазначити ті ознаки, які якраз робили з міста «Велике село»: дерев'яна забудова на противагу кам'яній, відсутність бруківки, каналізації та бруд на вулицях, неорганізованість простору, непідпорядковані міські ринки тощо [442, с. 60].

Зручне географічне розташування Харкова робить його стратегічно важливим центром для промислового Півдня Росії, куди поступово

починають стікатися фінанси, внаслідок чого населення міста зростає з 57639 осіб у 1860-х рр. [92] до 245066 у 1910-х, тобто в 4,3 р [146]. В той же час територія міста також збільшилася з 16,2 кв. верст до 26,8 кв. верст (див. додаток А). Це створювало необхідність вирішувати проблему з житлом для новоприбулих та колонізації нових територій. Тож ще з першої половини ХІХ ст. склалися офіційні плани забудови міста [436]. Проте вони швидко застарівали. Так, Є. Гордієнко, який певний час обіймав посаду міського голови Харкова, у своїй аналітичній праці «Харьковское городское самоуправление, нужды его и недостатки» зазначав, що план міської забудови, прийнятий Думою ще до міської реформи міські гласні виправляли вже 12 років на момент написання розвідки у 1881 р. та остаточно не був втілений [96]. У своєму дослідженні архітектор В. Є. Ясієвич відзначав, що така ж доля спіткала і досить перспективний план 1890-1895 рр. складений під керівництвом Б. Михаловського, тож на рівні міського самоврядування найбільш ефективними виявилися плани розвитку окремих ділянок [436]. Крім того, наявна була і позапланова розбудова міста та нераціональне використання землі, що додавало його структурі певної хаотичності. Основним недоліком містобудівної політики харківський архітектор М. Диканський вважав недостатню регламентацію правил забудови та відсутність цілеспрямованої політики забудови [330, с.8]. Харківський міський голова, Є. Гордієнко також нарікав на повільність роботи Думи в напрямку міської розбудови: «В той самий час, коли місто розкидається без плану і завширшки, і вдалину, і виводяться там негарні, неможливі вулиці, майже у центрі міста, за Нетечею, залишаються незаселеними більш ніж 60 десятин лише з тієї причини, що управа, не зважаючи на прохання мешканців, не розпланувала цієї пустелі» [96, с. 2]. Тож глобально підкорити забудову централізованому плану до кінця періоду міській владі Харкова так і не вдалося.

Відсутність єдиного плану забудови ускладнювало вирішення ще одного завдання, яке диктувала модерна доба. Д. М. Чорний у своїй монографії зазначає, що зігнутість та викривлення вулиць, не відповідала модерним тенденціям облаштування міського простору [424, с. 190]. Це потребувало відчуження та викупу приватних ділянок, для чого необхідно було виділяти чималі гроші з бюджету міста. Для виконання початкового проекту з розширення та випрямлення Української вулиці у 1906 р. за умов викупу 204,61 квадратних сажнів у приватних власників дума мала витратити близько 3264 руб [123, с. 230]. Для порівняння наведемо той факт, що в цілому в 1914 р. Міська управа заклала у бюджет 5 тис. руб. з цією метою [424, с. 190]. Іноді доводилося вступати в досить складні переговори і з установами, як це відбувалося у випадку з першим парафіяльним училищем, частина ділянки якого проходила по запланованій вулиці, яка мала б з'єднати для зручності пересування Ново-Сумську (Мироносицьку) та Сумську між собою, про що писали клопотання місцеві домовласники. Проте керівництво училища не хотіло поступатися землею та сараєм, який стояв на цій території, попри обіцянки компенсації як з боку міста, так і домовласників, тож перемовини продовжувалися протягом 30 років, поки обидві сторони прийшли до початку конструктивного вирішення питання [114]. Проте деякі власники самі йшли назустріч до міста та пропонували безкоштовно передати землю, яка була потрібна для вирівнювання вулиць, як наприклад, при розплануванні земель А. Квітки [124, с. 163].

Часто намагання міської влади привести простір міста у відповідність модерному часу важким тягарем лягала на плечі нижчих прошарків населення. Так, купець Карпов згадує про родину Олімпіади Дякової, що жила на Катеринославській вулиці (суч. Полтавський шлях), яка у ХІХ ст. була однією з найважливіших магістралей міста, що видно з плану міста [95]. Її будинок був досить ветхий, з солом'яним дахом, і тому мав бути знесений.

Іншого житла в родини не було. Коли прийшли солдати і почали руйнувати хату, чоловік Олімпіади байдуже поставився до цього факту, що призвело до сімейної сварки і врешті-решт, вбивством Олімпіадою свого чоловіка [149, с.172]. Д. І. Багалій, спираючись на спогади Є. Гордієнка, писав про те, що у таких випадках, коли господар не міг перебудувати своє помешкання, частогусто він взагалі залишався без будинку [284, с. 53]. Втім, як зазначав у своїй роботі М. Диканський, практика руйнування та побудови нових кварталів була характерною для західноєвропейських міст і сприймалася ним як позитивне явище [330, с. 7].

Суворо контролювалося облаштування тротуарів, зокрема, домовласникам Лейбфрейду та Камінеру, які проклали прохід до підвальної частини своїх будинків по зовнішній частині тротуару, звужуючи його, загрожував позов у суд, у разі, якщо вони б відмовилися його прибрати у місячний термін [8, арк. 246 (зв), 247]. Причому зверталася увага як на зручність для перехожих, так і на безпеку пересування та візуальне оформлення вулиць. Симетрія, правильність форм також ставали одним з чинників формування міського простору та взаємостосунків з забудовниками. Зокрема, домовласнику П. М. Селіванову, який просив обміняти частину міської землі з метою побудови нового триповерхового будинку, було відмовлено через те, що це псує зовнішній вигляд Театральної площі [130, с. 213].

Виразною тенденцією у модернізації міського фізичного 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 пожежобезпечними [303, с. 61]. Причому така тенденція помітна як на прикладі жилої забудови, так і господарської (див додаток А, Г). Сучасники позитивно відзначали зміни, що ставалися з містом. Так, у своїй промові у 1852 р. О. П. Рославський,

визначаючи важливість проведення залізниць саме через Харків, наводив один з аргументів: «Це, 40 років тому, незначне місто, що зовнішнім виглядом поступалося Білгороду, Сумам та іншим своїм сусідам, в наш час змагається з Москвою за числом кам'яних будинків, які щорічно у ньому будуються» [209, с. 21]. 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 [360, с. 311].

Втім, наявність позитивної динаміки зростання кількості будинків сама по собі не є показником достатнього ступеня розвитку містобудівництва. Якщо ми порівняємо темпи зростання кількості будівель та населення Харкова, то побачимо, що коли населення зросло у 5 разів, кількість будівель – лише у 2,5 раза [196; 119; 250]. Певне збільшення щільності населення дійсно спостерігається 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 особи. 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 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 [191, с. 53].

Також збільшується кількість поверхів і змінюється практичне навантаження: тепер на перших поверхах великих будівель розташовуються магазини, особливо це стосується центральних районів міста. Так, за даними Харківського статистичного комітету, якщо частка квартир у 1892 р. на третьому поверсі складала 0,43%, то у 1916 – 1,07%, четвертому – 0,06 та 0,23%, п'ятому та шостому – 0,01 та 0,26% відповідно [83, с. 3]. Проте збільшення кількості поверхів у центрі не завжди позитивно сприймалося

сучасниками. Зокрема, за словами публіциста «не кажучи вже про те, що наші “хмарочоси” потворні з архітектурного боку... вони, на нашу думку, несуть у собі серйозну загрозу міській суспільній санітарії», яка на думку автора, проявлялася у надмірному скупченні населення [172].

Іншою якісною зміною у фізичному просторі міста, стала капіталізація міського простору. Ми можемо простежити цей процес на прикладі прибуткових будинків, що на думку Лідії Кошман стало одним з проявів створення нового просторового середовища міста, яке відбивало зміни у соціальних стосунках. Ця особливість підкреслювалася у путівнику 1915 р.: «Замість будинку-особняку, побудованого для себе, у містах розвивається внаслідок сильного притоку населення, тип прибуткового будинку» [239, с. 20]. Саме у цей період з'являється достатньо велика кількість селян-відхідників, що приїздили до міста задля праці на промислових об'єктах; більш мобільною ставала інтелігенція [353]. Прибуткові будинки ставали додатковим джерелом отримання капіталу для підприємців. 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 Д. І. Багалій [284, с. 56]. Проте, оскільки будинки будувалися нашвидку, їхня якість була низькою. Швидкій забудові міста його мешканцями сприяла також і та обставина, що тепер було легше отримати кредит в банку на будівництво [284, с. 57]. Крім того, така тенденція сприяла утворенню ринку житла, що підтверджує тенденцію до капіталізації російського суспільства.

Говорячи про облаштування модерного простору, ми не можемо обійти увагою переоблаштування ринкових місць, оскільки вони можуть бути однією з ключових ознак міста, як підмітив ще на початку XX ст. Макс Вебер [310, с. 337]. Питання про капітальну перебудову Благовіщенського базару,

який був однією з ключових торговельних точок, постало у 1895 р.: «Міська управа здається не помилиться, якщо припустить, що навряд чи знайдеться хоча б одна особа, яка б визнала сьогоднішній вид Благовіщенського базару задовільним...З точки зору гігієнічних зацікавлень міських мешканців у цьому питанні не може бути ані найменшого сумніву» [15, арк. 2]. Головною метою Управи було підвищити орендну плату за ринкові місця, переоблаштувавши їх належним чином. 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 лінії 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» [15, арк. 24]. Причому, оскільки бюджет міста визнавався недостатнім для цієї мети, передбачалося вибудувати кам'яні лавки замість дерев'яних коштом самих торговців, що викликало їхній спротив. У своєму колективному листі до міської влади торговці зазначали, що побудова кам'яниць буде можливою лише для обмеженої кількості осіб, внаслідок чого всі інші будуть змушені згорнути торгівлю, і тому просили загальмувати процес облаштування базару та надати їм додаткові місця для торгівлі [15, арк. 24]. Наступним етапом оновлення Благовіщенського ринку стала побудова закритого приміщення, причому із використанням найсучасніших на той момент технологій, зокрема, залізобетонних конструкцій та холодильників, що значно покращувало санітарні умови торгівлі [83, с. 17]. Як зазначає А. В. Скиданова, його побудова сприяла виходу культури споживання на новий рівень [405, с. 74].

Поряд з ним облаштовувалися більш дрібні ринки, такі як Рибний, Кінний, Кузинський та Заїківський, причому два останніх розташовувалися на периферії та виникли майже стихійно, що ускладнювало їхній контроль

[83, с. 25]. Міська Управа, розуміючи важливість ринків, облаштовуючи їх належним чином, користувалася цією обставиною для збільшення орендної плати та відповідно, прибутків до бюджету міста. Зокрема, за її даними до облаштування прибутки з оренди торгових місць на Рибному базарі становили 6864 руб., відтоді після оновлення ця сума збільшилася майже вдвічі і складала 13 тис. руб. на рік [15, арк. 3].

Ще одним нагальним завданням, яке мало бути вирішеним у модерному місті, було озеленення міста. Власне, ідеї про потреби створення зеленого міста актуалізувалися в цей час у Європі та поступово дійшли і до Російської імперії. Зокрема, зацікавлення викликала ідея «Міста-саду» Ебенізера Говарда, поява якої сама по собі служила симптомом втоми від перенаселених індустріальних міст з брудним повітрям [457]. Зокрема, російські містобудівники влаштовували поїздки до вже реалізованих проектів до Англії [97, с. 791], також у 1912 р. були вже розробки власних проектів під Москвою [189, с. 1217]. Також, пишучи про відтік мешканців з Харкова у передмістя, автор за аналогією з цією ідеєю, називав їх «містом-садом» та бідкався з приводу їхнього перетворення на брудне і промислове місто [102, с. 1067].

Вже у цей період почала закладатися основа екологічної ідеології в містах Російської імперії [293, с. 22]. Необхідність збільшення насаджень актуалізувалася на засіданнях Міської Думи, зокрема, міським головою зазначалося, що «користь садів у містах всіма зараз розуміється: у столицях, де земля так високо ціниться, сади розбиваються у величезних розмірах; а Лондон — найдорожчий у світі, з усіх боків оточений парками. Наш Харків особливо потребує садів та зелені...Наші нечисленні сади розташовані на околицях міста, частково у північній та західній стороні, весь же центр міста та вся захарківська частина позбавлені будь-якої рослинності; особливо страждають на недостатність дерев занесені піском передмістя — Москалівка та Заїківка...» [11, арк. 38].

Проблема полягала у тому, що власне на кінець XIX ст. у міста зовсім не було власного парку, а ті, що існували, не могли задовольнити потреб мешканців міста у відпочинку. Так, наприклад, Карповський сад був свого часу одним з найбільших та найпривабливіших для публіки, втім достатньо небезпечним через те, що в тому районі була напружена криміногенна ситуація [69, с. 18]. Крім того, трансформації цього місця сприяло проведення залізничної колії, що на думку харківського міського голови Є. Гордієнка і призвело до занепаду цього саду як місця дозвілля [11, арк. 38]. Ще однією вузловою точкою у сфері дозвілля був Університетський сад, але і до нього було неоднозначне ставлення, але вже з іншого приводу. Спостерігачі, зазначаючи красу та дбайливий догляд за цим парком, втім зазначали, що доступ до нього був обмежений і іноді навіть за сплату [69, с. 19]. Крім того, на думку харківських чиновників, Університетський сад не був пристосований для публічного відвідування, оскільки «в ньому нема місця для народних святкувань, і ми не можемо виділити певної частини саду для організації дитячих ігор з усіма новітніми забаганками, які цією справою покликані» [184, с. 3]. Тому висувається проект заснування міського парку в кінці вулиці Сумської. Втілення проекту, з одного боку, вирішувало завдання озеленення міста, з іншого — створювало додатковий простір, який почав відповідати вимогам публічного. На відміну від вищезазначених парків, цей майже ідеально підходив під опис бажаної паркової зони. Щоправда, на початку свого існування за словами сучасників «парк створював жалюгідне видовище» [79], проте незабаром в пресі відзначається, що він став вже улюбленим місцем відпочинку харків'ян [80; 106]. Як бачимо із зображень міського парку, він був достатньо густо засаджений деревами, створюючи неміський пейзаж, який дозволяв міському мешканцю тимчасово “втекти” від урбанізованого ландшафту [133, с. 115]. Тож з одного боку, парки були

виключно міським явищем, з іншого — вони певним чином вибивалися з міського простору.

Також не можна оминати увагою такий чинник модернізації міського простору, як індустріалізація міста, яка вимагала як фізичного простору для розташування потужностей, так і формувала нові соціальні зв'язки. Якщо звернути увагу на динаміку розвитку промисловості в Харкові, то якщо на початку періоду в місті нараховувалося 112 підприємств з річним прибутком 1 млн 932 тис 325 р. (17 тис 252 р. на рік в середньому на підприємство) [93, с. 175], то наприкінці — 305 з прибутком 94 млн 117 тис 163 р. (308 тис 580 р. на підприємство) [81] (див. додаток А). Проте ці дані досить умовні, оскільки могли використовуватися різні критерії для підрахунку підприємств, встановити які не завжди вдається [425].

Говорячи про фізичне розташування підприємств, нам потрібно з'ясувати, чи можемо ми виокремити окремі промислові осередки та наскільки серйозно вони впливали на ландшафт міста. Саме зміна ландшафту унаочнювала процес урбанізації, виступаючи не лише суто фізичною зміною, але й соціальною, оскільки, як висловлено у статті В. О. Кулікова ландшафти є соціальними конструктами, що змінюють людські життя та світогляд, створюючи новий символічний простір, причому у даному випадку, на відміну від корпоративних міст Донбасу, індустріальні елементи змушені були вписуватися у простір, що вже існував [461, с. 57].

Ми користувалися планом інженера Гінзбурга 1916 р. [90], який надає інформацію з розвитку інфраструктури, оскільки на ньому нанесено об'єкти транспортну мережу, водогін, каналізацію та найбільші підприємства. Ми доповнили ці дані відомостями з «Харьковского календаря на 1915 г.» [252] та нанесли їх на план (див. додаток Д). Понад 40 дрібних підприємств (до 100 робітників), що переважно займалися виготовлення легкої та харчової продукції, доволі щільно обступали береги річок, особливо в тому місці, де

Харків впадає у Лопань. Серед великих підприємств тут розташовувалася лише кондитерська фабрика Жоржа Бормана. Це можна пояснити паровими двигунами, встановленими на фабриках [81], які потребували доступу до води. Поява електричних станцій частково вирішила проблему з енергопостачанням, що відбилося на появі великих підприємств на околицях міста [293, с. 20]. Також поступово почав враховуватися і фактор забруднення навколишнього середовища, тому деякі підприємства було заборонено будувати поблизу житлових осередків та місця скупчення людей. Так, Міська управа обґрунтовувала ненадання дозволу будувати дріжджовий завод купцю Андрієнку саме через близькість до навчального закладу та побоювання викидів залишків виробництва [126, с. 184]. Цілком очевидно, що транспортне сполучення периферії, де жили робітники, та центру на той час здебільшого не складало проблеми (1887 р. — поява кінки, 1906 р. — електричного трамвая); впадає в очі і доволі близьке розташування Залізничного вокзалу. Бачимо, що більшість підприємств також розташовувалося поряд з лініями трамваїв та кінки [293, с. 20].

За планом Гінзбурга [90] бачимо, що певний машинобудівний анклав сформувався у квадратах КVII, КVIII наприкінці вулиць Петинської та Корсиковської, де розташовувався один з найбільших харківських машинобудівних заводів – Гельферих-Саде (1428,910 тис. руб. на рік), також Паровозобудівний (5255,486 тис руб на рік) [81, с. 260-261], сумарний прибуток яких складав 28% від 105 підприємств Харкова, та декілька дрібніших заводів, що гуртувалися навколо них: це евакуйований з Варшави «Герлах та Пульст», а також «Конрад Ярушкевич». Бачимо, що ці підприємства, на відміну від підприємств дрібної промисловості вже були розташовані на периферії міста та навіть виходили за його межі [293, с.20].

Заводи певною мірою намагалися вирішити проблему з житлом для робітників. В літературі досить часто наголошується на скрутних умовах в

помешканнях, які надавали підприємства робітникам, зокрема це були казарми [373, с. 48]. У своєму огляді становища житла для робітників О. Опацький відзначав, що не зважаючи на поліпшення умов у казармових приміщеннях (вони стали поділятися за статтю, робітники з різних змін більше не ділили між собою одне ліжко), проте залишалися проблеми недостатньої вентиляваності повітря, завищеної вологості та відсутності належної кількості постільної білизни [378, с. 96]. Проте на прикладі Харкова бачимо і більш позитивні шляхи рішення проблеми. Так, Паровозобудівний завод будував помешкання для директорів та кваліфікованих робітників, формуючи таким чином, соціальну інфраструктуру навколо заводу [337, с. 94]. Дирекція пропонувала квартири у кам'яному будинку з цінами 144 руб. та 168 руб. на рік в залежності від розміру квартири [31, арк. 1]. Середня вартість оренди на той час у Харкові була за малу квартиру – 60-72 руб. на рік, середню – 120-400 руб. на рік [99, с. 120], тобто бачимо, що ціна, пропонована адміністрацією, вкладалася в цей діапазон, проте не була мінімальною. Проте зазначалося, що ці квартири будуть здаватися лише кваліфікованим робітникам, бригадникам та монтерам, втім, вони могли брати до себе співмешканців з інших робітників заводу. У дерев'яних будинках ціна була нижчою, а саме – 96 руб. на рік [31, арк. 1]. Причому О.Опацький, аналізуючи становище житла для робітників підкреслював доволі високу якість житла, яке надавалося підприємцями: «З великою долею вірогідності можна сказати, що житло робітників Харкова, які мешкали у приватних квартирах, у більшості випадків, є більш низької якості, аніж квартири, що надавалися підприємцями» [378, с. 96]. Іншим аспектом була соціальна діяльність підприємців, зокрема, турбота про створення соціальної інфраструктури. Зокрема, у 1906 р. дирекція Паровозобудівного заводу піклувалася про утворення при заводі двокласного училища для дітей робітників, причому завод пропонував надати місту субсидію щорічно за цю

школу. Проте міська влада поставилася до цієї ініціативи без особливого ентузіазму, оскільки побоювалася значних вкладень з бюджету міста, і вимагала, щоб більшість витрат Паровозобудівний завод взяв на себе [129, с. 306]. Тож індустріальний ландшафт Харкова включав в себе не лише підприємства, але й інфраструктуру навколо них.

Нарешті, ще одним аспектом, який робив з «Великого села» місто, є наявність розгалуженої комунальної інфраструктури — централізований водогін, електричне освітлення, каналізація тощо. Окрім нагальної необхідності, запровадження інновацій у міський простір сильно залежало від джерела фінансування. Сучасник, порівнюючи місто з казковим богатирем, визначав важкий шлях вибору: «Праворуч поїдеш, отримаєш трамвай та світло, отримаєш негайно, але продаси душу концесіонеру; ліворуч поїдеш — залишишся господарем справи, але довго насидишся без світла та трамваю» [153, с. 369]. Вагомим аргументом на користь муніципального способу господарювання ставали потенційні прибутки, які місто могло отримати через запровадження новітніх інфраструктурних елементів. Зокрема, у 1910 р. прибуток від муніципалізованих водогону, трамваю, бійні, електричної станції склав 1 229 253 р., відтоді як витрати на утримання – 224 663 р. [30, арк. 6 (зв)].

Концесія майже завжди призводила до гальмування розвитку у подальшому, оскільки концесіонери повністю монополізували відповідні галузі муніципального господарства і не допускали проникнення більш сучасних технологій, які могли скласти їм конкуренцію. Величезну роль у створенні новітньої інфраструктури мала також воля і бажання місцевої підприємницької верхівки. Власне, історія харківського водогону може стати гарним прикладом зіткнення інтересів державної влади, міської адміністрації та концесіонерів [301, абз. 6]. Спочатку у справі водогону вирішили йти торованим шляхом концесії, передавши права на його побудову договором від

19 березня 1869 р. фірмі «Задлер і Арман», головний офіс якої знаходився в Санкт-Петербурзі, але очолювали її французи. Проте через те, що станом на 1872 р. концесіонери навіть не почали побудову водогону, міська дума прийшла до рішення про розрив контракту та пошуку інших шляхів вирішення проблеми. Провівши підготовчі роботи, міська дума все ж таки підтримала рішення про підрядний спосіб побудови водогону, і у 1873 р., його побудову планували передати Д. Шипову. Кредит на виконання підряду мусило надавати Міністерство внутрішніх справ [244, с. 77], і вже було проведено підготовчі роботи з дослідження технічних умов підприємцем, але через незгоду міністра фінансів надати позику, цю справу було відкладено. Шукаючи гроші на проведення водогону, який ставав нагальною необхідністю через нестачу води для мешканців, міська влада пішла шляхом концесій. Після тривалих дискусій право на побудову водогону було передано французьким підприємцям Рейсу та Діллю, причому міські землі вільно надавалися на його спорудження, приватні ж підприємці мали викупити за свої кошти. Планувалося, що за 45 років існування водогону добове споживання води мешканцями міста має сягнути 500 тис. діжок, що еквівалентне $6149,5 \text{ м}^3$. Підприємці ж на даному етапі мали збудувати 300 тис. діжок, тобто $3689,7 \text{ м}^3$ [244, с. 77]. В принципі, на 1910 рік ця норма була майже досягнута – 3599 м^3 на добу, але на 1912 р. лише 25% приватних будівель було приєднано до мережі водогону, якщо брати околичні частини – Журавлівку, Піски, Захарківську, Холодну та Лису Гору, то там відсоток був ще меншим – 10%, що унеможливлювало проведення сюди каналізації, яка вже почала будуватися [8, арк. 934]. Концесія призначалася на 22 роки, після чого місто могло викупити водогін. Проте концесійний спосіб призвів до того, що вода в Харкові виявилася поміж найдорожчих в імперії. На 1912 р. вартість води з водогону за кубічний метр у Харкові дорівнювала в середньому 18-20 коп., що було у чотири рази дорожче за воду у Петербурзі, у

два рази – в Києві [138, с. 437]. Це обумовлювалося доволі високою собівартістю – 13, 69 коп. за м³ (у Петербурзі – 2,87 коп.). Тому, за свідченням сучасників, іноді навіть більш-менш пристойні будинки у центрі міста були без води у приміщенні [204, с. 1300]. Втім розгалуження системи водогону сприяло покращенню санітарної ситуації в цілому, хоча це стосувалося більше центральних частин міста. На периферії ж постійно спалахували епідемії холери, причому за результатами бактеріологічних аналізів, основною причиною розповсюдження хвороби стало споживання води з колодязів, тож Міська Дума, доводячи, що боротьба з холерою обходиться місту майже вдвічі дорожче – у 57050 руб на 1910 р., аніж проведення водогону на окраїни (32557 р.), наполягала на клопотанні про виділення державного займу на побудову водогону [8, арк. 185].

З каналізацією ситуація була набагато гіршою, аніж з водогоном. Вона почала розроблятися відносно пізно, лише з 1911 р. Станом на 1910 р. каналізація вже була у 10 з 51 міста Європейської Росії, причому, окрім великих міст, які займали центральне значення у своєму регіоні (Київ, Москва, Рига, Ревель), вона вже була і у деяких містах значно менших за розмірами та значенням за Харків (Катеринослав, Новочеркаськ, Перм, Самара, Калуга, Кишинів) (див. додаток Е). Проте, за спостереженнями О. М. Доніка, «пробуксовування» каналізації у великих містах було закономірним явищем, оскільки вона не гарантувала великих прибутків для підприємців [336, с. 91]. Пам'ятаючи сумний досвід концесійного способу, урядовці намагалися знайти інші джерела фінансування. Пропонувалося побудувати каналізацію силами домовласників, шляхом утворення Взаємного товариства каналізації. Первинний капітал мав би складатися зі внесків членів товариства та займу від міністерства внутрішніх справ. Проте цей спосіб реалізації проекту все ж таки не було втілено: вже були зібрані внески у розмірі 150 тис. руб, але статут Товариства, яке отримувало достатньо

велику незалежність від міста, не був прийнятий більшістю гласних [83, с. 102]. Тож справа була остаточно поставлена на муніципальні рейки. Проектована лінія каналізації мала охопити усе місто і дорівнювала 190 верстам, проте наприкінці періоду довжина експлуатованої каналізації складала лише 27 верст, що заледве складало 14% проекту [83, с. 103]. Позитивним було те, що проектувальники взяли за основу європейський досвід та побудували найкращі на той час в Російській імперії очисні споруди, що значно покращило санітарно-гігієнічні умови в місті [336, с. 104], проте темпи спорудження каналізації та водогону були незадовільними [301].

Ситуація спостерігалася з побудови водогону та каналізації ускладнювалась через необхідність відчуження землі на користь міста. Роль зіграв як людський фактор, оскільки деякі власники просто не хотіли добровільно продавати землю, а інші називали ціну майже вдвічі більшу за ту, яку пропонувала Міська Дума, так і формально-бюрократичний, оскільки за законодавством добровільне відчуження тривало декілька років, що не могло не відбитися на бюджеті та темпах побудови каналізації. Проблема законодавчого характеру виникла при спробі викупити урочище Сахара для побудови водоочисної станції, оскільки вона належала членам сільської громади і не могла бути продана місту взагалі. Тож Дума намагалася добитися цього через примусове відчуження землі [8, арк. 6 (зв)], проте з деякими власниками все ж таки вдалося домовитися і викупити землю за ціною, що вдовольнила обидві сторони.

Належне освітлення міста також було однією з нагальних проблем, що їх мала вирішити Дума. Так, у 1874 р. було підписано Договір з Товариством водопостачання та освітлення, яке зобов'язувалося встановити додаткову кількість газових ліхтарів окрім 1000, що вже існувала у Харкові за умов сплати йому 125000 тис. руб [246, с. 183]. Підряди на освітлення надавали в

тому числі і місцевим підприємцям, зокрема, зустрічаємо такі відомості в архівних документах: «Через відмову купця Надеждіна освітлювати міські ліхтарі у другому півріччі цього року, міське правління затвердило цей підряд за міщанином Ніловецьким» [57, арк. 480]. Проте намагання зекономити на освітленні Думою позбавляло харків'ян безпеки на вулицях. Ліхтарі наказувалося вимикати в місячні ночі, проте «дуже часто навіть в темні ночі (коли місяць заходив за хмари) ліхтарі все одно не працювали» — писала у спогадах К. Антонович . З метою економії наприкінці 1860-х рр. ліхтарі не вмикали протягом літніх місяців, на що скаржився харківський поліцеймейстер, доводячи необхідність все ж таки ввімкнути освітлення і влітку: «Між тим, в ці місяці ночі бувають дуже темні і потреба в освітленні така ж сама, як і в інші місяці, тим більше ще й тому, що у червні буває тут Троїцький ярмарок, на який з'їждиться велика кількість народу, а протягом липня буває численний перехід через Харків транспортів та купців на Ніжинський ярмарок у м. Полтаву; причому слід мати на увазі, що неналежне освітлення вулиць взагалі сприяє людям, які вештаються з недобрими намірами» [21, арк. 7]. Вже у 1898 р. на вулицях міста з'явилися перші 390 дугових електричних ліхтарів, і вони поступово починають замінювати газові [430, с. 162]. Причому слід зазначити, що через незгоду з концесіонерами електричні ліхтарі з'явилися спочатку на периферійних вулицях Харкова, відтоді як на центральних вулицях все ще залишалися газові [144, с. 73; 239]. Поступово все ж таки електрика перемагала газ: у 1915 р. було ліквідовано 128 газових ліхтарів у місцях, де вони дублювали електричні [155]. Загалом, бачимо позитивну динаміку як в кількісному аспекті, так і в якісному у сфері освітлення міста: у 1890-х рр. – 1601 газових та 1466 гасових, 1900ті – 456 електричних, 1046 газових, 1019 гасових, у 1910-х рр. – 600, 1066 та 1800 відповідно (див. додаток А). У порівнянні з іншими губернськими містами Європейської Росії кількість ліхтарів в Харкові була середньою – 1 ліхтар на

41 сажнів вулиці, що ставило його на 22 місце за кількістю ліхтарів, нормальним був і показник кількості електричних ліхтарів – 16%. Звичайно, були деякі міста, де цей відсоток наближався до максимуму, проте він нівелювався недостатньою кількістю ліхтарів взагалі (Житомир, Псков, Уфа тощо) (див. додаток Е).

Ще одним складним питанням був стан вулиць. В пресі постійно зверталася увага на незадовільний стан тротуару, причому турбота про його належний стан покладалася на домовласників. «Вчора, наприклад, після дощу мешканці, що приїздили холодногірським трамваєм, були змушені занурюватися в бруд для того, щоб пройти на тротуар. Не зайвим було б і поліції змушувати власників будинків очищувати тротуари. Але ж не тонути, і правда, обивателям!.....» — читаємо в газеті [174]. Розвиток транспорту, поживлення руху робило питання бруківки ще більш нагальним, зокрема, зважаючи на створення безпечних умов для пішоходів, які після сильних злив та фактичній відсутності тротуарів змушені були рухатися мостовою, як, наприклад, на жвавій Петинській вулиці, що створювало небезпечну ситуацію та заважало транспортному руху [169]. Питання неодноразово ставилося на порядок денний Міської Управи, яка посиалася то на незадовільне залізничне сполучення, то на дорожнечу каменю. Причому на пропозицію заасфальтувати вулиці, Управа відреагувала негативно, посилаючись на низьку якість асфальту [244, с. 173]. Ближче до кінця 1870 рр. бачимо все ж таки позитивні зрушення у цій сфері: активно забруковувалося Сумське шосе, була облаштована Театральна площа. Стару бруківку використовували на облаштування вулиць зі спокійним рухом, відтоді як на вулицях зі жвавим намагалися постелити більш якісний, так званий валеріанівський камінь. Крім того, для зручності пішоходів тротуари було вирішено розширити у порівнянні з попереднім періодом шляхом звуження мостової. Проте через нестачу фінансування та недоброросівських

підрядників бруківка на харківських вулицях швидко ставала непридатною до подальшого функціонування: «Необхідність у заміні бруківки з грубих осколків на бруківку поліпшеного типу була визнана давно, і на центральних вулицях таку заміну вже зроблено. Лише частина такої поліпшеної бруківки до останнього часу, простоявши 6-8 років, є в задовільному стані (Конторська вул., Коцарська вул., Театральна площа), більша ж частина на сьогодні є у вкрай незадовільному стані» [83, с. 34]. Також Управа турбувалася і про створення зелених насаджень, але вже коштом домовласників [244, с. 199]. За абсолютними показниками кількість забрукованих вулиць збільшилася з 90 тис. квадратних сажнів у 1870-х до 386 кв. сажнів у 1910-х рр. (див. додаток А). Проте їхня кількість явно залишалася недостатньою, оскільки з 210 верст загальної довжини вулиць лише половина (102 версти) було забруковано [83, с. 34]. За рівнем забрукованості станом на 1910 р. Харків був лише на 32 місці в Європейській Росії (див. додаток Е), попри те, що він входив до першої десятки міст Російської імперії за розмірами. Проблему бруківки ділянок, які входили до міської межі внаслідок агломерації, Міська Дума вирішувала шляхом примусу їхніх власників вкладати гроші на бруківку [19, арк. 1; 72, с. 102], причому, як це відбувалося у випадку з Семенським та Малофєєвим, які безкоштовно передали свої ділянки місту для продовження Мефодіївської вулиці, у судовому порядку [8, арк. 945]. Іноді такі умови Управа висувала і домовласникам територій, які вже давно увійшли до міської межі, зокрема, Воскресенський провулок міг був забрукований «за умов грошової участі домовласників, чого, з їхнього боку, не відбулося» [30, арк. 55].

Нарешті, стається важливий прорив у сфері розвитку комунікацій, а саме розвиток телефонної мережі. Звичайно, у порівнянні з європейськими містами він відбувався вкрай повільно: так, Олександр Шестаков у своїй статті з цього приводу наводить такі дані: в Німеччині в середньому один

телефон приходився на 30-40 осіб, тоді як у Російській імперії – на тисячу мешканців [265, с. 269]. В Харкові бачимо таку картину: з появою перших абонентів у 1888 р. було встановлено 80 апаратів, у 1890-х рр. – 1231, 1900-х рр. — 1309, а в останнє імперське десятиріччя – вже 4000 абонентів. Якщо враховувати кількість населення у 292961 особу, то в середньому виходило 1 апарат на 74 особи (див. додаток А). Загалом, у порівнянні, рівень телефонізації Харкова був достатньо високим – це дев'ята позиція серед міст Європейської Росії (див. додаток Е).

Слід зазначити, що привілеями телефонного зв'язку у першу чергу користувалася еліта та організації. На плані 1889 р., коли телефонне покриття лише з'явилося, бачимо, що найгустіша сітка лінії оперізує центр, а також зв'язує з телефоном Технологічний інститут, Цукрорафінадний завод, що тоді виходив за межі міста, по вулиці Катеринославській лінія йшла до Нової Баварії, ще дві околиці, що були пов'язані з телефоном – це Сабурова та Тюрина дача [151]. І позаяк у «Южному краю» існувала змішана оцінка цього нового явища: з одного боку зустрічаються нарікання на технічну недосконалість телефону: «наш телефон погано облаштований, відсталий і з усіх поглядів викликає нарікання з боку приречених на користування ним харківців» [222]. З іншого ж боку – присутній і ентузіазм, зокрема з приводу появи автоматичного телефону в приміщенні Ради з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії [179]. Відзначалася також і провідна роль телефону як засобу зв'язку під час повеней, коли частини міста залишилися без транспортного сполучення між собою [173]. У сатири ж наявна переважно негативна характеристика телефонного зв'язку. Телефон навіть повставав більш небезпечним, аніж, скажімо, автомобіль: «Чім закінчують абоненти телефонів? – Душевним розладом та епілепсією» [221]. Також перепало і телефоністкам, які порівнювалися зі «сплячими красунями», їм закидалася грубість та халатне ставлення до своїх обов'язків, що нівелювало цінність

телефону як засобу зв'язку. Таке несприйняття може бути пов'язано перш за все з технічною недосконалістю перших телефонів, проте не можна не відмітити значне зрушення у сфері зв'язку [304, с. 53].

Тож в цілому, міське господарство Харкова активно залучало нові технології, що кардинально змінювало якість життя міських мешканців, робило їхнє життя більш безпечним та зручним. Проте, не зважаючи на очевидні позитивні зрушення, діяльність Думи з благоустрою міста часто піддавалася критиці, в тому числі з боку її ж діячів. Так, Є. Гордієнко зазначав, що при прокладенні водогону не були враховані особливості ґрунту, внаслідок чого ґрунтові води затопили декілька будинків. На скарги мешканців Дума не відповіла належним чином [96, с. 3]. Говорячи про площі міста, Є. Гордієнко порівнював їх навіть з татарським базаром через неохайність та бруд. Ми бачимо тут прояви доволі формалізованого підходу Думи до виконання плану з благоустрою. Показовим є приклад Біржової площі. Вирішуючи у 1871 році проблему її благоустрою, зокрема недобудованого приміщення біржі, міський голова, критикуючи попередників, зазначав, що «якою б прикрою не була ця справа, розпочата без досвіду та виконувана без належного нагляду, внаслідок чого доводиться поховати тисячі палів та тисячі рублів...». В результаті було вирішено піти шляхом найменшого спротиву та засипати вже вбиті палі разом з канавами [11, арк. 38]. Бачимо тут не тільки нераціональне використання коштів, проте і недбале ставлення до благоустрою навіть центральних частин міста [303, с. 65]. Все ж, не зважаючи на певні проблеми, у порівнянні з дрібнішими містами Російської імперії в очах сучасників Харків виглядав цивілізованим. Так, Д. Протопопов описував свої враження від подорожі до Харкова таким чином: «Брудний, запорошений, нечупарний Харків справляє враження майже європейського міста — настільки важкі спогади залишилися від первісного Саратова» [204, с. 1300]. Хоча, насправді, за кількісними даними з

благоустрою до європейських міст були ближче Рига, Київ, Казань, навіть у Саратові ситуація з бруківкою, освітленням та транспортом були кращими, аніж в Харкові, а тим більше недосяжними ставали показники Санкт-Петербургу, де відсоток забрукованих вулиць складав майже 100%, а один ліхтар був на 11 сажнів вулиці (див. додаток Е).

Наявність розвиненої інфраструктури почала відігравати доволі значну роль у формування ринку житла. Зокрема, домовласники, що проживали навпроти Університетського саду, у своїй колективній заяві, скаржилися, що ніхто не хоче заселятися до них через відсутність освітлення на вулиці та води поблизу. Вони просили поставити «хоча б гасові ліхтарі на таких вулицях: Сорокінська, Ново-Чернишевська, Старо-Кладбищенська та Ветеринарна». Розглянувши заяву, було вирішено поставити 35 ліхтарів, чого на думку Міської управи мало бути достатньо. Мешканці Котляровської вулиці, що перебувала на периферії відчували потребу в освітленні ще сильніше: «Однією з головних причин, що зупиняють швидке заселення колишньої землі почесного громадянина Михайла Котлярова...є, по-перше, недостатність води...і по-друге, відсутність...ліхтарів, де пізньою ніччю весною та восени неможливо пройти безпечно» [24, арк.1, 1 (зв.)]. Аналогічну заяву подали домовласники Тупого провулка, в якій зазначалося, що «їхній провулок, завдяки повній темряві, яка в ньому панує, є місцем схову для різних темних осіб, від чого навіть нічний сторож боїться заглядати у цей провулок», не кажучи вже про потенційних орендарів квартири [168].

Швидке розширення території міста потребувало, окрім благоустрою нових територій, ще й розвитку мобільності. Важливою подією стала побудова у Харкові залізничного вокзалу, який поклав початок засвоєнню територій, що розташовувалися близько Архієрейської левади. «На пустельній леваді виросло ціле залізничне містечко, до якого незабаром стало відчувати тяжіння і саме місто» – зазначав Д. І. Багалій. Як ми можемо

помітити, порівнюючи плани міста 1866 та 1880 рр., воно значно розширилося у північно-західному напрямку [95;193]. Великий вплив на колонізацію колишніх передмість мало проведення залізничних шляхів через Гончарівку та Панасівку [234, с. 26]. Змінювалися ролі окремих частин міста, зокрема, на думку В. Є. Ясієвича, вулиця Катеринославська саме за часів побудови вокзалу почала виконувати функцію однієї з центральних, пов'язуючи транспортний та суспільно-торговельний центри міста [437, с. 74]. Індустріальні об'єкти, особливо великі підприємства також врегульовували розвиток транспортних відносин, зокрема, мережі міського транспорту. Як вже зазначалося вище, зосередження машинобудівних заводів спостерігалось на околицях, і в той час, коли інші передмістя не були належним чином пов'язані з центром, за планом трамвайних шляхів 1908 рр. [112] бачимо, що вже на той час Петинську вулицю з вокзалом та центром пов'язувала трамвайна лінія. Крім того, з'являється Балашівська станція, яка виконувала функції товарної, що в свою чергу сприяло тяжінню цієї доволі віддаленої місцевості до міста [437, с. 74].

Централізований громадський транспорт, що був суто модерним явищем, також створив нові можливості для комунікації, адже пов'язував важливі точки міста, дозволяючи харків'янам швидко діставатися будь-якого його куточку [303, с. 62]. Розширення мережі міського транспорту почалося у 1882 році, коли міська управа підписала контракт з бельгійськими підприємцями Бонне та Отле про відкриття кінки. З одного боку, відкриття кінки за допомогою іноземних акціонерів дозволило швидко розгалузити її мережу, з іншого ж, породило довготривалий конфлікт міста з підприємцями. За словами Д. І. Багалія «місто потрапило до справжньої кабали до підприємців» [284, с. 339], оскільки не мало права втручатися в розбудову кінки та її експлуатацію. Крім того, така монополія бельгійських акціонерів гальмувала появу електричного трамвая в Харкові. На додаток прибутки міста

за контрактом залишалися невеликими: через 20 років місто отримувало право лише на 1% від прибутку [284, с. 337], до того ж гроші взагалі не поступали до міської каси. У 1893 р. харківській міській владі все ж вдалося пом'якшити умови договору і добитися права на розбудову ліній громадського транспорту, які б не конкурували з вже побудованими лініями кінної залізниці [264, с. 1131]. У 1900 р. між Думою та концесіонерами починаються переговори щодо електрифікації ліній кінки, що вже існували [203], які продовжувалися до 1906 р., в ході яких Міська Дума все ж таки схилилася до створення муніципального трамвая, проте його лінії мали проходити по околицям, відтоді як в центрі згідно з домовленістю «залишається на 17 років геть непридатна кінка» [264, с. 1131]. На той момент відзначалося і матеріальне зношення кінної залізниці, і її моральна застарілість, проте монополію концесіонерів остаточно посунути так і не вдалося. Експлуатація електричним трамваем другорядних ліній призводила до меншої, аніж в інших містах, прибутковості [8, арк. 334].

Ситуація Харкова не унікальна на теренах Російської імперії, адже шляхом концесії пішли думи більшості губернських міст Російської імперії. Власне, станом на 1909 р. з 42 наявних трамвайних ліній 34 належало бельгійським концесіонерам, що становило 81% [301, абз. 5]. Втім, для сусідньої Австро-Угорської імперії концесійний спосіб впровадження транспортної інфраструктури був скоріше виключенням, аніж правилом, що дозволяло швидше впроваджувати електричні види трамваю у містах [482, с. 19].

Перша лінія електричного трамвая була введена в експлуатацію у 1906 році, пізніше, аніж в інших великих містах. Зокрема, в Києві електричний трамвай, перший взагалі в Російській імперії, з'явився у 1892 р. [367, с. 96], і на 1910 р. довжина колії нараховувала 155 верст, тоді як в Харкові – 7,6. В Житомирі, який був за територією значно меншим за Харків та за рівнем

розвитку промисловості значно відставав, цей новий вид транспорту міські мешканці побачили у 1897 р. [393, с. 180]. Станом на 1910 р. трамвай вже був наявний у 17 містах Європейської Росії, причому Харків відставав за довжиною лінії від таких відносно нього невеликих міст як Твер, Нижній Новгород, Казань, Саратов, Орел, Катеринослав, Астрахань (див. додаток Е).

Все ще проблемним залишалося транспортне сполучення околиць з центром. Так, у звіті Другої трамвайної комісії за 1908 р. зазначалося: «зважаючи на обов'язковість головного завдання з'єднання околиць з центром та обмеженості міських фінансів Харкова, на сьогодні нам лише і залишається розважати про облаштування ліній від околиць до центру, тобто про те, що називається радіальними лініями» [112, с. 13]. Складність в облаштуванні транспортного сполучення полягала ще в ситуації конкурентної боротьби міста та Бельгійського акціонерного товариства, внаслідок чого гальмувалося розширення мережі електричного трамвая. Другою трамвайною комісією планувалося з'єднати з центром – Павловською площею такі місцевості: Холодну гору, Лису гору, Іванівку, Ключки, Новий парк, Технологічний Інститут, Заїківку, Журавлівку, Міську Скотобійню та кінець Грековської вулиці при наявному з'єднанні Головного вокзалу, Москалівки, Університетського саду, Кінної площі, Старо-Московської і Балашівського вокзалу. Планувалося, що після побудови додаткових ліній всі околиці, окрім вулиці Конторської, що була зайнята Бельгійським товариством, будуть поєднані з центром [112, с. 14]. Станом на 1916 р. бачимо, що відносно проблемним залишалося сполучення з Новоселівкою, Уралом та Журавлівкою, всі інші периферійні райони були вже зв'язані з центром, навіть Петинська лінія, яка виходила за міські межі, що було пов'язано зі сполученням з Паровозобудівним та іншими великими підприємствами. Транспортна мережа в цей час нарешті набула класичного радіального вигляду, який найбільш оптимально пов'язував різні місцевості між собою.

Проте південно-західна частина міста все ще змушена була користуватися мережею кінної залізниці [90].

Встановлення транспортного сполучення сприяло і тому, що жити на околицях ставало зручніше, а відтак і збільшувався попит на оренду квартир саме на околиці, що в свою чергу, сприяло побудові дохідних будинків у віддалених від центру районах. Сучасниками відзначалося, що завдяки посиленню зв'язків частин міста, що лежали за річками, з центром, «населення зі зручностями розселюється більш рівномірно містом, ціни на квартири зрівнюються, стається більш рівномірний розподіл прибутковості між домовласниками, причому виграють і обивателі, які наймають квартири» [183]. Звичайно, спостерігався і зворотній бік медалі: ціна на квартири з появою там транспорту підіймалася, і бідніші прошарки населення були змушені шукати житло у більш віддалених околицях [102, с. 1060; 140].

Транспорт став неодмінною частиною простору модерного міста, зокрема на візуальних зображеннях з проаналізованих нами трамвай присутній на 6%, кінка – на 7%, причому на деяких з них ці види транспорту на першому плані (див. додаток Б) [292]. На Павлівській площі взагалі зафіксовано ситуацію, де одночасно в об'єктив потрапили ці види транспорту, що конкурували між собою [223]. І звичайно, динамічності місту додавала мережа візників – 23% зображень, які виконували роль своєрідного «таксі». Саме з другої половини XIX ст. починається регламентація їхньої діяльності на місцевому рівні [424, с. 194]. Також зафіксовано по одному зображенню велосипеда, автомобіля та автобусу (в 1910 р. К. Г. Шиманським було відкрито автобусний рух в Харкові, але цей вид транспорту не отримав широкого розповсюдження, і незабаром автобусний рух припинився [147; 64]). Проте їхня рідкісність свідчить про те, що вони ще не встигли як слід вписатися до повсякденного простору міста, більше перебуваючи у сфері розважальної культури, особливо це стосується велосипеда, який, на думку

київської дослідниці О. Мартинюк належав до елітарної розважальної культури [365, с. 77].

Міський транспорт, з одного боку, став відповіддю на виклик модернізації, скорочуючи відстані міста, яке невпинно зростало та час, що в умовах індустріалізації також перетворювався на цінний капітал. З іншого боку, він сприяв подальшому модернізуванню міста, оскільки змінював значення тих чи інших його частин, встановлював нові соціальні зв'язки між його мешканцями, консолідував простір в єдине ціле.

Підвищенню комфортності життя, що є однією з ознак модерності сприяв розвиток соціальної інфраструктури. Так, британський дослідник Джозеф Бредлі, характеризуючи уявлення сучасників про модерну Москву зазначав: «Фізичні артефакти модерності змінилися з «божественних соборів, царських палаців, аристократичних маєтків...та магазинів»... на «галереї, музеї, клініки, шпиталі, благодійні та освітні інституції» [442, с. 61]. Модерне місто завдяки цьому ставало місцем можливостей для його мешканців, що розширювалися з кожним днем.

Турбота про систему охорони здоров'я була однією з нагальних у місті, оскільки через недотримання правил санітарної безпеки, проблеми з питною водою та повені, велику скупченість населення у робітничих кварталах, Харків, як і інші великі міста ставав осередком інфекційних захворювань, таких як тиф та холера. Розширення мережі лікарень відбувалося досить стрімко: якщо у 1880^х рр. нараховувалося лише 19 закладів, то у 1890-х – 22, 1900-х – 34, 1910-х – 58 (див. додаток А). Наприкінці зазначеного періоду на одного лікаря в Харкові припадало 376 мешканців, що було доволі непоганим показником у порівнянні з іншими губерньськими містами Європейської Росії: у Києві – 699 мешканців, Катеринославі – 1288, Москві – 889, Петербурзі - 1055 [99].

Сучасники відзначали зміну ставлення до медичної справи як з боку муніципальної влади, яка слідувала за розвитком лікарняної інфраструктури, так і населення, яке все більше долучалося до послуг офіційної медицини. Зокрема, у своїй статті Є. Яковлев відмічав цю зміну у порівнянні з попереднім періодом: «Лікарня стала не богодільнею, не карантинною в'язницею, але домішкою хворого. Демократизація, настільки характерна для усіх боків нашого соціального життя, сягнула і лікарняної справи. Користуватися послугами медицини стало потроху звичною справою для людей всіх класів та станів» [274, с. 70]. Автор також відзначає важливість спеціалізованої побудови приміщень, пристосованих під лікарні, а не облаштування вже наявних, звертаючи увагу при цьому на зручне транспортне сполучення.

Крім того, лікарні почали спеціалізуватися, зокрема, у 1908 р. з'являється офтальмологічна лікарня Л. Гіршмана, причому, примітно, що якщо на початку свого існування вона фінансувалася з приватних коштів, то вже надалі нею опікувалася міська влада. Велику увагу було приділено приміщенню, було вже відразу з централізованим опаленням, інноваційною вентиляційною системою тощо, що підтверджує вищенаведене зауваження Є. Яковлева. За шість років (1908-1913) кількість хворих зросла у чотири рази — це були не лише мешканці Харкова та губернії, але й представники інших губерній [83, с. 61]. Крім того, у межах можливостей добудовували приміщення лікарень, що вже існували. Так, одна з найбільших міських лікарень, Олександрівська, яка обслуговувала центральні райони міста та була головним форпостом боротьби з епідеміями, постійно потерпала через переповненість, а також застарілу систему опалення та неблагоустрій. Власне, така ситуація спостерігалася ще й через те, що її комплекс складався із непристосованих до лікарняних цілей приміщень, які неможливо було суттєво розширити. Тому було запропоновано добудувати другий поверх та

нову амбулаторію, яка б відповідала вимогам того часу [83, с. 51]. Частково навантаження перейняла на себе знов збудована у 1900 р. Миколаївська лікарня, куди планувалося перенести декілька відділень (жіноче, туберкульозне, дитяче). В її комплекс входила пральня, обладнана сучасним на той час дезінфекційним апаратом та пральними машинами, що значно зменшувало ризик поширення інфекційних захворювань [83, с. 53]. Проте, не зважаючи на це, вона так і не змогла остаточно вирішити проблему з переповненістю Першої лікарні через незручне розташування [398, с. 35]. Олександрівська лікарня вже перетворилася на позастанову, оскільки, попри те, що більшість за становою ознакою були селяни (68,52%) та міщани (23,42%), все ж таки серед хворих були і дворяни (2,37%) та військові — 3% (дані на 1901 р.) [107, с. 137]. Миколаївська ж, яка розташовувалася на периферії, обслуговувала більшою мірою чорноробів, які сплачували медичний податок [253, с. 76]. Також відкривалися спеціалізовані дитячі лікарні, яких на 1914 рік у Харкові нараховувалося чотири, з них — дві державні, одна приватна, одна — Товариства взаємодопомоги, та жіночі гінекологічні лікарні, яких було вже дев'ять [253, с. 71-85].

Суттєвою і дуже важливою для периферії стала поява лікарняних дільниць, які були спрямовані перш за все, на подолання інфекційних захворювань. Зокрема, саме через епідемію висипного тифу місцеві амбулаторії у 1892 р. було відкрито на Уралі, Холодній та Лисій горі, у 1897 р. — на Москалівці, 1898 р. — Панасівці, тож вони охоплювали кільцем усі передмістя [83, с. 64]. Передбачалося безкоштовне обслуговування пацієнтів, що було життєво важливою обставиною для тих прошарків, що мешкали на околицях. Бачимо, що мережа лікарень, яка спочатку географічно розташовувалася у центрі, завдяки подальшому розгалуженню на початку ХХ ст. обслуговувала і периферійні дільниці (див. додаток Г). Втім, за щільністю розташування за дільницями бачимо, що найкраще покриття припадало на

четверту ділянку, яка охоплювала центр та закінчувалася на рівні Ветеринарної вулиці (1 заклад на 2,5 тис. мешканців), відтоді як у другій, куди входили такі території, як Москалівка та Заїківка 1 заклад був на 12 тис. мешканців [59]. В середньому на місто 1 заклад припадав на 5,8 тис. мешканців (див. додаток А, Є).

Іншим чинником, який може свідчити про якість життя у місті, є доступна масова освіта. Говорячи про дані на початку нашого періоду, то в Харкові було в наявності 27 навчальних закладів всіх рівнів, де навчалося 2423 особи, що складало 4% населення міста, з загальної кількості учнів жінки становили 22% [93, с. 224]. У 1910-х рр. в Харкові існувало 5 вищих, 25 середніх та 52 нижчих навчальних закладів із загальною кількістю студентів та учнів 17099 осіб, що становило вже 7,3% населення міста [99, с. 472]. Ключовим в модернізації є збільшення доступності освіти для жінок. Зокрема, загальна кількість жінок, що навчалися, становила 32% учнів, проте якщо казати про вищу освіту, то таких було 6,8%. У сфері середньої та нижчої освіти гендерний перекис починає згладжуватися (47% та 41% відповідно) [99, с. 402]. Причому з'являються і середні навчальні заклади, де не було гендерної сегрегації, зокрема це музичне училище, причому у правилах також акцентувалося і на відсутності станових засад [119, с. 196].

Що стосується фізичної організації освітніх закладів, то тут також спостерігаються зміни. Зокрема, почало ставитися питання не про облаштування вже наявних, а побудову спеціалізованих будинків для шкіл [121, с. 30]. Причому достатньо велику увагу приділяли їхньому місцю розташування. Зокрема під час обговорення проекту будівництва двох шкіл на вулиці Батуринській, гласний Краєвський виступив за розпорощення їх по різних районах та висловив сумнів з приводу доцільності побудови в необлаштованому та брудному місці. З іншого боку, висувалися аргументи і проти побудови шкіл в облаштованому центрі міста, оскільки «це не

задовольнило б населення у питанні близькості шкіл, все одно сюди ходили б діти з околиць» [120, с. 172]. Стрімка динаміка зростання кількості шкіл відзначалася авторами «Современного хозяйства г.Харькова», які зазначили, що з 1906 по 1913 р. в Харкові відкрилася 21 школа, що складало половину з наявних на той момент [83, с. 8].

Тож соціальна інфраструктура, поряд із комунальною та транспортом, почала охоплювати не лише центральні, але й периферійні райони міста, охоплюючи нижчі прошарки населення, залучаючи їх до міського способу життя. Сучасники, особливо з невеликих містечок постійно підкреслювали належний благоустрій центральної частини міста, яка наприкінці періоду вже точно не нагадувала «Велике село». «Трамваєм їдемо головними вулицями: Катеринославській та Сумській. Вулиці чисті, просторі, з гарними будівлями» — такі враження від відвідування центра міста залишив священник М. Ніколаєв [177, с. 26]. Поширення інновацій позитивно зустрічалося сучасниками. Так, у газеті «Утро» за 1915 р. згадуючи стан міста, журналіст писав, що нарешті, електрика вже стала доступною не лише привілейованим прошаркам населення [101].

Якщо вже й сучасники помічали стрімкі зміни, то ще більш вони вражають з перспективи півстоліття. Зокрема, територія міста з другої половини XIX — початку XX ст. зросла у 1,7 раза (проте повільніше, ніж населення, яке зросло у 4 рази); кількість будівель — у 2,5 раза, не враховуючи зростання поверховості, причому, якщо на початку періоду дерев'яні будинки склали 67%, кам'яні — 33%, то наприкінці ситуація стала діаметрально протилежною: дерев'яні — 43%, кам'яні — 57%. Із запізненням, але з'являється водогін та каналізація, освітлення стає дедалі технологічнішим, простіше відбувалася комунікація через швидке розгалуження телефонної мережі (з 80 у 1880 до 4000 абонентів у 1910) та появу перших автоматичних телефонів. Нарешті, великі простори ставали

меншими для мешканця міста, завдяки транспортній мережі сягала загальної довжини 23,1 версти (див. додаток А).

Модерний міський ландшафт ставав буквально перерізаним лініями електропередач, наявність яких ми спостерігаємо на 43% проаналізованих нами зображень (див. додаток Б), причому, зокрема, на загальному виді Московської вулиці стовпи електропередач взагалі знаходяться на першому плані, тож саме на них акцентується увага [223]. Стрімку появу модерних, урбаністичних ландшафтів підкреслив і О. Гусев у своїй роботі за допомогою гравюр та світлин. Зокрема, порівнюючи вид на місто з Холодної гори, бачимо, що на початку ХІХ ст. вона майже не забудована, у 30-ті рр. з'явилися окремі будинки, відтоді як наприкінці ХІХ ст. Холодна гора вже має суцільну забудову та вже помітні лінії електропередач; якщо дивитися на панораму центра, то церковні споруди як були, так і залишилися домінантами, проте щільність та поверховість цивільної забудови також істотно збільшується [107, с. 89].

Все ж таки, не зважаючи на суттєві здобутки у сфері модернізації міського простору Харків залишався далеко позаду європейських, а тим більше американських міст. Якщо в Чикаго перший хмарочос 1895 р. сягав 54,9 м, а на початку ХХ ст. нормою стали шістнадцятиповерхівки, то в Харкові своїми масштабами вражав шестиповерховий Купецький банк архітектора О.Ржепішевського. Також, якщо у західних містах спостерігачі з Російської імперії вже зазначали чітке виділення ділового кварталу [145, с.22] та появу систематизації житлової забудови робітничих [145, с. 113], то в Харкові, якщо можна казати про початок першого процесу, то другого ми ще не спостерігаємо за імперської доби. Технічні інновації також приходили із значним запізненням, наприклад, у Лондоні газове освітлення з'явилося у 1814 р., Парижі – 1829 р., Мілані – 1843 р. [465, с. 193], в Харкові ж – лише 1871 р. [196].

Проте візуально, порівнюючи ландшафти європейських міст [277] та Харкова, можемо побачити, що він поступово вписується у модерний міський простір. Реклама на будівлях, сплетіння дротів, широкі забруковані вулиці, натовпи фланерів та фланерок, динамічний рух транспорту – це все ставало душею модерного міста, його сутністю, яка об'єднувала та робила міський стиль життя універсальним явищем.

Висновки до розділу 2

У другій половині XIX — на початку XX ст. бачимо, що міський простір Харкова не лише кількісно збільшувався, але й трансформувалася якісно. По-перше, істотно змінилися самі принципи містобудування: якщо раніше воно було покладено на плечі передусім державного містобудівництва, то починаючи з другої половини XIX ст. за забудову відповідала переважно місцева влада та підприємці. Причому слід зазначити, що почався і хаотичний розвиток міста внаслідок чого перед Думою постало завдання надання йому визначеної структури та відповідності модерному часу. Досить активно починається і капіталізація міста, що передусім відбилося на появі т.зв. прибуткових будинків, а також приміщень великих промислових об'єднань.

Міський спосіб життя поступово поширювався з центру на периферію, залучаючи нові території до міста. Нові технології робили життя міського мешканця більш зручним та безпечним. Проте все відносно, як писав сучасник Андрій Шимков: «Обивателю Богодухова чи Валуйок наш Харків здається добре впорядженим, відтоді як люди, що жили в пристойних містах Західної Європи, Петербурзі або Одесі вважають, що він зовсім необлаштований» [266, с. 1]. Також ця риса підкреслюється і дослідниками. Зокрема, Райнер Лінднер зазначав, що у деяких аспектах, таких як

водопостачання, каналізація та освітлення «урбанізація у Харкові «пробуксовувала» і супроводжувалася багатьма рецидивами минулого» [360, с. 321]. Порівнюючи Харків з іншими містами станом на 1910 р. можемо побачити, що частково це твердження справедливе, адже, наприклад, коли у менших містах вже була каналізація (Рига, Ревель, Самара), в Харкові ще тільки обговорювалися проекти побудови. Дійсно, «пробуксовувала» транспортна система, як за покриттям, так і за якістю у порівнянні з Києвом, проте, враховуючи, що в 23 губернських містах взагалі не було ані кінного, ані електричного трамвая, то загальна довжина ліній у 23,1 версти в Харкові є непоганим показником.

За рівнем розвитку соціальної інфраструктури Харків також важко назвати аутсайдером, адже за кількістю мешканців на лікарняне ліжко він знаходився на 15 місті, перевершуючи столичні міста, за кількістю мешканців на навчальний заклад показники були середніми, проте в Харкові було п'ять вищих навчальних закладів, і він відставав лише від Санкт-Петербурга, Москви та Києва (див. додаток Е).

Соціальна інфраструктура також почала поширюватися на периферійні райони, спостерігається початок спеціалізованої побудови її об'єктів, а не пристосування старих будівель (лікарні, навчальні заклади тощо), причому при розташуванні враховувалися інтереси всіх, в тому числі, нижчих прошарків населення. Тож за ступенем модернізації соціальної, комунальної та транспортної інфраструктури показники Харкова в цілому залишалися середніми, що не завжди відповідало його статусу регіонального центру, яким він фактично стає у зв'язку з розвитком промисловості.

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 у модерний простір до розпаду Російської імперії. Як відмічає Д. М. Чорний,

основними перешкодами на шляху остаточного створення модерного простору міста стало достатньо консервативне міське положення та досить авторитарно-консервативна діяльність урядових інститутів [424, с. 201].

Необхідною умовою стала мобільність, що зростала, яка викликала появу мережі міського транспорту, спочатку кінного, а потім і електричного трамвая. Розширення мережі транспорту посилювало зв'язок між частинами міста та робило зручним пересування мешканців містом.

Ведучи мову про картографування міста, слід зазначити, що в модерний період його структура все більше викристалізовується, а центр починає чітко відділятися від периферії. Зокрема, сучасниками почали протиставлятися міські пейзажі та бурхливість життя спокійному темпу околичних районів міста, що ще нещодавно вважалися передмістями: «...одна частина з високими будівлями, безперервною їздою та гвалтом, масою заводських труб складає повну протилежність іншій, що розташована у місцевості, яка називається Лиса та Холодна гора; ця частина носить простіший, почасти сільський характер» [148, с. 242]. Проте ми все ще не бачимо наявності єдиного центру, який сформувався вже за наступної доби. Швидка агломерація призводила до того, що кордони Харкова ставали розмитими, і не позначені на планах міста або можливі різні трактування у джерелах одного часу. Посилювалася усвідомлення гетерогенності міського простору, адже джерела починають чіткіше фіксувати пояси та райони розселення окремих соціальних груп, а втім і соціальних показників. Зокрема, порівнюючи населення центру Харкова та Іванівки бачимо, що центр більш розмаїтий за становою, професійною та національною ознакою, аніж околиці.

Модернізація фізичного простору призводила до підвищення якості життя мешканців, полегшення їхнього орієнтування у місті, покращення санітарно-гігієнічної ситуації. Наявність нових можливостей відділяло міські

та неміські території, що дозволяє казати про поширення міського способу життя.

Основні положення цього розділу викладені у публікаціях авторки [292; 293; 295; 297; 299; 303; 304]

Розділ 3. Міське суспільство Харкова у другій половині XIX—на початку XX ст.

3.1. Еволюція соціальної структури Харкова в умовах модерності

Місто, за висловом Роберта Парка — це своєрідна соціальна лабораторія. Саме у великих містах процеси трансформації суспільства відбувалися найбільш динамічно та яскраво. Власне, один з найбільш виразних вимірів урбанізації — це демографічний та соціальний. Ми спробуємо розглянути основні аспекти пристосування окремих прошарків населення до нових міських умов та міського простору, конструювання та споживання ними міського простору, проте спочатку потрібно з'ясувати проблему соціальної стратифікації модерного міста Російської імперії. Щодо цього питання в історіографії досі точиться тривала дискусія, яка розпочалася наприкінці XIX ст.

Не зважаючи на те, що офіційно термін «клас» почали широко використовувати лише за радянської доби, у наукових працях його вживали, описуючи і суспільство Російської імперії. Так, праця В. В. Берві-Флеровського має назву «Положение рабочего класса в Российской империи», проте паралельно автор вживає це поняття набагато ширше, аніж передбачає класичне марксистське визначення, бо окрім фабричного робітника, об'єктом його дослідження стає і селянин-землероб, і міщанин, і особа без визначеного роду занять, що живуть коштом випадкових заробітків, і прикажчик тощо [286].

Дослідники радянської доби доводили тезу, що вже в другій половині XIX століття російське суспільство переходить до класової структури. Наприклад, Л. Іванов у своїй статті вважає за потрібне зосереджуватися саме

на класовій характеристиці міського суспільства [342]. Сучасний російський дослідник соціальної історії, Б. М. Миронов наполягає на тому, що жодний з типів соціальної стратифікації не є чистим, тож слід розглядати суспільство Російської імперії за декількома принципами – становим, класовим та етакратичним [369, с. 463].

Нарешті, досить великий пласт робіт, присвячений дискусії про устрій російського суспільства, простежується в західній історіографії. Можна згадати Грегорі Фріза, який висловлює думку, що стани не лише не розпалися, але й продовжили свій закономірний розвиток аж до початку ХХ ст [418]. Йому протистоїть Джон Філд, який пише, що все-таки станове суспільство повільно трансформувалося до класового [416]. Леопольд Геймсон взагалі пропонує відмовитися від термінів «клас» або «стан», стверджуючи, що російське суспільство було надто сегментоване, пропонуючи замість цього «кластер», «сегмент» тощо [449].

Якщо аналізувати зміст ділових документів, то можна побачити збереження ідентифікації людини як юридичної особи через стан. Наприклад, у клопотанні люди не писали професію, а перш за все – стан. Лише у студентів на першому місці стояло позначення роду діяльності, а вже після станова ознака [302, с. 651]. Проте, наприклад, у поданні домовласників про збереження базару на Заїківці, на позначення стану зустрічалося “міщанин”, “дворянин”, “селянин”, проте з 75 проаналізованих позицій лише 12 осіб зазначило свою приналежність за становою ознакою, більшість все ж таки записалося або за професією, або позначилося як “домовласник”, тобто ідентифікували себе все ж таки за наявністю економічного капіталу (34 та 18 осіб відповідно), 11 осіб не вказали своє соціальне становище [30, арк. 351]. Для статистичних документів також характерний розподіл населення саме за станами. Проте можна помітити певні відмінності: наприклад в одноденних

переписах до 1897 р. міщани та цехові розрізнялися як окремий стан, в Першому переписі 1897 р. категорія цехових зникає.

В періодичній пресі – інша картина. Стан зазначається вкрай рідко, натомість дійові особи розділу місцевої хроніки зазначаються як службовці, домовласники, двірники тощо, тобто за родом діяльності. Іноді зустрічається слово «обиватель» на позначення всієї маси податного населення, а іноді і мешканців міста в цілому [302, с. 651]. Аналізуючи відкритий лист прикажчиків до міського голови, вбачаємо наявність тут саме професійної єдності, яка протиставлялася підприємцям, причому в одному й тому самому тексті прикажчики самоідентифікували себе і як клас, і як стан. Характерним було і те, що однією з вимог було створення корпоративного виборного органу управління, який відповідав би за інтереси прикажчиків Харкова, фактично, профспілки [132, с. 76]. Д. І. Багалій в своїй автобіографії торкався питання про складність соціальної самоідентифікації в другій половині ХІХ ст., намагаючись схарактеризувати свій осередок: «З боку юридичного – це був дрібно-міщанський стан; щодо праці й професії – ремісничо-кустарний осередок...З боку матеріальних достатків – або середняки, як моя тітка, що мала будинок, або незаможні, що працювали по наймам. Щодо мене, то може, хтось зарахував би мене до рентьєрів серед мого дрібно-буржуазного оточення, бо жив я тоді виключно на свою ренту домовласника» [72, с. 26].

Якщо спробувати з'ясувати, якою була соціальна структура Харкова за офіційними даними, варто звернутися до матеріалів переписів. Найповніші дані містить перепис 1897 року, однак до цього проводилися одноденні переписи, що можуть показати приблизне співвідношення окремих станових груп (див. додаток 3). Потрібно враховувати і різні методи статистичного аналізу: перепис 1897 рр. проводився протягом доволі великого проміжку часу і охопив майже все населення, тоді як переписи 1861 та 1866 рр. були

одноденними, і рівень статистичної погрішності в них вищий. Протягом періоду, що вивчається суттєвих змін у становій структурі не спостерігаємо: 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 інші) – відповідно 83-89% (див. додаток Ж). Протягом періоду зменшується питома вага купецтва в соціальній структурі міста, яка компенсується збільшенням прошарку почесних громадян, адже купець першої та другої гільдії міг перейти до цього стану і отримати привілеї, які вже не залежали від його статків (див. додаток З).

За родом занять, що може поділити суспільство на професійні групи, у сфері промисловості та ремісництва було зайнято 28% населення, торгівлі та сфері послуг – 13%, домовласництві – 11%, по 3% - представники вільних професій та чиновництва, нарешті, 22% становила прислуга (див. додаток И). Говорячи про гендерний розподіл занять міських мешканців, то за одноденним переписом 1873 р. бачимо відчутний розрив. По-перше, подається окремо перелік жіночих та чоловічих професій, які майже не збігалися, окрім таких позицій, як поденна праця, шинкарство, робітники, торгівля, кухарі тощо. Крім того, якщо список чоловічих професій мав 45 позицій, то жіночих — лише 17. Відчутна різниця спостерігається між зайнятістю у самостійних галузях та домашньому господарстві: якщо 96% чоловіків мали власну професію, то серед жінок цей показник становив 50% [244, с. 380]. Дещо інші дані отримуємо при аналізі перепису 1897 р. За професійним представництвом жінки перебільшували кількість чоловіків у виробництві одягу та тютюну, значно — у кількості прислуги (73% загальної кількості), приблизно рівними були позиції у сфері торгівлі одягом та харчовими товарами, проте кількість жінок, що самостійно заробляли був

вдвічі менший за чоловіків: жінки 40% самостійних, чоловіки — 76% (до підрахунку включено і дітей, тож відсоток зайнятих менше, аніж за переписом 1873 р.) [231, с. 180].

Говорячи про збільшення кількості населення, то протягом означеного періоду воно зросло більше, ніж в чотири рази (див. додаток Є), причому значною мірою через міграцію. Її пожвавлення та основні фактори зазначалися ще у Пам'ятній книжці від 1865 р., причому підкреслювався і аспект сезонної міграції: «Населення цього міста значно збільшується через рухоме населення... з травня по жовтень стікається сюди велика кількість робітників, тесль, мулярів, наймитів та інших чорноробочих... внаслідок великої в Харкові кількості навчальних закладів важливу цифру додають до міського населення ті, хто приїхав сюди заради виховання дітей» [95, с.33]. За даними на 1873 р. 26 966 осіб, що складало 41%, були з інших губерній, втім, не вказується кількість мігрантів з Харківської губернії [245, с. 378]. На момент перепису 1897 р. лише 40% населення було місцевим, тобто 60% населення було немісцевого походження (42% складала прибульці з інших губерній, 18% - з Харківської) [231, с. 44]. Причому 56% всіх мігрантів були селянами, що свідчить про визначну роль Харкова як промислового центру. Найбільшу кількість прибульців постачала Курська губернія — це 31% від кількості мігрантів з інших губерній, також достатньо велику кількість — Орловська та Полтавська, інші губернії представлені мало [231, с. 48]. Нарешті, говорячи про дані 1912 р., то кількість мігрантів ще збільшилася відносно місцевого населення — вони складала 67,4% населення Харкова [256, с. 34].

Отже, бачимо, що міське суспільство пореформеного періоду вже не вкладалося у чітку станову структуру, проте про остаточне зникнення станів

казати ще не можна. Соціальна структура Харкова також розмивалася за рахунок динамічної міграції селян до міста.

Наступною проблемою є питання про роль окремих прошарків населення у створенні та споживанні міського простору. Почнемо з еліти, яка, не переважаючи чисельно, зосереджувала у своїх руках основний символічний, культурний та економічний капітал, а отже і мала можливості для активної участі у створенні міського простору та домінуванні у ньому.

Класичним є визначення еліти Вільфредо Парето, який писав, що еліта – це група людей, що досягла видатних результатів завдяки своїм якостям та яка концентрує в своїх руках максимум ресурсів і керує суспільством [382]. Під елітою можемо розуміти також прошарок населення, що займає керівні позиції в економічній та культурній сфері [294, с. 39]. У зв'язку з цим впливає поняття символічного, економічного, культурного капіталу, з яким ми стикаємось, вивчаючи теорію П'єра Бурд'є про стиль життя, адже наявність того чи іншого виду капіталу визначає приналежність певного члена суспільства до конкретного стилю життя та потенційну владу у суспільстві [308].

За нашою гіпотезою, у другій половині XIX ст. в містах Російської імперії, зокрема у Харкові, відбувається суттєва трансформація місцевої еліти. Старі еліти, купецтво та дворянство поступово поповнюють прошарки нової еліти — підприємців та інтелігенції, роль якої посилюється у зв'язку з модернізаційними процесами, та зокрема, поширенням освіти [294, с. 40]. Зокрема, Леопольд Геймсон визначає інтелігенцію як «колективне уявлення», роблячи акцент на її ідеологічній єдності радше, ніж матеріальній та юридичній основі, як у випадку з купцями та дворянами [314, с. 205]. Інтелігенція, таким чином, виступала як володар культурного капіталу. Тож

слід розглянути, яким чином наявність капіталу та влади ставали механізмом для перетворень у модерному місті.

Політична влада була одним з головних важелів впливу у місті. Говорячи про дореформений стан речей, варто нагадати, що дворянство не належало до міських станів, а отже не могло займати жодних посад у міській управі і фактично не перетиналося з купецтвом у царині містоврядування. Дореформене законодавство передбачало пропорційну наявність всіх міських станів, до яких відносилось купецтво та так званий міський стан – міщани та цехові. До кінця імперського періоду в Харкові купці посідали абсолютну більшість у владних інституціях міста. За даними О. Доніка у виборах 1864 р. брали участь 11 цехових, 5 міщан і 80 (83,3%) купців [335, с. 139]. За відсотковим співвідношенням до населення купці склали абсолютну меншість – усього 3,2% (див додаток 3). Таким чином, міські збори часто, по суті перетворювалися на купецькі. Втім, за спостереженнями дослідника, купці часто сприймали участь в управлінні містом як обтяжливу повинність.

Реформа ж 1870 року поставила монополію купців на владу під загрозу. О. Донік відмічає, що в перше десятиріччя у складі гласних думи привілейованих прошарків в Харкові було 40%, відтоді як купців – 54%, проте в наступне це співвідношення змінюється не на користь дворянства – 14% та 74% відповідно (для порівняння в Києві – 74% дворянства та 25% купців). Переважання купців, з одного боку, сприймалося з ентузіазмом та сподіваннями на успішне господарювання, з іншого ж – їхнє право на повну монополію заперечувалося. Досить характерним є висловлювання професора Є. Гордієнка, що спочатку перебував міським головою, потім – гласним Миської Думи: «Я не проти комерційного елемента: у складі Думи безперечно мають бути представники торгівлі та капіталу, але вважаю, що не лише вони мають керувати суспільними справами та міським життям». На його думку

повне переважання купецького елемента перетворювало Думу на орган корпоративного врядування, а не міського управління. На початку ХХ ст. гласним Шиманським в його доповіді щодо реформування системи виборів вказувалося на необхідності позбавити майнового цензу професорів та значно понизити його для людей з вищою освітою задля того, щоб в думі переважав саме інтелектуальний, а не економічний капітал [132, с. 120]. Говорячи про роль інтелектуального капіталу в якості представництва у міській владі, професор Є. Гордієнко, називаючи представників економічного капіталу прихильниками богині Пандори, закликав гласних зробити вибір на користь інтелектуала [131, с. 227]. Інший міський діяч, О. Новіков, який, щоправда, мав досвід діяльності в Міській Думі Баку, також нарікав на обмеженість представництва міської спільноти в Думі домовласниками та представниками фінансового елемента, що на його думку сприяло тому, що «домовласник поглинув обивателя» та враховувалися інтереси мешканців центру, в той час як ігнорувалися проблеми периферії [180, с. 35]. Серед міських голів Харкова, які перебували при владі у період з 1859 по 1917 р. з 14 6 осіб були представниками купецтва першої та другої гільдій, 1 почесний громадянин, інші 7 – дворяни. Тобто бачимо, що представництво міських голів за економічним та символічним капіталом (титул) було приблизно однаковим [294, с. 42].

Склад Міської Думи після реформи 1870 року був переважно змішаним, і в літературі зустрічаються згадки про боротьбу двох партій: так званих «купецької» та «дворянської» або «інтелігентської». Причому ближче до початку ХХ ст. ці партії почали позначати не стільки станові розбіжності, скільки ідеологічні: консервативна купецька лінія (І. Велитченко, К. П. Уткін, П. П. Рижов) та ліберальна інтелігентська (Д. Багалій, М. Сумцов, О. К. Погорілко). Порівнюючи особовий склад міських дум 1903, 1906 та

1910 років дослідники відзначають, що кількість купецтва зменшується майже у півтори рази за цей період (з 38 до 23 особи), в той час як суттєво зростає роль представників вільних професій – лікарів, юристів, громадських діячів (з 12 до 39 осіб відповідно), що є проявом зростання ролі інтелігенції як управлінського елемента у Харкові [450, с. 24]. Бачимо, що на початок ХХ ст. влада купецтва у міському самоврядуванні поступово поступилася інтелігенції. Проте відгуки сучасників щодо влади інтелігентської більшості були досить неоднозначними. Зокрема, В. Іванов, більш відомий під псевдонімом «Шпілька» в сатиричній поемі досить гостро критикував невідприємницьких діячів Думи: «О том необычайном рвенъе, какое в Думе городской «интеллигенты» проявили, когда своею болтовней они лишь год всего служили, и результатом службы той явился дефицит большой в неутвержденной думской смете...» [268]. Сучасники не завжди відзначали позитивну діяльність так званої інтелігентської думи, зазначаючи, що представники купецтва та підприємництва більшою мірою сприяли вирішенню практичних проблем, пов'язаних з благоустроєм міста [294, с. 42].

Тож бачимо, що політична влада в місті поступово переходила до нових еліт — підприємництва та інтелігенції, які, не зважаючи на певну консервативність, все ж таки були відкритими до змін та модернізації міського простору. Проте, важливим фактором є не лише політична, а й економічна влада. Власне, образ Харкова був тісним чином пов'язаний саме з фінансовою елітою. Зокрема, у праці «Живописная Россия» автори характеризували суспільство Харкова таким чином: «Місто має, головним чином, торговельний характер...Вулиці рояться торговими людьми: тут і старозавітні Тіти Тітичі (рідкість), і панове комерсанти новітньої формації (частіше за все), і спритні сини Ізраїлю у будь-якому вигляді...І тому не

дивно, що у свідомості обивателів всього південного сходу Росії Харків стоїть поряд зі столицями» [215, с. 311].

За підрахунками київської дослідниці Т. С. Водотики в складі міського населення в цілому нараховувалося 6-8% підприємців, проте, якщо казати про вищу ланку, то вони склали лише 0,01% [318]. Говорячи про станове розмаїття підприємництва, то на початку періоду (1871 р.) абсолютну більшість підприємців склали купці (60%), далі йшли дворяни (10%) та іноземні громадяни (10%), міщани (5%) та почесні громадяни (5%) [74, с. 159], причому враховувалися досить дрібні підприємства з оборотом близько 1 тис. руб. на рік. З метою дослідження інтеграції станових груп в організації харківського підприємництва наприкінці періоду ми проаналізували «Список фабрик и заводов Российской империи» за 1912 р (дані за м. Харків) [81]: купці склали 44% власників фабрик, контролюючи при цьому близько 32% всіх прибутків, до них можна долучити 5% почесних громадян, більша частина яких рекрутувалася із заможного купецтва, представники інтелігенції — 4,76%, міщани — 24,6%, іноземці — 3,17%, дворяни — 4,76%, чиновники — 3,97% (див. додатки I). Втім, бачимо, що частка купецтва, хоча й залишалася досить відчутною, проте поступилася представникам інших станів. Проте не через збільшення кількості дворян, яким навіть наприкінці імперської доби так і не вдалося інтегруватися у новий економічний простір міста, переформатувати свій економічний стиль господарювання під вимоги нової доби, не дивлячись на елітарний статус [294, с. 43]. Натомість бачимо, що досить велика частка представників цього стану за своїм матеріальним забезпеченням спустилася на нижчі шаблі соціальної драбини. Зокрема, за переписом 1897 р. серед дворян можна було побачити представників дрібного чиновництва, бухгалтерів, конторників, прикажчиків, кондукторів на залізниці, які більше були наближено до

середнього прошарку [32; 33; 34; 35; 36; 37; 38]. Крім того, деякі з них спускалися ще нижче, займаючись ремеслом, посади некваліфікованих робітників [12].

Купецтво Харкова, яке складало основну масу підприємців, мало потужний вплив не лише в межах міста, але й на фоні регіону. Зокрема, дослідники купецтва відзначають, що Харківська губернія посідала друге місце в Наддніпрянській Україні за кількістю великих торгових домів – всього в губернії на 1892 р. діяло 20 домів, заснованих купцями, з них абсолютна більшість – 88% приходилося на губернський центр. Досить велику частку, за підрахунками Ю. Белікова, харківське купецтво займало у приватному фабрично-заводському виробництві – 49,7% всіх підприємців, особливо в цукровому виробництві – 15% загальноросійського виробництва [291, с. 57].

Одним з факторів, який сприяв консолідації купецько-підприємницької еліти у Харкові сприяла близькість Донецького басейну, завдяки чому мережа адміністративних установ, яка була пов'язана з важкою промисловістю існувала саме в Харкові [297, с. 62]. За спогадами інженера О. Феніна, «до Харкова, у часи, коли я жив на копальнях, доводилося їздити майже щомісяця – їздили всі директори копалень у визначені дні засідань» [237, с. 116]. Не останню роль у модернізації міста відігравали З'їзди гірничопромисловців Росії, члени яких приймали активну роль у створенні соціальної інфраструктури, зокрема, Медико-Технічного інституту, займалися просвітницькою діяльністю серед робітників з метою покращення санітарних умов у середовищі останніх, сприяли поширенню інновацій завдяки участі у виставках тощо [428, с. 174-176].

Володіння економічним капіталом дало можливості підприємцям брати участь у створенні модерного міста. Зокрема, створення належної

інфраструктури, головним чином лягало не на міський бюджет, а на підприємців, як місцевих, так і іноземних концесіонерів. Звичайно, залучаючи до містотворення іноземних підприємців, управлінці наражалися на деякі ризики, які могли негативно позначитися на процесах забудови та благоустрою міста. Особливо показовим є ситуація з транспортом у Харкові, коли, через протистояння з концесіонерами, Міська Дума неспроможна була запустити більш новий вид транспорту, електричний трамвай, що загальмувало розвиток мобілізаційних процесів [301]. У своєму дослідженні німецький дослідник Райнер Лінднер досить детально розглядає процеси участі підприємців у створенні міського модерного простору, в тому числі, і Харкова [360].

Проте визначну роль в інноваціях дослідники надають як підприємцям, так і інтелектуалам, завдяки яким впроваджувалися технічні інновації [465, с. 77]. Навіть поняття «креативний клас», саме завдяки якому відбувається оновлення міста та відбудова ефективної економіки, майже повністю охоплює визначення, що надається інтелігенції у вітчизняній історіографії. За Робертом Флоридою, креативний клас – це «науковці, інженери, викладачі університету, поети та письменники, актори та архітектори» [448, с. 34]. Теорія, яка використовується дотично сучасного суспільства, втім може бути пристосована і до модерної епохи, що ми спробуємо довести нижче.

Слід зазначити, що у публіцистиці відповідальність за місто найчастіше покладалася все ж таки на інтелігенцію. Зокрема, автор статті з «Городского дела», описуючи стан міста, головною причиною його неблагоустрою вважав ту обставину, що «інтелігенції байдуже до розкошланого, забрудненого вигляду Харкова, з його жахливою бруківкою, з його дошками, що покладені на липкий або запошений ґрунт замість тротуарів, з його обідраними будиночками...потрібна ще й внутрішня реформа, яка б змусила інтелігенцію

стати суспільно активною, зацікавитися в тому числі і матеріальною, санітарною, естетичною культурою...» [242, с. 130].

Проте, насправді, харківській інтелігенції було далеко не байдуже до стану міста. Наукове обґрунтування представниками інтелігенції перетворень у місті поступово закладало основи раціонального міського менеджменту. Власне, з розвитком міст у середовищі інтелігенції з'являється ідеологія зручного та безпечного міста. Зокрема у своїй праці «Во что обходится городу Харькову его неблагоустройство» професор А. Шимков на основі математичних розрахунків довів, що відсутність належного водопостачання, транспорту та системи очищення Харкова приносить не лише незручності для мешканців, але й величезні матеріальні збитки для бюджету міста [266]. Під час прийняття рішень щодо прийняття того чи іншого проекту з благоустрою міста враховувався не лише очікуваний фінансовий прибуток, але й науково обґрунтована доцільність [301]. Наприклад, питання про необхідність каналізації було вперше підняте у 1880 р. вже згаданим нами професором Шимковим, потім воно неодноразово зачіпалося в газетних повідомленнях, зокрема, інженером Н. Салтиковим, і лише починаючи з 1897 р. стало предметом розгляду засідань Міської Думи. Між актуалізацією і реалізацією проекту пройшло більше 30 років, включаючи його технічну розробку [83, с. 96].

Говорячи про аргументацію нововведень, то, окрім вирішення санітарних проблем, з'являється і уявлення про зручне місто. Зокрема, гласний М.Светухін зазначав, що запровадження електричного освітлення, трамваю, водогону та каналізації «могло б полегшити умови життя людей у містах та дало б змогу правильного культурного зростання міст» [83, с. 97]. У своїх статтях харківський архітектор М. Диканський, описуючи принципи планування міст та їхнього естетичного вигляду, враховував такі фактори, як

екологічна та гігієнічна безпека, зручність пересування для мешканців, а також привабливість для мандрівників; широко освітлювався закордонний досвід планування тощо [110; 111]. Бачимо, що більшість з цих аспектів є актуальними і на сьогодні, тож можемо вказати на те, що діяльність містобудівників послуговувалася науковими засадами, а містобудування в Російській імперії вже на той момент почало перетворюватися на системну дисципліну. Власне, саме в цей час в містах Російської імперії народжується урбаністична ідеологія, здобутки якої надавали містам нового вигляду та робили інтелектуалів тією рушійною силою, яка просувала інноваційні технології у повсякденне життя.

Отже, активну роль у створенні урбаністичного оточення відігравали саме нові еліти – інтелігенція та підприємці, які постійно залучали інновації. У випадку з Харковом приналежність до промислового регіону, його значення як освітньо-наукового центру сприяли акумуляції модерної еліти та, відповідно, розвитку його як модерного міста.

Еліти намагалися втілити свою владу, свій капітал та можливості у міському просторі. Виразним показником зростання економічного капіталу та впливу підприємців у місті стало ініціювання останніми побудови монументальних будівель управлінь акціонерних товариств та підприємницьких організацій, які спричинилися до значної перебудови центру міста, особливо це стосується Сумської вулиці [335, с. 198]. Найбільш виразно зростання впливу фінансового капіталу на початку ХХ ст. у Харкові можна побачити, звернувши увагу на розвиток Миколаївської площі. Завжди будучи центром торговельних та фінансових операцій [107, с. 59], вона найбільш яскраво починає уособлювати образ Харкова як банківського центру. Зокрема, розбудовується банківський ансамбль (Волзько-Камський (1908), Азовсько-Донський (1914), Північний (1899), Петербурзький (1913),

Земельний (1896) банки). Порівняно з попереднім двоповерховим ландшафтом площі середини XIX ст. банківська архітектура вражала своєю монументальністю. Так, за ремаркою А. Мікін «особливість російських міст у тому, що найкрасивіша та найбільш імпозантна споруда майже завжди є банком, що стосується навіть Харкова, незважаючи на те, що він є університетським містом» [161, с. 43]. Дослідники зокрема відзначають, що архітектурний стиль банківських установ увібрав у собі найсучасніші на той момент будівні технології, що свідчило про їхню елітарність та престиж [444, с. 111]. Так, у путівнику 1915 р. зазначається, що найбільш яскравими прикладами модерної архітектури були Російсько-Азійський банк та шестиповерховий Купецький банк: «Будівля має залізобетонний каркас з легкою цегляною прокладкою відкритих частин...На нижньому поверсі розташовані магазини, на середніх – банк, нотаріус, контори; на двох верхніх — великий готель...Граючи важливу роль у фінансовому житті міста, банк водночас є важливою прибутковою статтею» [239, с. 60]. Як бачимо підкреслюється з одного боку і архітектурна репрезентативність будівлі, так і вагомість Купецького банку в житті міста. Купецький банк може слугувати гарним прикладом зростання ролі харківських фінансистів у місті, оскільки з 1871 р. він розташовувався у двоповерховому будинку купця Ломакіна на Рибній вулиці [107, с. 58], який вже не відповідав потребам купецької спільноти, саме тому у 1909 році був проголошений конкурс на нову будову, яка була втілена у 1913 р. Таким чином, дві центральні площі — Миколаївська та Павловська — стали осередками впливу представників великого фінансового капіталу.

Говорячи ж про інтелектуальну еліту, то звичайно, центром її впливом протягом всього XIX століття залишався Харківський Університет. За своїм розташуванням він знаходився досить близько до історичного центру міста,

на вулиці Університетській. На думку харківського дослідника С. І. Посохова присутність Університету відчувалася не лише у самому місті, а й за містом, оскільки він давав потужний імпульс для розвитку культурних явищ; Університет став одним з факторів, що перетворював російське місто на європейське. Проте, так само як і у випадку з підприємцями, представники інтелектуальної еліти розширювали свою просторову експансію. Зокрема, сам Університет набував нових будівель, але вже не у центрі міста, а ближче до північно-східної околиці, де розташовувалися лабораторії, Ботанічний сад та нові корпуси. На північ були корпуси Ветеринарного інституту, а на сході, на Технологічній вулиці — численні корпуси Технологічного інституту [152]. Завдяки розбудові навчальних корпусів колонізувалися нові периферійні ділянки міста, поширювався культурний вплив інтелігенції на місто тощо. Власне, такий розвиток унаочнює трансформацію міської еліти у нових прошарках — інтелігенції та підприємцях, які вповні використали можливості модернізаційного процесу для закріплення своєї влади.

Згадуючи ж про дворянство як стару еліту, то великим питанням постає те, наскільки йому вдалося стати справжнім міським станом та пристосуватися до нових умов життя. З одного боку, беручи статистичні дані перепису 1897 р., бачимо, що якщо в цілому по губернії дворянство становило 1,3%, у містах включно з Харковом – 6%, то в самому Харкові частка дворян складала 9,24% сталого населення [231]. Губернське місто, що було центром можливостей, приваблювало до себе еліту. Проте, за своїм стилем життя дворянство не можна було включити до міського стану як такого. Характерним прикладом є явище міської садиби, яка асоціювалася з традиціями дворянських маєтків. Зокрема, у своїх мемуарах О. Голіцин згадуючи садибу Б. Г. Філонова, підкреслював її зв'язок з колишнім життям у селі: «Наше життя в цьому маєтку було облаштоване з усіма атрибутами

сільського життя. У дворі була стайня для наших виїзних коней, там же була корова, яка надавала нам щоденно свіже молоко...Маєток обслуговувався цілим штатом прислуги, яка переїздила з нами з села на зиму. Таким чином, хоча і у місті, але ми продовжували дихати атмосферою сільського життя» [91, с. 42]. Подібна ідея несприйняття дворянства як міського стану висловлюється і Т. Морозовою, вихованкою Інституту шляхетних дівчат: «Я, міська мешканка, жодним чином не пов'язана з дворянським маєтком, просто не знала, що я — дворянка» [163].

Отже, підприємці та інтелектуали ставали рушійною силою змін у модерному місті, сприяючи розвитку інновацій. У міському просторі ж виразно відчувалося домінування саме великого фінансового капіталу, що трансформувало центр міста.

Середній та нижчий прошарок населення Харкова достатньо складно ідентифікувати, оскільки він був ще більш неоднорідним, аніж еліти. Якщо говорити про юридичний поділ прошарків, що не вважалися привілейованими, то до них слід було залучити такі групи населення, як купецтво, що в свою чергу поділялося на три гільдії, міщани та цехові – близькі категорії, почесні громадяни, робітники, “вільні” люди [213, с. 88]. Проте, як ми з'ясували вище, купці першої та другої гільдії та почесні громадяни радше претендували на роль еліти. Міщанство становило абсолютну більшість серед представників середнього прошарку мешканців міста. За законодавством воно знаходилося в середині станової драбини, ближче до кінця, але мало права станового самоврядування. Ще нижче стояли так звані «цехові ремісники», вільні люди, люди служилого окладу тощо [309, с. 27]. Модернізаційні процеси в Російській імперії позитивно впливали на юридичні права середніх та нижчих прошарків міської соціальної структури. Так, в 1863 році були відмінені кругова порука, подушний податок та тілесні

покарання для міщан, що поклато початок руйнуванню специфічної міщанської общини [327, с. 31].

Досить складно говорити про економічне становище середнього прошарку населення через його неоднорідність за професійними ознаками, адже до нього можна віднести службовців, прикажчиків, представників “вільних професій”, дрібних підприємців та торговців тощо. Якщо спиратися на дані про заробітну плату, наведені В.Альковом, то на період 1905-1907 р. середня оплата праці службовців на комерційних підприємців знаходилася в межах 1200-2700 рублів [280, с. 314]. Говорячи про держслужбовців, то вони отримували станом на 1916 р. від 900 до 2400 рублів на рік [195], лікарі Олександрівської міської лікарні — 600 руб (на 1906 р.) [128, с. 76]. В той час найдешевші квартири, які можна було винайняти, коштували 100-200 руб на рік, і розташовувалися на околицях міста (вулиці Іванівська, Рубанівська, Журавлівська, Грековська, Основ'янська тощо) [219]. Наймання квартир у центрі міста виходило за межі 1-1,5 тис. руб на рік, тобто вже було недоступне для представників середніх прошарків.

Говорячи ж про нижчі прошарки міського населення, то до них можна віднести більшу частину міщанства та селян, що проживали у місті. Їхня професійна зайнятість та способи отримання засобів для виживання була досить різноманітною. Певні висновки можна зробити на основі діловодних документів. Так, міщанин Є. Іванов писав про те, що займається малоприбутковим щітковим ремеслом. Крім того, 2 рублі на місяць він мав зі здавання квартири. «Все, что имею, идет только на пропитание и одежду» - відмічав він та просив звільнити його від сплати 27 руб. міщанської повинності. Якщо ж ні – йому б довелося продати все своє майно [54, арк. 1]. Із заяви іншого міщанина, Ф. Гладкого, який пише, що за професією столяр, але через його хворобу родина з 9 осіб існує за рахунок поденної праці

дружини, також впливає скрутне становище родини [54, арк. 13]. Такі відомості не поодинокі. «Харьковский календарь на 1887 г.» серед джерел доходів нижчих прошарків називає кустарне ремесло (чинбарство, чоботарство, кравецтво, ковальство). Однак воно не приносило високих прибутків: «Взагалі ж дрібна промисловість знаходиться у жалюгідному стані» [119, с. 418]. Згідно з річним звітом старшого поліцмейстера, найбільшні міщани займалися дрібною торгівлею, дрібним ремеслом, займалися городництвом, працювали за наймами. Жінки та підлітки (з 12 років) влітку підробляли тим, що мили вовну та робили ковдри. За свідченням старшого поліцмейстера працювали «при своїх домівках та у закладах за наймом, щорічно, щомісяця та поденно» [162, с. 211]. Іноді дрібна промисловість, торгівля були єдиним джерелом доходу. Так, міські обивателі, торговці тютюном І. Алутин та А. Карпенко у своєму клопотанні про дозвіл на торгівлю на Олександрівській вулиці, пишуть: «Бувши людьми незаможними, не маємо інших засобів до існування» [56, арк. 185]. Загалом, ситуацію в низах міського населення характеризує цитата з роботи видатного російського економіста та соціолога В. В. Берві-Флеровського «Положение рабочего класса в России»: «Між міщанами ви зустрінете цілі натовпи робітників, які не мають жодного чіткого заняття і які за їхнім власним висловом перебувають як-небудь. Сьогодні він ловить рибу, завтра він копає город, за тиждень шиє чоботи, сьогодні він навантажував корабель, завтра він піде на покос» [286, с. 437]. Домовласництво ставало ще одним додатковим джерелом прибутку для непривілейованих груп населення, однак, на відміну від економічної еліти, яка в основному будувала з цією метою прибуткові будинки та перетворювала це на бізнес, їм доводилося здавати кімнати у власній квартирі. Проте часто користь від будинку нівелювалася засобами, що витрачалися на його ремонтування. Так, Єфим Іванов в своїй заяві про зняття

з нього недоїмок писав: «З будинку — жодної користі: квартира, що в ньому є приносить два рублі на місяць, які витрачаються на сплату міських та земельних повинностей» [54, арк. 1].

Тож бачимо, що середні та нижчі прошарки населення не могли напряму впливати на міський простір через відсутність у них значного економічного та культурного капіталу, проте спроби непрямого впливу спостерігалися. Зокрема, можна зафіксувати звернення до харківського губернатора та міської думи у справах, пов'язаних з благоустроєм міста. Особливо це стосувалося мешканців периферійних місцевостей, на які міська влада виділяла мінімум коштів. Звичайно, більшість ініціатив походила від домовласників, хоча зустрічалися формулювання “мешканці Лисої та Холодної гір”, “домовласники, торговці та наймальники квартир” [30], “домовласники міського району передмістя Журавлівка” [127, с. 89] тощо, тож бачимо, що навіть в соціальній ідентифікації, по-перше, стиралися межі між групами, по-друге, підкреслювався більшою мірою, непривілейований статус тих, хто подавав клопотання. Причому бачимо, що вони стосувалися як глобальних проблем, як то пропорційному розподілу державних коштів на всі місцевості, зокрема на Холодну та Лису гору, а не лише центру міста [30, арк. 10-11], так і локальних пропозицій (забрукувати Воскресенський провулок, відремонтувати міст, ужити заходів проти майбутньої повені [30, арк. 51, 34, 174], прокласти новий провулок між Олександрівською вулицею та Павловським провулком [125, с. 31], виділення міської ділянки для побудови церкви на Москалівці [120, с. 170] тощо). Бачимо, що в більшості локальні вимоги задовольнялися на користь мешканців. Причому на основі цих заяв можна прослідкувати і зіткнення інтересів різних груп середніх та нижчих прошарків. Зокрема, конфлікт виник у зв'язку з клопотанням колезького асесора Гаврила Ревіна про закриття стихійного

ринку, а замість нього відкриття санкційованого в Олександрівському приході, на що інша група, “домовласники, бідні чиновники та робітники”, почали скаржитися, що він переслідує суто користолюбні цілі з метою позбавити бідних торговців прибутку, а їх особисто — змоги дешево купувати їжу, хоча, за фактом, вони підтримували незаконне утворення [30, арк.350, 351]. Причому такі суперечливі “петиції” були непоодинокі і з приводу інших незаконних ринкових місць [30, арк. 204-210], на що міська влада реагувала перевіркою, а також частковим виконанням вимог мешканців, зокрема, переносами ринків [30, арк. 210]. Тож такі звернення, які були непоодинокі, створювали механізм взаємодії нової, пореформеної думи з населенням, залучали середні та нижчі прошарки до трансформації міста тощо. Говорячи про модернізаційні зміни у великому губернському місті, то на противагу появі міського способу життя завдяки міграціям відбувався і зворотній процес — “оселянювання” міста. Розглядаючи динаміку зміни частки селянства у міському населенні, можемо навести такі дані: їхня чисельність за переписами коливалася у межах від 36,4% загального населення до 48% згідно з Першим загальним переписом населення, тобто майже половина (див. додаток Є, З). Порівнюючи з іншими містами чорноземної смуги Російської імперії, бачимо, що подібна ситуація з селянством як найбільшого стану спостерігалася в Курську, Казані, Москві, проте в Києві вони склали 40% мешканців, у Катеринославі – 35%. (див. додаток Й).

Теза про те, що більшість робітників були селянського походження підтверджується і на місцевих джерелах. Зокрема, серед призовників заводу Гельферих-Саде за списком 1916 р. близько 67% були саме селянами. Причому декотрі особи були записані як «селянин м. Харкова» [4]. Говорячи про їхнє географічне походження, приблизно рівна кількість селян-мігрантів

походила з Харківської та інших губерній. Причому за підрахунками Б. М. Миронова більша частина таких робітників, а саме 61,4% чоловіків та 52,7% жінок в Європейській Росії не втрачали зв'язку з селом, оскільки там залишалася їхня родина [369, с. 414]. Більшість дослідників, говорячи про місце селян у соціальній драбині звертають увагу на те, що «селяни, які переселялися до міст, не залишалися сільськими типажами, так само як вони і не ставали ідеальними робітниками. Водночас, вони і не створювали мішану форму, селяни-робітники, що існували десь у просторі між ідеальними типами» [456, с. 71].

Проте говорячи про міських селян, не завжди маємо на увазі відхідників, адже, як нами було з'ясовано вище, не завжди юридичний статус відповідав фактичному. Наприклад, в ДАХО зберігається заява селянина Тульської губернії І. П. Хромова про переведення його до числа харківських міщан, в якому він пише про те, що проживає в Харкові з народження та займається торгівлею [17, арк. 34]. Тобто ми бачимо, що він ніколи не вів селянський спосіб життя. Особи, що займалися хліборобством в місті становили досить невеликий прошарок. Зокрема, у переписі 1873 р. підкреслювалося, що вони сіяли “хліб на околицях міста”, і складали 0,5% від проаналізованого чоловічого населення [244, с. 380]. За переписом 1897 р. землеробством займалося 1,4% харків'ян [231, с. 180]. Також зв'язку міста з селом сприяло і відхідництво міських мешканців до села. Зокрема, у 1880 році в Харкові було видано 2455 паспортів, 1881 – 2602 паспорти, не враховуючи тимчасових білетів, що видавалися на кілька місяців та працівників, які перебували у селі нелегально [119, с. 417].

Наявність доволі великого маргіналізованого прошарку населення, що було між міськими та сільськими мешканцями, призводило до чисельних соціальних проблем. Сучасники відзначали, що потік чорноробочих, які

приїздили після завершення польових робіт сприяв розповсюдженню інфекційних хвороб через збільшення щільності населення [238]. Проблема полягала ще й у тому, що земські та міські установи не могли домовитися, щодо того, хто саме відповідальний за здоров'я міських селян. Зокрема, у «Современном хозяйстве Харькова» зазначалося: «Природне тяжіння до міста сільського населення, що шукає тут прикладення праці та заробітку, постачає на повну місто найменш усталеними економічно, найменш культурними елементами, які через злиденність живуть у поганих умовах... Цей прошарок — селян, що не встигли стати міськими мешканцями, є предметом сумних суперечок між міським управлінням та земським, коли постає питання про лікування хворих» [83, с. 27]. Переїзд селян до міста потребував вирішення також транспортних проблем, оскільки досить велика кількість поверталася додому на вихідні або на свята. Це потребувало узгодження розкладу залізниці з розкладом роботи на заводах [5].

Формування міської ідентичності також сприяло певній маргіналізації селянства. Селянин у місті мав подвійний статус. Зокрема, американський дослідник Девід Хофман, який займався проблемою московських селян писав про те, що маючи високий статус у себе в селі, селяни зневажалися міськими мешканцями [456, с. 71]. Серед харківської інтелігенції постійно виникали занепокоєння з приводу того, що «некультурні елементи, що проникають у великій кількості, без сумніву, мають розрідити культурний прошарок міських мешканців та внести з собою до міста свою сільську первісність, а це неминуче має відбитися і на житлі, і на способі життя, і на нормах...Звичайно, асимілювати культурного міського мешканця вони не здатні, проте розрізнення між ними будуть більш разючими і більш помітною стане класова боротьба та класова неприязнь» [284, с. 121]. Причому у цьому пасажі виразно простежується асоціація міста з цивілізацією,

підкреслювалася відсталість села. Подібну думку висловлював харківський науковець, І. Акінфієв, який у своєму щоденнику писав про міщан порівняно з селянами як про представників «особливої раси», зазначаючи, що визначальною характеристикою цієї раси є її уніфікованість в матеріальному та духовному житті городян всього світу [350, с. 450]. Тож робітники-селяни все ще не встигли остаточно стати носіями міського способу життя, не сприймалися як свої у міському середовищі, скоріше стаючи об'єктом нарікань інтелігенції через соціальні проблеми, які виникали у модерному місті. Ці проблеми посилювалися і через те, що велике губернське місто, притягало до себе не лише селян-робітників, але й численних жебраків з повітових міст та сільських поселень. Аналізуючи проблеми жебрацтва, голова міської управи підкреслював їхнє переважне немісцеве походження та відсутність міської прописки [16, арк 1(зв)]. За підрахунками М.Томашевського на основі перепису мешканців притулків для найбільш вразливих прошарків у 1879 р. у всіх притулках знаходилося 543 особи, з яких 26% склали жінки, більшу частку – чоловіки. Також 10% з них займалося ремеслом, 44% склали чорноробочі, 7% - жебракували, 5 жінок займалося проституцією, що складало 1%, 2% - торгували, 12% належали до чиновництва, 4% - шукали роботу, нарешті 24% осіб не мали визначених занять [224, с. 64]. Тобто бачимо, що відверто маргіналізованими були лише 32% мешканців нічліжок, інші займалися цілком пристойними заняттями. Проте М. Томашевський акцентує увагу на можливій неповноті даних через замовчування жінками своєї приналежності до повій, а також уникання деякими особами самого перепису [224, с. 67].

Говорячи про специфіку харківських низів, то найвідомішим типажем був дрібний грабіжник, який специфічно називався «раклом», причому досліджуючи пресу, можна звернути увагу на те, що журналісти сприймали їх

як певну консолідовану спільноту, говорячи про «професійних раклів» [157]. Зокрема, згадуючи молоді роки, Д. І. Багалій писав, що «ракли Чортового гнізда», які мешкали на Мордвинівському провулку ніколи не грабували своїх сусідів-студентів, до числа яких тоді належав і Багалій, і навіть могли допомогти грошима у скрутній ситуації [72, с. 45].

Міська поліція час від часу впроваджувала облави з метою очищення міста від небажаних елементів, обшукуючи, перш за все, периферійні райони міста (Журавлівку, Урал, Холодну Гору), пустирі, набережні, парки тощо. Зокрема, за звітом поліцмейстера, в результаті однієї з облав було заарештовано понад 200 осіб, серед яких «багато кримінальників, дезертирів та ін.» [105]. Іншим методом було спостереження за підозрілими мешканцями квартир, як і відбулося у випадку з групою з трьох дівчат-повій та двох хлопців-грабіжників, які ще й докучали сусідам постійним пияцтвом [87]. Міська управа також наполягала на впровадженні жорсткого контролю за кількістю жебраків та, за можливістю, сприяти їхньому виселенню з губерньського міста [16, арк.5]. Можна було потрапити до поліцейської дільниці і через «праздношатательство», що і сталося, наприклад, з 16-річним П.Третьяковим, який не мав особливих занять. У справі зазначалося, що він був спійманий не вперше та намагався втекти [176, арк. 10, 13].

Тож бачимо, що міська влада робить спробу вирішення проблем соціальних низів шляхом контролю поліції, проте такі заходи не були системними, тому наприкінці періоду загострюється проблема жебрацтва та злочинності у місті.

Таким чином, на прикладі Харкова яскраво можемо побачити розмивання станових меж. Власне, соціальна структура модерного міста характеризувалася відсутністю чітких меж у стратифікації. Зокрема, спостерігаються процеси формування нової еліти, яка водночас, була

основним творцем нового міського простору, яка рекрутувалася переважно з підприємництва та інтелігенції. Зі зростанням значення Харкова, як великого економічного центру регіону в соціальному житті Російської імперії, зростало значення і харківського купецтва як суто міського стану, на відміну від дворянства, яке так остаточно і не підкорило місто. Звичайно, можна говорити про незавершеність цього процесу, оскільки купецтву не вдалося захопити сферу політичної влади у державному управлінні та культурну сферу. В ході модернізації місто стало головним рушієм економічного розвитку Російської імперії, що в свою чергу, відбилося і на значному підвищенні політичного та економічного статусу купецтва як верхівки саме міської соціальної драбини. Ми бачимо їхнє повне переважання як в структурі політичної влади, так і в економічному менеджменті міста. Інтелігенція ставала другим рушієм інноваційних змін у місті, зокрема, сприяючи раціоналізації міського управління. Дворянство ж, що поступово осідало у містах, не встигло пристосуватися до нових умов, а отже і втратило свій статус політично-економічної еліти.

Середній прошарок, який на відміну від європейського, не склав потужного прошарку, бази суспільства між елітою та низами, все більше диференціювався. Міщани, з одного боку наближалися до статусу інтелігенції та підприємництва, з іншого – поповнювали маргінальні прошарки. Нарешті, розмиванню меж сприяла селянська міграція до міста, що сприяло ускладненню соціальної ідентифікації мешканців міста. Місто так і не стало для селян «своїм», забезпечуючи напівмаргіналізований статус новоприбулих робітників, які відірвалися від селянського способу життя, але не набули рис справжнього пролетаріату. Нарешті, мало місце посилювалися проблеми, пов'язаних з маргіналізованими прошарками, для яких місто так само ставало центром тяжіння.

3.2. Урбаністичні практики та повсякденні маршрути харків'ян у другій половині XIX – на початку XX ст.

Нова соціальна структура та фізичний простір, які утворилися у модерному місті все більше почали відокремлювати місто як самостійний феномен, який істотно впливав на його мешканця. За висловом відомого соціолога Чиказької школи, Роберта Парка «якщо місто – це світ, який створила людина, то в той же самий час це і світ, в якому вона приречена жити. Таким чином, непрямом і не усвідомлюючи, людина, перетворюючи міста, перебудовує і саму себе» [216, с. 4]. На нашу думку, можемо говорити про певну структуру «місто-людина», яка не може вже існувати один без одного. Нові міські простори детермінують появу урбаністичних практик, які являють собою набір повсякденних дій, характерних для міського мешканця та сприяють формуванню специфічної міської ідентичності. Саме тому останній підрозділ дисертаційного дослідження вважаємо за доцільне присвятити практикам як одного з ключових проявів міського способу життя.

Однією з найбільш характерних практик для міста, яка була актуалізована у зв'язку зі зростанням його територій була мобільність, яка за модерної доби стала всеосяжною. Звичайно, мобільність не є суто міським і суто модерним явищем, однак лише у модерному місті вона почала відігравати життєво важливу роль. На думку американського соціолога Джона Уррі, «міста – мобільні місця та місця мобільності. Мобільність було вбудовано в інфраструктуру міст» [463, с. 1]. Про розвиток транспорту та його вплив на простір йшлося у попередньому розділі, в цьому ж ми плануємо розглянути основні аспекти соціальних практик, пов'язаних з мобільністю.

Одним з факторів розвитку мобільності ставала індустріалізація, адже, як ми з'ясували у попередньому підрозділі, понад 60% робітників були селянами, які не розривали зв'язків з селом. За матеріалами перепису 1897 р. 56% всіх мігрантів до міста склали саме селяни, які шукали роботу [231, с. 44]. Причому, як ми дізнаємося з ділового листування, на 1911 рік з 2300 робітників паровозобудівного заводу 303 особи постійно, а не лише сезонно, мали зв'язки з передмістям, тобто це складає 13% всіх працівників. З них 68 осіб (3% від загальної кількості) користувалися сполученням з недалекими передмістями (Мерефа, Дергачі, Люботин, Рижов, Покотилівка) щоденно, інші 245 – у святкові та вихідні дні (Спасів Скит, Слатіно, Мерчик, Максимівка, Шурино, Безпалівка) [175, арк. 1, 3]. Причому у передсвяткові дні та суботи роботи на заводі закінчувалися о 15-й годині, що, в принципі, давало змогу дістатися і більш віддалених поселень [293, с. 21].

Наявність човникової міграції змушувала дирекції заводів постійно втручатися у конфлікти з приводу збереження робітничих потягів на Південній залізниці. Керівництво паровозобудівного заводу дуже наполягало на збереженні робітничих потягів, мотивуючи це нагальною необхідністю для робітників: «Позбавлення робітничих потягів склало б для них досить велику втрату, бо змусило їх або покинути роботу та втратити заробіток, або переїхати на постійне проживання до міста, де сильно дається взнаки дорожня квартали» [175, арк. 1, 3]. Бачимо, що завдяки урбанізації починає формуватися система субурбій, які тісно були пов'язані з містом та відповідно до цього, і нові практики споживання простору, а саме початок переселення з міста до передмість міських мешканців через більш доступне житло.

Примітно, що самі робітники брали участь у зборах з питання проїзду та висловлювали свої побажання з приводу кількості зупинок, зокрема, вони

просили зробити зупинку на станції Храму Христа Спасителя [5, арк. 3]. У воєнний період у зв'язку із здорожчанням харчів більша частина робітників їздила додому і посеред тижня, що потребувало додаткових потягів [5, арк.30].

Складність полягала у тому, що розклад потрібно було узгодити із іншими підприємствами Харкова, зокрема, заводом Гельферих-Саде, тому на цьому ґрунті подекуди виникали конфлікти. Так, у листопаді 1911 р. на вокзалі відбувся скандал через те, що потяг було відправлено раніше, ніж більша частина робітників Гельферих-Саде прибула на станцію. не зважаючи на те, що слюсар Іванов (за словами дирекції паровозобудівного заводу) попереджав про це чергового, потім черговий же і звалив всю провину на нього, сказавши, що саме Іванов запропонував відправляти потяг, бо всі зібралися. Внаслідок чого робітники Гельферих-Саде ледве не викинули останнього з потягу. З боку ж начальника станції ситуація виглядала геть по іншому: він сам віддав наказ про відправлення потягу раніше за означений час і пояснив це робітникам, а Іванов дуже грубо спілкувався з його помічником, за що йому мають висловити догану на заводі [175, арк.1, 3, 9-11, 13, 14]. З подальшого листування дирекції заводу та начальника вокзалу дізнаємося, що робітники постійно запізнювалися на потяг через те, що годинники на заводі відставали на 5 хвилин, на що керівництво залізниці відмовилося йти на компроміс та перенести відправлення потягу на більш пізній час через незручності для подальшого руху [175, арк. 15, 16]. У свою чергу керівництво заводу Гельферих-Саде просило додати декілька вагонів та відкривати каси раніше до станції Безпалівка, оскільки кількість робітників, що від'їжджала на ці станції збільшилася і вони не встигали купувати квитки [5, арк. 8]. Така ситуація може свідчити про невнормованість розкладів та маршрутів робітничих потягів. Як зазначає Девід Герві у своїй роботі

«Париж, столиця модерності», «залізниці зробили внесок у почуття хаотичного поспіху та плутанини у місті, і водночас вони інтегрували передмістя у міську мережу. Але розклад – це було все» [216, р. 106]. Його невнормованість порушувала не лише роботу залізниці, але й підприємств.

Конфлікти подекуди ставалися і через те, що робітники відмовлялися сплачувати за проїзд, спеціально затягували контроль, щоб встигти доїхати без квитка, внаслідок чого дирекція Паровозобудівного заводу у своєму оголошенні навіть погрожувала звільненням через недотримання правил залізничного руху [175, арк. 17-19]. Бачимо, що підприємці значною мірою впливали на пасажиропотік та розклад залізниці [293].

Нові простори для повсякденних взаємодій створювали і внутрішньоміські види транспорту, а саме кінка та трамвай, які пов'язували важливі точки міста, дозволяючи харків'янам швидко діставатися будь-якого його куточку. Як ми бачимо, на початку ХХ ст. майже всі передмістя були пов'язані з центром транспортною мережею, що сприяло зручному пересуванню з помешкання до місця роботи (див. додаток Д).

Важливим аспектом внутрішньої мобільності стала розробка гнучких тарифів, адже у харківському трамваї до 1912 р. він був 5 коп. незалежно від відстаней та соціального становища, проте вже з 1912 р. починається розробка проектів, що передбачали пільгові тарифи та поясну систему. Станом на 1915 р. з 5 по 7 годину ранку діяв особливий тариф: 3, 5 або 8 коп. в залежності від відстані проїзду [214, с. 200]. Характерним є те, що при обговоренні цього питання на засіданнях Думи враховувався контингент, який користувався вранішнім трамваєм, а саме робітники заводів, дрібні промисловці та торговці [175, арк. 330]. Так само нічний тариф, яким користувалися відвідувачі театрів, ресторанів тощо був вдвічі дорожчим за звичайний.

Втім, нові зручності потягнули за собою і низку проблем, зокрема, з нерегламентованістю розкладу руху. В пресі відмічалось, що особливо ця проблема була помітною у кінці робочого дня та в дачний сезон, коли не пускалися додаткові вагони і робітники мали «годинами стояти у черзі» [191]. Під час війни проблема тільки посилилася, оскільки частина коней, що використовувалася на кінній залізниці було мобілізовано, а трамвайна адміністрація ще не встигла зреагувати на це [190]. Це супроводжувалося ще й низьким рівнем дисципліни серед пасажирів, які влаштовували «перегони пасажирів, формений бій через місця на кінці тощо. Ще гірше почуваються дачники, яка відправлялися на дачі. Лиха їх поглиблюються ще й тим, що доводиться бігати довгим мостом» [197]. Ще гірше справа ставала пізно ввечері: трамваї ходили зі значними інтервалами, часто пропускаючи зупинки, що знову ж призводило до конфліктів з пасажирами. Адміністрація трамваю намагалася вирішити цю проблему поданням додаткових вагонів, наприклад, після завершення спектаклів в театрах [225].

Мережа громадського транспорту слугувала не лише повсякденним потребам мешканців міста, а й могла бути використана для ознайомлення туристів з Харковом. Зокрема, автори путівників розробляють свої маршрути таким чином, щоб постійно можна було пересуватися трамваєм або кінкою і застерігають від послуг візників, бо виходить дуже дорого і незручно [107, с. 220; 239]. Таку ж саму тенденцію виокремлює К. Діса і у випадку з київськими путівниками, автори яких пропонували туристам проїхатися трамваєм з метою найбільш повного ознайомлення з містом [332, с. 94]. Тож громадський транспорт був цікавим об'єктом і сам по собі, і слугував засобом для розваги у незнайомому місті.

Поява нової площини соціальних стосунків вимагала регулювання норм поведінки, зокрема, на офіційному рівні вони були сформульовані через

достатньо тривалий термін після запуску трамваю, а саме у 1913 р. Більшість з правил стосувалися безпеки руху, зокрема, заборонялося висовуватися з вікна, виходити та заходити не на зупинках, що тривалий час практикувалося мешканцями міста і призводило до травмування, проте деякі правила стосувалися саме забезпечення комфортного проїзду для всіх пасажирів. Зокрема, не допускалися особи у нетверезому вигляді, брудному одязі або з тваринами, заборонялося палити в салоні тощо [212, с. 4].

Проте існувала проблема імплементації цих правил до повсякденного вжитку. В сатиричній пресі за часів появи трамваю постійно висміювалися ситуації, де акцент робиться на нерозумінні та небажанні застосовувати правила поведінки. Як приклад, можна навести такий анекдот: «Контролер: Шановний пане, як Ви можете плювати на стелю? – Але ж тут написано: “просять на підлогу не плювати”» [241]. Через незнання правил руху ставалися і цілком реальні повсякденні конфлікти. Так, згадується випадок про сварку військового лікаря А. Ісаковича, який зіштовхнув водія трамвая за те, що він вказав йому на порушення правил. До речі, і водій, і пасажир були змушені заплатити чималий штраф [271].

Ще одна проблема була гендерного характеру: зокрема, зустрічаємо нарікання на те, що велику незручність ставили жінки з великими капелюхами та шпильками, і це призводило до конфліктів з іншими пасажирами [267]. Війна з капелюхами стала об'єктом уваги навіть Міської Думи, спочатку в Москві, де викликала певний резонанс серед її діячів. Заборонити носіння подібних головних уборів дума не мала права, тож її гласний запропонував не впускати жінок з ними у вагони так само як нетверезих та людей, одягнених у брудний одяг. Однак цікава ремарка журналіста: «Звичайно, це трохи ризиковано та зовсім вже негалантно – зрівнювати шикарних, вдягнених за останньою модою пань та панн до

якихось непристойно одягнених або, ще гірше, суб'єктам, що віддали данину бахусу...ми б зіткнулися з істотними практичними складнощами. Як, дійсно, дозволити нашим некультурним контролерам розбиратися у жіночих капелюхах?» [256, с. 116]. Крізь іронію автора можемо прослідкувати несерйозне ставлення до цієї проблеми, і навіть її статус цікавого казусу. Проте, її було вирішено і на практиці. У Харкові у вказаних нами постановках вище було внесено окремий пункт у правилах поведінки в трамваї, який забороняв проїзд паням у капелюхах, на шпильках яких не було запобіжників [197]. На зазначених прикладах, як сатиричного, так і повсякденного характеру, бачимо процес формування нової площини соціальної взаємодії, що був зумовлений саме усталенню місця трамваю у повсякденному житті.

Важливим аспектом є усвідомлення та сприйняття суспільством нових видів транспорту. Зокрема, основним джерелом інформації в даному разі виступає преса. Тож, звертаючись до повідомлення про травмування трамваєм, бачимо, що вони досить сухі та лаконічні, без зайвих подробиць: «Трамвайна жертва. Вчора біла Олександрівської церкви двірник М.Колчаков, який проходив через вулицю, потрапив під вагон електричного трамвая, яким Колчакову відрізало одну ногу, а іншу сильно прибило» [233]. Зустрічаються також відомості про схід трамвая з рейок та зіткнення його з кінкою [255]. Проте, у сатиричній пресі небезпека, що її відчували міські мешканці під час знайомства з інновацією, підкреслена більш виразно. Так, на одній з карикатур зображено диявола, що танцює на даху трамваю, навколо якого водять хорівод члени міського управління та Бельгійського товариства. Досить промовним є підпис: «Люди гибнут за металл – сатана там правит бал» [136]. Новітні приказки також попереджали міського мешканця: «Не смійся над тим, хто потрапив під трамвай — сам там будеш» [211]. Такі приклади зустрічаються і в пресі інших країн того часу, зокрема

американський дослідник Бен Зінгер наводить такі приклади з американської преси: карикатури із зображенням поранених перехожих, скалічених немовлят або скелета, що усміхався. Під одним з образів був такий текст: «немилосердний трамвай додав чергову жертву до переліку скалічених немовлят і все ще їздить непокараним. Протести тисяч мешканців завершилися нічим» [469, с. 155]. Проте на відміну від вашингтонської, в харківській пресі не зустрічається прямих закидів на трамвай, скоріше, звинувачується людський фактор, що ми бачимо навіть і на прикладі з дияволом на даху. Він керує не трамваєм, а урядовцями, що відповідальні за нього [304, с. 53].

Проте з іншого боку, ставлення до трамвая мало позитивну сторону. Досить показовим є повідомлення про святкування дев'ятої річниці трамвая, де навіть було проведено молебень з цього приводу, а вагонний парк було прикрашено квітами [63]. Така урочиста церемонія може свідчити про усвідомлення необхідності і важливості нового виду транспорту в місті, непризвичаєність до нього, новизну для мешканців міста навіть десятиліття тому. Автори аналітичних статей були менш прихильними до трамваю. Так, журналіст під псевдонімом Сплін зазначав: «Все це: і економія ціною обивательських голів, і нестаток простої розпорядливості, і зверху до низу неприпустиме ставлення до справи — це ті цеглинки, з яких вибудовується будівля нашого трамвая, яка набула йому недоброї слави» [218].

Аналізуючи сатиричні матеріали, присвячені кінній залізниці, можна побачити, що автори більшості з них усвідомлювали її моральну застарілість та недосконалість. Вона неодноразово порівнювалася з трамваєм і програвала йому у швидкості і зручності. Показовим є приклад, що виразно характеризує ставлення до прогресу: зображено коня, залатаного залізними латками і з відірваною передньою ногою, під карикатурою підпис: «Бельгієць: — Е!

Невелике лихо! Позвати слюсаря, та рисачок ще три роки попрацює» [241]. Таким чином, підкреслювалася подібність коня до машини, але водночас, і його застарілість як засобу міського переміщення [304, с. 53].

Іншим важливим видом транспорту, який змінював правила гри у міському просторі, стає автомобільне сполучення. На початку ХХ ст. автомобіль все ще знаходився на проміжному становищі між засобом переміщення та розвагою. У газетах зустрічаємо численні відомості про автомобільні ралі. Так, в «Южном крае» йшлося про автомобільний пробіг Краузера, що проїхав Австрію, Швейцарію та Німеччину [205], а також групові заїзди. Наприклад, влітку 1912 р. «місцевим клубом автомобілістів влаштовується велика прогулянка членів клубу до Москви. Беруть участь 40 осіб на дев'яти машинах» [65]. Проте автомобілі знаходили вже й прикладне використання. Зокрема, є замітка про пана Брікмана, який запропонував свої послуги із доставки м'яса на автомобілях від приміщень, в яких забивали скот до магазинів, організувавши своїм коштом парк з 20 автомобілів [190]. Панове Бродач та Дубровін пропонували організувати автомобільне пасажирське перевезення зі встановленою міською думою ціною, перетворивши таким чином, автомобільне сполучення на вид громадського транспорту, проте дума відмовилася встановлювати фіксовану таксу, проте дозволила підприємцям займатися перевезеннями [64]. Про подальшу долю цих ініціатив поки говорити не можемо через брак джерел, проте вони є показовими в плані проникнення автомобілів до повсякденного простору та розширення їхнього функціонального призначення. Про перехід автомобіля до сфери повсякденного явища свідчить і регламентація правил права на його експлуатацію, у яких йшлося про необхідність техогляду, випробування для водіїв та правила дорожнього руху [212, с. 26].

Як і трамвай, автомобіль не уникнув уваги сатириків. Оскільки автомобіль був більш приватним видом транспорту, то тут в центрі критики ставав не він сам, а його водій: наявні карикатури, зокрема, присвячені пану Самойлову, який прославився своєю необережною їздою. Особистість автомобіліста ставала чимось незвичним, яка сама по собі іноді викликала здивування і непорозуміння. Так, у мемуарах В. Геймана, що проїхав через всю Російську імперію є такий епізод, що стався з ним, щойно він від'їхав від Харкова: «На зупинці одна з них [селянка –А.Б.], підійшовши до мене, спитала, вказуючи на завернутого у хламиду від пороку та озброєного окулярами Нагеля [супутник автора – А.Б.]. — А це що ж везете з собою? — Як що? Та це ж чоловік!...— Чоловік? Ну вже і кака... ну вже і чоловік!» [89, с. 70]. Відзначався і новий звуковий ландшафт, який створювався автомобілем, причому не завжди приємний для вух мешканців: «У нас все більше автомобілей, які намагаються перевершити один одного своїм диким та недоладним виттям. Одні хриплять, як собака, що подавилася кісткою, інші крикають, немов качки. Щоправда, нам ще зарано, за прикладом західних міст клопотатись про зменшення вуличного шуму, але ж...» [164].

Втім, сучасники нарікали на повільний розвиток автомобільного транспорту. Так, у путівнику 1915 р. зазначалося: «Автомобілів у місті дуже мало, близько 300. Погана бруківка міста і такі ж погані шосе та польові дороги за містом гальмують розвиток їзди на автомобілях» [239, с. 15]. В джерелах також автомобіль все ще більшою мірою сприймався як засіб для розваги, ми не бачимо істотного поширення автомобілю як функціонального засобу.

Велосипед також поступово завойовував вулиці міста. У звіті про необхідність побудови парку на Сумському шосе є таке обґрунтування непридатності Університетського саду до розважальних функцій: «У ньому

нема місця для катання на велосипедах» [184, с. 3]. Про те, що велосипед вже достатньо інтегрувався у життя харків'ян можуть свідчити слова автора анекдоту: «Це було за часів, коли велосипед був ще новинкою» [263]. Проте, не зважаючи на зручність, порівняну небезпечність і велосипеду закидалися певні негативні риси, причому знову ж прокляття падало на голову велосипедиста як особистості: «Куди чорт не встигне — велосипедиста надішле. Народись не розумним, не народись гарним, а народись велосипедистом — та будеш задоволений з себе» [85].

Сучасниками артикулювалася також теза про те, що розвиток транспорту змінював звукове оформлення вулиці, додавав більшої динаміки у порівнянні з предмодернізаційним періодом. «Гуркотять трамваї, тягнеться шкапина “ваньки”, летить пара візників» [177, с. 28] — у цьому пасажі отця Ніколаєва вбачаємо і стрімкість життя, і нову імпульсивність, і пожвавлення вулиць. З ним перегукуються і думки харківського журналіста, який вказував на різючі зміни на центральних вулицях міста, які, будши тихими та майже безлюдними буквально декілька десятків років тому, перетворилися на багатолюдні, гамірні артерії міста: «Сигнали кінки і трамваю, стогони та дзвінки масивних автомобілів та худеньких велосипедів, хрипкий рев сирен над усім цим хаосом і час від часу пронизливий ріжок карети швидкої допомоги — ось концерт, який зі дня у день дають харківські вулиці, колись сповнені тільки тріском залізних шин перевізників та самотніми звуками бродячої шарманки» [208].

Отже, бачимо, що поява нових видів транспорту та їхня інтеграція у повсякденне життя створювали нові простори для спілкування, диктувала нові правила поведінки та робила життя динамічнішим. Також це допомагало харків'янину та прибульцю досліджувати місто з точки зору транспорту.

Новий звуковий ландшафт міста теж ставав супутником урбанізаційних процесів, та вражав відвідувачів великого губерньського міста.

Новим явищем, які посіли місце в урбаністичних практиках, стала поява культури споживання просторів. Зокрема, Шарон Зукін каже про появу у місті XIX століття ландшафтів споживання, адже комерційна культура охопила всі боки життя модерного міста. За словами дослідниці, «значні міські простори формувалися навколо магазинів, ресторанів, театрів, готелів, публічних парків» [484, с. 825]. Головними аспектами модерного споживання ставали його масовість, уніфікованість, значний вплив реклами на споживання [279, с. 102].

Одним з важливих чинників, що стимулював споживання, стала всеосяжна реклама, яка розташовувалася не лише на перших шпальтах щоденних газет та довідників, але й навіть на будівлі Міської Думи. З'являється також реклама у громадському транспорті, як всередині вагонів, так і ззовні, причому прибутки з цього безпосередньо йшли у бюджет міста [207]. Магазинні вивіски також виконували функцію реклами та значно змінювали ландшафт вулиць [133]. О. Л. Вільшанська, дослідниця повсякденного життя міст України, у своїй статті відзначає методи впливу реклами на споживача та практики рекламування, які мають багато спільного із сучасними. Дослідниця доходить висновку, що такі обсяги реклами, які ми спостерігаємо на початку XX ст. вже можуть свідчити про початок формування сучасного суспільства споживання [316, с. 93].

Окрім цього, сучасники відмічали трансформацію старих ярмаркових центрів, як то Гостинний двір, на один з центрів магазинної торгівлі, причому підкреслювалося, що його торговельне значення зберігалася [107], змінилася лише форма, адже саме в модерний час стаціонарна торгівля починає переважати над ярмарковою.

Розвиток споживання призводив до нестачі магазинів, зокрема, зазначалося, що більшість будинків на Сумській, Московській та Катеринославській вулиці не мають вже вільних приміщень на перших поверхах, і тому у 1910-х рр. в харківській пресі періодично з'являються повідомлення про наміри купця П. Т. Огурцова побудувати новий Пасаж, який займав би місце майже в центрі Харкова [181]. Цей задум так і не було реалізовано до кінця імперського періоду, проте підготовка до будівництва проводилася, і наявність цих ідей свідчить про формування модерної культури споживання.

Тож бачимо, що масове споживання почало відігравати важливу роль у практиках міських мешканців, перетворюючись на одну з ключових ознак міського способу життя.

З іншого боку, споживання можемо розглядати як функціональне використання модерного міського простору. Дослідити уявлення про місто ми можемо за допомогою теорії ментального картографування міста Кевіна Лінча, який, власне, і започаткував основні поняття. За його теорією необхідно розглядати місто як взаємозв'язок таких елементів: 1) стежки – канали рухів спостерігачів; 2) края – лінійні елементи, що на відміну від стежок не використовуються функціонально, проте розділюють (рідше з'єднують) певні ментальні райони; 3) райони – простори міста, у які спостерігач входить зсередини; 4) вузли – стратегічні точки, у які спостерігач може увійти; як правило, це перетини стежок, транспортні розв'язки тощо) 5) орієнтири – ключові точки, у які, втім, спостерігач не може увійти, а лише спостерігати. При цьому вузли можуть виступати в якості ядр – такі вузли, що мають символічне значення [466, с. 46]. Можна порівняти цю концепцію з ядрами, що кристалізують (“кристаллизирующие ядра”) М. Анциферова: на його думку, це будь-яка установа, навкруги якої формуються нові чи

трансформуються старі райони міста. Як приклад, він наводить фортецю, монастир, ринок для середньовічного міста. Для більш пізнього часу може бути актуалізована роль Університету як елемента, що кристалізує, що нам треба довести на практиці.

Одним з цінних джерел щодо ментального простору є путівники, автори яких, на думку Деніела Бровера, певним чином створювали «уявне місто» у конкретному часопросторі: «Путівники були спрямовані на те, щоб перетворити місто на впізнаваний простір для мешканців та особливо, для прибульців» [443, с. 173]. За спостереженнями К. Дисі, модерність підкреслювалася авторами путівників, по-перше, через створення нових маршрутів, які спиралися не на сакральні пам'ятки, а на найбільш сучасні вулиці, по-друге, враховувався розвиток транспортної інфраструктури, зокрема, трамваю [332, с. 94], тому вони можуть надати нам суттєву інформацію щодо трансформації простору. Аналізуючи путівники по Харкову, бачимо, що вони в ще більшій мірі, ніж київські, підкреслювали зміни у місті. Зокрема, Харків не був помітним сакральним центром, тому церкви лише побіжно згадуються у пропонованих маршрутах. Натомість серед об'єктів, на які автори путівника 1915 р. звертають увагу, є електрична станція, будівля Управління Південною залізницею, яка була цікава для авторів не так зовнішнім виглядом, як інноваційною системою опалення, яка детально описується авторами [239, с. 54].

Переходячи до елементів міста, то серед найпомітніших стежок харківського мешканця, виразними прикладами яких є вулиці, можна назвати Сумську та Катеринославську. Перша, головна артерія міста, маючи право на центральність якій надавали більшість авторів путівників [107; 239], втім, постійно наражалася на критику з боку авторів сатиричних творів, причому з-поміж інших локація їй надавалося більше уваги. Так, зокрема зазначалося

скупчення маргінальних елементів, передусім жебраків, нерідкі згадки і про дівиць легкої поведінки [75]. Також Сумська виступала своєрідною ареною дії фланера, міського типажу німецького філософа Вальтера Беньяміна, героя модерного міста. Причому, фланерство стирало різницю у соціальному становищі. Наступний приклад, нехай і в сатиричній формі представляє нам все розмаїття споживачів простору Сумської вулиці: «Лакей, студент и гимназистка, кухарка, с ней городской, сорокалетняя курсистка и ресторанный половой. Узнать трудно, где чернь, где бары, Здесь всяк имеет гордый вид; Лакей идет, куря сигару и модной тросточкой стучит. Кухарка – досыта не ела, копя деньгу, и вот теперь, идя гулять, она одела из шелка платье „шантеклер"»[75]. Така тенденція, втім, є характерною для модерності, однією з рис якої є скоріше стирання різниці, аніж її прояви у соціальному складі. Сумська виступала в цьому випадку як символ урбанізму, скупчення найбільш міських ознак Харкова. Її престиж доповнювали такі об'єкти як телефонна станція, театр, державний банк та Університетський сад, які склали на думку сучасників модерний ландшафт [107, с. 58]. Втім, існував і інший образ цієї центральної вулиці, зокрема купець В. Карпов, відзначаючи, що саме нею проїжджав імператор за часів свого візиту до Харкова, писав: «Сумська вулиця того часу мала дивний вигляд суміші міста та села, надмірної бідності з багатством, повного невігластва з високою культурою європейських інститутів» [149]. Суперничала із Сумською вулиця Катеринославська, яка мала славу однієї з найкращих вулиць міста, де спостерігалось скупчення торгових точок, сінематографів та найдорожчих будинків [107; 239]. На прикладі Катеринославської добре видно вплив урбанізації на простір. Зокрема, О. Гусев, автор путівника 1902 р., відзначав, що «ще у 30-х рр. За виключенням небагатьох пристойних дерев'яних

будинків, Катеринославська вулиця по обидві боки була забудована хатами під солом'яними дахами » [107, с. 67].

Переходячи до вузлів, ми стикаємося з проблемою визначення ядер, що кристалізують. Одним з ключових вузлів саме модерного міста, однією з його основних ознак на думку Вальтера Беньяміна є Пасаж, своєрідний гібрид вулиці та інтер'єру, головне місце побутування фланера. «У цьому світі фланер почуватися як вдома, він готовий стати літописцем та філософом «улюбленого місця ледарів (gunabout) та курців, ярмарки всіляких малих ремесел. Пасаж, таким чином, перетворюється у Беньяміна на своєрідний храм модерності. У Харкові це був Пасаж купця Пащенко-Тряпкіна, причому географічно він розташовувався на узвишші, тому, окрім своєї безпосередньої функції, він міг виконувати і роль споглядального майданчика, про що говориться в путівнику 1915 р.: «Можна перейти через головну галерею, потім повернути ліворуч та вийти на залізний міст, який перекинтий через Купецький узвіз та який поєднує Пасаж з Університетською гіркою. З моста відкривається широкий вид на місто: прямо Благовіщенська церква, наліво — друга чоловіча гімназія; внизу — залізобетонний Благовіщенський міст через р.Лопань; значно лівіше бачимо бані Різдвяної церкви, а далеко на горі видно Озерянську церкву та Духовну семінарію» . Скляна стеля, велика кількість світла, ряди магазинів дійсно створювали відчуття вулиці, відкритого простору [133, с. 490]. Путівник Устинова підкреслює якраз торговельну функцію Пасажу, зазначає, що він був улюбленим місцем відвідування публіки та мав розкішні галантерейні ряди [234, с. 51]. Втім, зустрічаємо і певну десакралізацію Пасажу у сатиричних джерелах. Зокрема, в сатиричному журналі «Жало» зазначалося, що Пасаж перетворився на своєрідний будинок побачень, де торгували не лише звичним товаром, але й коханням, також, заперечувалася його функція як місця для фланерства: «В

Пассаже обявлення єсть: "Здесь строго гулять воспрещается", но публики там Вам не счесть, как будто ее не касается» [73]. Додатковим осередком стаціонарної торгівлі та вузлом ставав Гостинний двір, який, існуючи з початку XIX ст., наприкінці століття повністю змінив свій вигляд, прилаштовуючись до новітніх умов: замість дерев'яних рядів з'явилися сучасні на той час магазини [107, с. 54].

Очевидно, що одним з важливих вузлів є Благовіщенський базар, який, втім у багатьох джерелах, в тому числі офіційних має негативну характеристику. З одного боку, у путівнику Устинова зазначається, що він займає одне з перших місць за торгівлею, як той, що знаходиться в центрі [234, с. 97], з іншого ж, зазначається, що порушуються всі санітарні норми, він є надзвичайно брудним [239, с. 78]. Крім того, нарікання викликала і велика кількість відвідувачів, завдяки яким базар отримав неофіційну назву «Толкучка» [234, с. 97]. Саме Пасаж та Благовіщенський базар ставали певними центрами споживання, які в свою чергу були більшою мірою позастановими, хоча на перший погляд, виконували різні функції. Якщо Пасаж асоціювався з розкішшю, то Благовіщенський базар – з брудом, відсутністю будь-якої культури, виступаючи місцем маргіналізованим.

Зовсім іншим за характером ядром, що кристалізує, виступає Харківський Університет. Сучасниками підкреслювалася важливість Університету як чинника, що суттєво впливав на сприйняття міста. Зокрема, на початку XX ст. О. Гусев зазначав, що непримітне губернське місто Харків лише після відкриття Університету стало швидко розвиватися «у всіх значеннях» [107, с. 178]. Викладач Університету, де Пуле у своїх спогадах підкреслював роль Університету як осередку, що цивілізував не лише Харків, але й в цілому Слобідської України. Причому він звертав увагу, що навіть у просторовому плані університетські будівлі займали почесне місце в

ландшафті міста: «З маси міських будівель різко виділялися університетські будівлі, не дуже гарні, але розташовані на гірці, тому і видатні» [108, с. 330].

Слід зазначити, що Університет виступав ще в одній якості, а саме: він може претендувати на роль ядра, що кристалізує, для певних громад національних меншин, перш за все, польської. Так, Станіслав Новак, який навчався у Харківському університеті в 1895-1901 рр. таким чином відзначав свої уявлення про Харків, коли їхав на навчання «не знаючи місцевих відносин і не маючи нікого зі знайомих, знав лише, що в Харкові є Університет, Інститут технологічний і Інститут ветеринарний, і що має бути там доволі велика спілка польської молоді»

Інший важливий вузол гуртування польської нації — католицький Собор Успіння Пресвятої Діви Марії в Харкові розташовувався на одній з центральних вулиць, Кокошкінській. Костьол усвідомлювався його ієрархією як сила, що давала змогу вижити польській спільноті у недружніх умовах: «у великих містах Російської імперії зростає чисельність польської громади, а разом з цим нагальною стає потреба у костьолі, як єдиної втіхи, єдиного зв'язку у нашому житті» [53, арк. 168]. Звичайно, поляки не були єдиними парафіянами цього собору, однак склали його абсолютну більшість: за даними перепису 1897 року вони склали 82% всіх католиків, в той час як 91% населення, що визнавало польську мову рідною, сповідувало римо-католицьку віру [231, с. 106]. То ж не дивно, що навколо цього Собору почало гуртуватися культурне життя польської людності. Так, Станіслав Новак у своїх мемуарах згодом зазначав: «Сильним об'єднувальним чинником був католицький костьол, де щонеділі та кожного свята збиралася заледве не вся польська громада» [276, с. 72].

Перший костьол з'явився у 1830 році, проте будівля для нього була непристосована для богослужінь [460, с. 299]. Вона в принципі задовольняла

вимогам вірян до середини XIX ст., але згодом із зростанням кількості поляків в місті як основного кістяка приходу, його стало явно не вистачати. Так, обґрунтовуючи необхідність побудови нового приміщення церкви католицькі ієрархи писали до харківського губернатора: «Внутрішній розмір будівлі настільки не відповідає числу вірних, що у великі свята та дні Великого посту частина людей, що моляться, розташовується у бокових вівтарях храму». Зазначалося, що через сперте повітря доводилося виходити, що не сприяло створенню відповідного богослужінню настрою [53, арк.1]. З опису костьолу, складеного у 1910 р. дізнаємося, що при ньому був наявний притулок для людей похилого віку, також для 10 хлопчиків-сиріт ксьондза Вагнера, крім того, на цей час з'явилася і початкова школа, в якій навчалось до 80 хлопчиків та дівчат [28, арк.2 (зв)].

Поступово костьол стає осередком не лише духовного, але й світського культурного життя. Так, у 1909 р. було засноване Товариство «Польський дім», на базі якого нетривалий час існував театр «Блакитне око» [386]. Це товариство впроваджувало сімейні вечори, на яких виконувалися аматорські вистави польською мовою, в тому числі твір Адама Міцкевича «Пан Тадеуш», Л.Риделя «Зачароване коло» тощо [23, арк. 342; 18, арк. 104]. Також навколо костьолу гуртувалося Римо-католицьке благодійне товариство, яке на початок XX ст. налічувало понад 200 осіб [467, с. 124]. Окрім цього існувало Товариство Ремісничого братерства та Попечительство притулку для хлопчиків імені К. Вагнера [253], про який ми згадували вище. На думку Артура Кийаса, це Товариство, маючи на початку свого існування за мету допомагати харчуванням, одягом та опалювальним матеріалом найбільшій прошаркам польського населення в Харкові, згодом стало ще однією єднальною силою в Харкові [460, с. 301; 296].

Ще одна національна меншина, яка гуртувалася у Харкові доволі компактно, це євреї. не зважаючи на те, що Харків не входив у смугу осілості євреїв, за Першим загальним переписом 1897 р. за мовою як євреї було визначено 9848 чоловік постійного населення Харкова, тобто приблизно 5% населення, втім за віросповіданням юдеїв нараховувалося близько 10809 чол., що складає десь 6%, причому з них 9664 особи зазначили себе за мовою власне єврейми, відтоді як іудеїв-росіян налічувалося 930 осіб, німців – 43 чол., і серед євреїв Харкова 51 особа зазначила себе як православних [231, с. 102]. Слід зазначити, що євреї склали майже 20% купецтва, причому їхня більша частина припадала на купців першої та другої гільдій [216; 231, с. 270]. Їхня кристалізація відбувалася також навколо культових споруд, що свідчить про релігію як головну єдину силу у той час. Однією з перших синагог, яка виникла ще на початку XIX ст. вважають Міщанську, потім було побудовано найбільшу – Хоральну, причому слід зазначити, що при виборі проекту журі керувалося, окрім практичних міркувань, ще й її відповідності єврейській культурі. Зокрема, обґрунтовуючи недоліки проекту «Лев у золотому напівколі», члени журі зазначали, що не зважаючи на художні переваги, проект не відповідає уявленню про хоральну синагогу через відсутність органу та хрестоподібне розташування місць, що суперечило положенню про звернення всіх прихожан на схід [185, с. 395]. Наприкінці періоду з'явилося ще три синагоги – Подільська, Чоботарська та Мордвинівська та велика кількість молитвених будинків. Причому географічно синагоги розташовувалися в межах історичного центру Харкова, а Хоральна синагога взагалі стояла пліч-о-пліч з Миколаївським собором, що говорить про значний вплив та розвиток юдаїзму. За результатами перепису 1897 р. бачимо, що певний осередок проживання євреїв якраз спостерігається в районі вулиць Клочківської, Громадянської та Мордвиновського провулку

[39; 40]. В сатиричному контексті за національною ознакою, окремо виділялися лише вулиці, населені євреями, такі як Міколаївська, Міщанська, Куліковська та Німецька [137], причому виключно в сатиричному контексті. Навіть Університетська гірка на думку харківського сатирика Шпильки не була позбавлена єврейського населення: «по субботам чесноком, о, горка! — ты благоухаешь и на гулянии твоём жидов разряженных встречаешь...» [137]. Таке своєрідне «виключення» з правил єврейського населення може говорити про певне сприйняття його як Іншого, національності, яка в уявленні ніби то не мала права на міський простір Харкова, втім посідала помітне місце як у соціальній структурі, так і у просторовій.

Нарешті, перейдемо до найцікавішого об'єкту класифікації Лінча, а саме, вернакулярного району. Бувши найбільшим, цей об'єкт водночас достатньо складно локалізувати на мапі, оскільки чіткі кордони існують лише в ментальному уявленні і тому дуже відрізняються в залежності від уявлення конкретного індивіда. Деякі з цих районів – це збережені історичні назви передмість, зокрема Іванівка, Заїківка, Москалівка, Журавлівка та інші, тому назви цих районів зустрічаються і в офіційних джерелах та картографуванні, проте на відміну від діляниць, на які офіційно поділялося місто ми не маємо чітких кордонів вернакулярних районів [77; 90]. Звертаючись до сатиричних творів, бачимо, що автори наголошують на існуванні окремої ідентичності, пов'язаної з конкретним районом, переважно, у даному випадку, в негативному сенсі. Так, характеризуючи москалівців, поет зазначає їхню нездатність цивілізуватися: «и москалонец так же дик во всех воззрениях своих, как был когда-то до «трамвая» [137, с. 247]. До мешканців Журавлівки він більш поблажливий, порівнюючи їх з нещасними ілотами, кинутими «батьками» міста напризволяще [137, с. 257]. Цікавим є випадок Холодної гори, оскільки під цією назвою мешканці розуміли, з одного боку, класичний

вернакулярний район, з іншого у спогадах вона виступає як орієнтир: «Найвище місце Харкова це була Холодна гора, на якій стояла в'язниця; її було видно звідусіль» [69, с. 17]. Власне, для прибульців з інших міст Холодна гора ставала першим оглядовим майданчиком, звідки було добре видно панораму центру міста.

Окремо слід виділити садово-паркову зону, оскільки, якщо попередні елементи є складовими повсякденних маршрутів, то статус парків не є досить зрозумілим. За результатами дослідження Ентоні Свіфта вони можуть виходити за межі повсякденного простору, будучи цілком присвячені сфері дозвілля, відтоді як інші простори виконували одночасно і функцію повсякденного, і дозвільного простору: «Сади та розважальні місця були своєрідною моделлю альтернативного буття, які протиставлялися повсякденності» [476, с. 212]. Тож насправді складно зарахувати їх до певних елементів системи Лінча. Таке явище, як міський сад був цілим комплексом розваг, де можна було скористатися послугами бібліотеки, ресторану, а також насолодитися виставами. Крім того, в літню спеку значення саду як частини простору дозвілля значно підвищувалося, оскільки інші місця дозвілля відвідувалися досить рідко. Як зазначає журналіст «Южного края» під псевдонімом Шпилька, - «Уже затишье наступает в увеселительных местах, По воскресеньям лишь бывает здесь много публики в садах» [269, с. 3]. Найпопулярнішими садами були Університетський та Купецький сади. Ще одним місцем для спочинку був Карповський парк, однак за згадками сучасниці, гуляти там було небезпечно, оскільки він ставав місцем притулку для маргінальних елементів [69, с. 19]. Тож бачимо, що сади та парки слугували свого роду центрами дозвілля, «місцями свята» у місті [300]. На прикладі садово-паркової зони можемо бачити і унаочнення змішування міської спільноти у візуальних джерелах. Зокрема, на листівках, присвячених

Університетському саду бачимо, що на одній зі світлин позують представники середнього прошарку, ближче до нижчого, відтоді вже біля павільйонів зафіксовано більш заможних мешканців міста [133, с. 116].

Отже, проаналізувавши джерела, можемо виділити ключові стежки Харкова – вулиці Сумську, Катеринославську, Університетську, вузли – Пасаж, Благовіщенський базар, Університет, вернакулярні райони – Москалівка, Журавлівка, Піски, Холодна гора та інші. Надалі це може допомогти нам у вивченні повсякденних маршрутів харків'ян, а також визначити місця, що, за своєю суттю, є маркерами урбанізації Харкова.

Саме у другій половині XIX ст. почалося формування сучасного стиля споживання центральних та периферійних районів, а саме, мешканці міста жили на окраїнах, працювали в центрі, що неодноразово зазначалося сучасниками: «маси неминуче відтікають від міських європейських центрів до околиць, промислові та торговельні підприємства (банки, контори, магазини тощо), навпаки намагаються зосередитися в центрах» [206, с. 802]. Проте, на відміну від сучасних спальних районів, в яких зосереджується соціальна інфраструктура, ми бачимо, що на початок XX ст. мережа освітніх закладів, лікарень та торгових рядів все ще зосереджувалася у центральній частині міста (див. додаток Г), що робило проблему транспортного сполучення околиць з центром ще більш гострою.

Поступово вулиця почала відігравати роль своєрідного публічного простору, посилюючи соціальні взаємодії. Зокрема, це стосується проведення благодійних заходів, одним з яких був всесвітній День ромашки, який звертав увагу населення на боротьбу з туберкульозом. Причому міський простір, включаючи транспорт, також було включено до цієї акції, адже на світлинах ми бачимо, що трамваї, візники були прикрашені квітами. Навіть будівлі декорувалися гірляндами з білих квітів та вивісками із закликом підтримати

акцію [133, с. 591]. Звичайно, ареною дії ставали центральні вулиці міста. Також такі події були майже всеохопними, зокрема, журналісту, який описував ці події, впадає в око те, що «прикрашені квітками не лише інтелігентні люди або пристойно вдягнені, але й маса простого люду, чоловіків та жінок» [143]. Бачимо черговий доказ залучення городян до масової культури міста, в якій поступово стиралися соціальні рамки. Причому такі акції сприяли і вирівнюванню гендерних ролей у місті, оскільки, за матеріалами преси, бачимо, що жінкам у цьому святі надавалося ледь не центральне місце. Так, на фотографіях зі Дня білої ромашки, бачимо, що жінки та дівчата з квітами займають головні місця в композиційному плані, також у самому газетному репортажі підкреслювалася важливість участі жінок як благодійниць у цьому святі [143]. Споживання простору зафіксовано на листівках, де люди вже не існують окремо від простору, не позують, а є його частиною, іноді навіть важливішою за нерухомий об'єкт. Наприклад, на зображеннях, що були присвячені відкриттю пам'ятників О. Пушкіну та В. Н. Каразіну об'єктив фотографа фокусується не на самих скульптурах, а на людській масі [133, с. 180, 572]. Зокрема, майже на половині проаналізованих листівок показано динаміку руху, особливо помітну на Миколаївській площі, Московської та Катеринославської вулиці (див. додаток Б).

Зміни у просторі міста, ставлення до сімейного та публічного життя були яскраво підмічені купцем В.Карповим: «Життя того часу як заможних, так і середнього стану мешканців міста доволі разюче відрізнялося від життя міського теперішнього. У ті роки життя було всередині будинку, тоді як тепер, воно виплеснулося надвір, вийшло з хати до суспільних закладів, на загальний раут, на публічну арену, під відкрите небо, у сади та гаї, у величезні зали клубів та зборів» [149, с. 197]. Життя міського мешканця

ставало більш публічним, більш відкритим для суспільства. Поступово міське життя стирало станові межі, виносячи на перший план приналежність до міської спільноти.

Висновки до розділу 3

Отже, на прикладі суспільства великого губернського міста можна простежити швидшу, аніж в цілому по імперії, динаміку руйнації станової системи, натомість спостерігається формування професійної свідомості. У Харкові чітко відокремлюється нова підприємницька еліта, яка разом з інтелектуалами складала основну рушійну силу розвитку модерного міського простору.

Середній, т.зв. “міський стан” являв собою досить неоднорідний прошарок, з якого рекрутувалися як еліти, так і маргінали. Він впливав на трансформацію міста опосередковано, через Міську Думу.

Міграція селян до Харкова як великого промислового осередку також призводила до збільшення маргіналізованого прошарку та відповідно, актуалізації соціальних проблем.

Серед нових повсякденних практик, які диктувалися модерним міським простором та власне, формували міський спосіб життя, значної ролі набуває мобільність через зростання території міста. Поява мережі громадського транспорту створювала нові площини для повсякденних стосунків та конфліктів.

Відповідно вимогам модерної доби з’являється культура споживання простору, а втім, і саме поняття публічного простору, вибудовується ментальна структура міста, головними компонентами якої стали центральні вулиці міста – Катеринославська та Сумська. Змінилися акценти у ядрах

міста, зокрема, старі ринкові місця все ще зберігали своє значення, проте з'являється і новий центр споживання – Пасаж, характерний лише для модерної доби.

Саме за доби модернізації стають виразнішими центри гуртування польської та єврейської нацменшин, причому, якщо на початку періоду це були сакральні споруди, то наприкінці, особливо це помітно у випадку з поляками, з'являються і світські осередки.

Поява масової міської культури, що об'єднувала міста як феномени, була однією з ключових ознак модерного міста, також сприяла розвитку практик споживання простору, який ставав публічним та почав допускати в себе раніше “непомітні” групи населення.

Основні положення цього розділу викладені у публікаціях авторки [293; 294; 295; 296; 297; 300; 301; 302; 304].

Висновки

Модерна доба стала тим періодом, коли урбанізація почала задавати тон історичному розвитку, а міський спосіб життя ставав все більш виразним. У містах, які зростали за кількісним показником, створювалися якісно нові умови життя, які, у свою чергу, формували специфічні практики поведінки. У великих губернських містах, одним з яких був Харків, модернізаційні зміни ставалися найбільш динамічно та виразно.

Говорячи про українську історіографію теми, то бачимо, що хронологія її розвитку не вкладається у традиційну хронологічну схему. Можемо казати про виділення синхронного або ж імперського періоду, у який ми бачимо зародження урбаністичної парадигми в її прикладному значенні та проникнення західного досвіду до інтелектуального поля Російської імперії. У випадку з радянською історіографією, якій в цілому не була притаманна урбаністична парадигма, не все є однозначним. На початку цієї доби, у 20-ті рр. ХХ ст. та наприкінці, у 80-х рр. ХХ ст. наявні дослідження урбаністичного характеру, які не вписуються у загальну картину, тож складно розглядати їх в контексті класичної радянської історіографії. Між цими періодами в радянській історіографії наявні були краєзнавчі дослідження. В той же час вже з 60-х рр. ХХ ст. починає розвиватися західна історіографія міської історії, яка акцентувала увагу на феномені модерного міста. У сучасній українській історіографії починається подолання розриву, з'являються як праці, що присвячені містам певного регіону, так і роботи по окремих містах. Також міська історія в Україні інституалізується, що говорить про її інтенсивний розвиток. Тож тема нашого дослідження вписується в сучасний контекст історіографічного поля.

Нааявні джерела дозволяють нам вивчити феномен міського способу життя та розвиток модерного Харкова як системи. Зокрема, серед письмових джерел великий емпіричний потенціал для вивчення мають, по-перше, діловодна документація муніципальних органів влади та підприємств, які висвітлюють питання модернізації простору з позицій влади та економічного капіталу; по-друге, це статистичні джерела, які ми використовуємо як у випадку розвитку інфраструктури, так і соціального життя міста; законодавчі джерела більшою мірою є індикатором фіксації змін та надання їм юридичного статусу; преса та еґо-документи більшою мірою дають інформацію про ставлення населення до змін, які відбувалися під час модернізації; путівники створюють ідеальний образ міста. Візуальні джерела, які ми використовували у роботі — це листівки та фотографії, які відбивають проникнення інновацій у простір, взаємодію мешканців міста з ним, а також, нарівні з путівниками, є проявом уявного міста. Зрештою, картографічні джерела дають уявлення про зміни території міста, її наповнення та взаємодію елементів.

Робота є міждисциплінарною, адже звернення до міської історії передбачає зв'язок історії та урбаністики, а також соціології та антропології міста. Відповідно до цього головне теоретичне поняття — міський спосіб життя більшою мірою було запроваджено через соціологію. Включення його до історичного дослідження дозволяє нам вписати конкретне місто (в цьому випадку, Харків) у соціокультурний простір Російської імперії та визначити його особливості, дослідити соціальну ієрархію та структуру, виявити основні містоутворювальні елементи та нарешті, віднайти момент «народження» модерного міста, який, звичайно, не може бути точною датою, лише тривалим періодом. З метою вивчення цього феномену на прикладі Харкова нами були використані як класичні історичні методи (метод

критичного аналізу, історико-компаративний), так і запозичені з інших наук (метод статистичного аналізу, контент-аналіз тощо).

Переходячи до питань розвитку простору модерного Харкова, то слід зазначити, що поряд із фізичним його зростанням та колонізацією нових територій спостерігаємо і якісні зміни, які також є ознакою урбанізації. Зокрема, це надзвичайно динамічне будівництво, темпи якого сучасники порівнювали з Москвою. Міська влада намагалася створити єдиний план забудови для регламентації будівництва, проте це так і не вдалося зробити до кінця досліджуваного періоду, тому забудова носила дещо хаотичний характер. Суттєво змінився ландшафт міста: зростала кількість поверхів, почала переважати кам'яна забудова, що зменшило кількість пожеж тощо.

Велику увагу міська влада надавала перебудові ринків, покращенню 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, парки були приватними або належали певній установі, тому доступ до них міг бути обмеженим. Проте міський простір трансформувався не лише завдяки зусиллям Міської думи. Зокрема, індустріальні об'єкти також ставали ще одним фактором для модернізації певних територій. Нові підприємства "колонізували" території на периферії, куди проводилася сучасна на той момент інфраструктура та комунікації.

Поява централізованої комунальної інфраструктури суттєво змінила якість життя мешканців міста, зробивши його більш зручним та безпечним. Зокрема, на початку ХХ ст. у Харкові близько 25% будинків було під'єднано до системи централізованого водогону, почала будуватися каналізація, забруковано близько половини протяжності вулиць, що значно покращило

санітарно-гігієнічну ситуацію у місті. Централізований міський транспорт значно скоротив відстані для мешканців міста та прив'язав периферійні частини до міської території.

Проте у сфері розвитку благоустрою деякі дослідники відзначають відставання Харкова. По-перше, це було пов'язано зі стилем роботи Харківської Міської Думи, яка вкрай довго розглядала справи, пов'язані з благоустроєм та дуже часто не шукала раціональних шляхів. Харківська міська еліта була досить пасивною, не враховувала думку окремих активних представників, які намагалися втілити інновації в облаштуванні простору. Нерівномірність представництва у Думі за районами міста призводила також до неуважності до периферійних територій, їхньої занедбаності. По-друге, нездатність Думи домовитися з концесіонерами призводила до їхньої повної монополії, що заважало рухатися у бік більш прогресивних технологій. Особливо помітним є повільне впровадження технологічніших 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 Росії, проте, зважаючи на його ключове значення у регіоні (зокрема, до нього тяжіла промислова еліта Півдня Росії), входження у десятку найбільших міст Російської імперії в цілому, рівень та динаміка розвитку міського господарства були недостатніми для того статусу, на який претендував Харків. Набагато менші і провінційніші міста швидше розв'язували проблеми з благоустроєм.

Соціальна інфраструктура все 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 у найбільш густонаселених районах міста. Все ж таки, локалізація об'єктів соціальної інфраструктури на мапі доводить, що модернізація периферійних районів таки не була завершеною в імперський період. Розширення можливостей для мешканців Харкова призводило до того, що їхня наявність вже сама по собі доводила міський характер місцевості, особливо, за умов відсутності офіційно затвердженого плану та швидкої агломерації. Навіть, приймаючи рішення щодо запровадження певних заходів з метою благоустрою, Міська Дума керувалася тим, чи підпадали ці території під визначення міста.

З іншого боку, таке маркування вже більш чітко структурувало місто, дозволяючи виділити його центр, значущість якому надавала як наявність старих маркерів (сакральні об'єкти), так і нових (Пасаж, Університет) тощо. Відбувався процес, коли периферія, з одного боку, начебто і починала належати до міської культури через поширення інфраструктури, з іншого ж — посилюється контраст між центром і периферією через багатопверховий ландшафт центру, його облаштованість тощо. На соціальному рівні бачимо, що центр вже у цей період більш гетерогенний за національною та становою ознакою, аніж периферія. Тож бачимо, що міський спосіб життя маркувався наявністю розвиненої інфраструктури, кам'яної забудови, мережі громадського транспорту тощо. Місто, яке збільшувалося територіально, почало диктувати нові умови життя.

Говорячи про соціальну модернізацію другої половині XIX – початку XX ст., слід зазначити, що одним із її наслідків стала деструктуризація міського суспільства. Зокрема, спостерігалася суттєва трансформація міської еліти, а саме її оновлення підприємцями та інтелігенцією, які, по суті, і були головними «креаторами» міського простору Харкова. У сфері міської влади купецтво втратило свою монополію внаслідок реформи 1870 р., розділивши

право на владу з дворянами, що сприяло їхньому протистоянню у Міській думі Харкова. Завдяки географічному розташуванню Харкова поблизу Донецького вугільного басейну, він ставав осередком управління важкою індустрією Півдня, а отже, інтенсивніше проходили процеси консолідації підприємницької еліти, тож на початку ХХ ст. підприємницька еліта почала домінувати у місті, що було специфічною рисою Харкова. Діяльність інтелектуалів заклала основи для впровадження нових технологій у міський простір, усвідомленню необхідності створення зручного міста. Влада еліт втілювалася у просторі: у випадку економічної еліти це був банківський ансамбль у центрі міста, інтелектуальної — університетські будівлі. Середні та нижчі прошарки населення, які не володіли суттєвим капіталом, все ж таки опосередковано намагалися впливати на простір через звернення до Міської Думи. Нижчі прошарки населення активно поповнювалися селянським елементом, хоча і не настільки динамічно, як у столичних містах. Селяни, які втрачали свої станові характеристики у місті, все ж таки привносили певні елементи сільської культури у місті. Міграції ставали ще одним стимулом для розвитку інфраструктури.

Внаслідок складання нових умов з'являються універсальні урбаністичні практики, які дозволяють казати про консолідацію міської спільноти. Зокрема, однією з них є мобільність міського мешканця, простори міста для якого ставали досяжними завдяки розгалуженню транспортної мережі. Поява громадського транспорту як явища сприяла і розвитку нової площини повсякденних взаємодій представників різних станів та професійних груп. Транспорт в уяві мешканця ставав частиною міського ландшафту. На новий рівень виходила культура споживання у місті, що проявлялося у збільшенні ролі стаціонарної торгівлі, появі Пасажу, критих ринків, впливу реклами на споживацьку культуру. Змінюється сприйняття

мешканцями міського простору: центральними стежками стали Сумська та Катеринославська вулиці, де концентрувалося споживання. Парки були своєрідними “місцями свята”, які набували рис публічного простору, таку ж роль починали відігравати і центральні вулиці. Поява публічних просторів сприяла тому, що життя мешканців модерного міста все більше виходило на вулиці, все менш залишалося приватним.

Отже, у другій половині XIX — на початку XX ст. губерньський центр, Харків, який 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, регламентації забудови), трансформації суспільства, перш за все, нової еліти, яка сприяла проникненню інновацій у повсякденне життя та появі практик, притаманних лише міському середовищу.

В перспективі у подальшому розвитку дослідження можливі декілька шляхів: по-перше, це перехід до компаративістики, використання матеріалів дисертації для порівняння Харкова як з містами Російської імперії, так і західними містами та створення узагальнювальної праці. По-друге, можливе хронологічне розширення теми до ранньорадянського періоду та дослідження трансформації Харкова внаслідок індустріалізації. По-третє, це поглиблене вивчення окремих аспектів дисертації, приміром, технічних інновацій, їхнього впливу на повсякденне життя мешканців Харкова. Матеріали дослідження можуть бути використані і в більш широкому контексті вивчення модернізації Російської імперії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ:

1. Большая Садовая улица // Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова. Фонд фотодокументів. Од. зб. 10032.
2. Ведомости о состоянии народонаселения г. Харькова, 1870 // Державний архів Харківської області. Ф. 52 (Управління Харківського поліцмейстера). Опис 4. Справа 100.
3. Двор Каминкинського пиво-медоваренного товарищества в Харькове, Скобелевская площадь, 1906 // Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова. Фонд фотодокументів. Од. зб. 16784,
4. Именные списки рабочих, 1916 // Державний архів Харківської області. Ф. 668 (Завод сільськогосподарських машин акціонерного товариства Гельферих-Саде, м. Харків). Опис 1. Справа 22б.
5. Количество рабочих завода, пользующихся рабочими поездами, 1911 // Державний архів Харківської області. Ф. 749 (Харківський паровозобудівний завод). Опис 1. Справа 1868.
6. Листы однодневной переписи населения г. Харькова, 29 апреля 1879 г., // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 131.
7. Месячные статистические отчеты по третьей бесплатной библиотеке-читальне, 1908 // Державний архів Харківської області. Ф. 200 (Харківське товариство розповсюдження в народі писемності) Опис 1. Справа 328.
8. Наряд Харьковского Губернского присутствия по земским и городским делам журналам постановлений Харьковской городской думы, 1912 // Державний архів Харківської області. Ф. 19 (Харківське губернське у міських і земських справах присутствіє). Опис 1. Справа 113.

9. О возведении купца Файдвина в потомственные почетные граждане // Державний архів Харківської області. Ф. 3. (Канцелярія Харківського губернатора). Справа 172. Опис 236.
10. О деньгах, завещанных харьковским мещанином П.Шевелёвым на детский приют // Державний архів Харківської області. Ф. 3. (Канцелярія Харківського губернатора). Опис 273. Справа 108.
11. О земле наследников купца Михаила Богомолова Александры и Марии Богомоловых занятой городом под дорогу, 1871// Державний архів Харківської області. Ф. 45 (Харківська міська управа). Опис 1. Справа 77.
12. О количестве служащих и рабочих на заводе, 1916 // Державний архів Харківської області. Ф. 668 (Завод сільськогосподарських машин акціонерного товариства Гельферих-Саде, м. Харків). Опис 1. Справа 63.
13. О мещанах, присылаемых полицией за бесписьменность и праздношатательство // Державний архів Харківської області. Ф. 168 (Харківська міщанська управа). Опис 1. Справа 102.
14. О нарушении мещанином Половинченко постановления харьковского губернатора об очистке дворов // Державний архів Харківської області. Ф. 3 (Канцелярія харківського губернатора). Опис 282. Справа 360.
15. О переустройстве Благовещенского базара, 1895 // Державний архів Харківської області. Ф. 45 (Харківська міська управа). Опис 3. Справа 688.
16. О прекращении нищенства в г. Харькове, 1867 // Державний архів Харківської області. Ф. 3 (Канцелярія харківського губернатора). Опис 228. Справа 236.
17. О принятии в мещане г. Харькова и увольнение из оных // Державний архів Харківської області. Ф. 168 (Харківська міщанська управа). Опис 1. Справа 128.

18. О разрешении спектаклей и разных увеселений // Державний архів Харківської області. Ф. 52 (Канцелярія харківського поліцмейстера). Опис 1. Справа 557.
19. Об изменении плана г. Харькова в связи с распланированием участка С.Я.Толкачева, 1913 // Державний архів Харківської області. Ф. 19. (Харківське губернське у міських і земських справах присутствіє). Опис 1. Справа 192.
20. Об описи имения, принадлежащего харьковскому второй гильдии купцу Немовецкому // Державний архів Харківської області. Ф. 45 (Архів Харківської міської управи). Опис 1. Справа 141.
21. Об освещении города Харькова, 1867 // Державний архів Харківської області. Ф. 3 (Канцелярія Харьковского губернатора). Опис 228. Справа 126.
22. Об открытии театров, цирков и других увеселительных мест и о разрешении поздней торговли в гостиницах, ресторанах и трактирах // Державний архів Харківської області. Ф. 52. (Управління Харківського поліцмейстера). Опис 1. Справа 253.
23. Об увеселениях // Державний архів Харківської області. Ф. 52 (Канцелярія харківського поліцмейстера). Опис 1. Справа 557.
24. Об установке фонарей и об устройстве колодца в местности против Университетского сада и Ветеринарного института // Державний архів Харківської області. Ф. 45 (Харківська міська управа). Опис 1. Справа 476.
25. Об устройстве тротуаров, 1875 // Державний архів Харківської області. Ф. 45 (Харківська міська управа). Опис 1. Справа 470.
26. Об утверждении проекта по дому мещанки Анны Акинфьевой, // Державний архів Харківської області. Ф. 45 (Харківська міська управа). Опис 4. Справа 4.

27. Объявление о сдаче квартир квартирантам, 1911 // Державний архів Харківської області. Ф.749 (Харківський паровозобудівний завод). Опис 1. Справа 1840.

28. Описание харьковского приходского костела, 1910 // Державний архів Харківської області. Ф. 965 (Канцелярія курату Харківської римокатолицької церкви). Опис 1. Справа 19.

29. Передвижение городских и пригородных рабочих и служащих нашего завода. 1917 // Державний архів Харківської області. Ф. 668 (Завод сільськогосподарських машин акціонерного товариства Гельферих-Саде, м. Харків). Опис 1. Справа 57.

30. Переписка о государственном займе в г. Харькове и о заощеннии улиц, 1912 // Державний архів Харківської області. Ф. 19 (Харківське губернське у міських і земських справах присутствіє). Опис 1. Справа 114.

31. Переписка о цене и распределении квартир для рабочих завода, 1898 // Державний архів Харківської області. Ф.749 (Харківський паровозобудівний завод). Опис 1. Справа 184.

32. 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.

33. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 10-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 2, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 337.

34. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 10-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии

том 3, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 338.

35. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 10-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 4, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 339.

36. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 10-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 5, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 340.

37. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 10-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 6, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 341.

38. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 10-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 7, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа, 342.

39. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 10-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 8, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 343.

40. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 13-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 344, опис 1.

41. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 15-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 345.

42. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 16-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 346.

43. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 17-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 2, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 348.

44. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 17-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 3, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 349.

45. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 17-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 4, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 350.

46. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 17-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 5, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 351.

47. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 17-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии

том 6, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 352.

48. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 17-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 7, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 353.

49. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 17-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии том 8, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 354.

50. Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи 17-го участка Харьковского уезда Харьковской губернии, том 1, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 347.

51. По просьбе Крохмалева о трех духовных завещаниях от Мамзуревской // Державний архів Харківської області. Ф. 3 (Канцелярія Харківського губернатора). Опис 236. Справа 176.

52. По просьбе мещанина Михаила Рудича об освобождении его от городских налогов // Державний архів Харківської області. Ф. 3 (Канцелярія Харківського губернатора). Опис 232. Справа 114.

53. Постройка новой Харьковской римско-католической церкви вместо старой, пришедшей в негодность, 1886 // Державний архів Харківської області. Ф.965 (Канцелярія курату Харківської римо-католицької церкви). Опис 1. Справа 6.

54. Прошения мещан о списании с них недоимок // Державний архів Харківської області. Ф. 168 (Харківська міщанська управа). Опис 1. Справа 37.

55. Рабочие окраины Харькова, конец XIX — начало XX ст. // Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова. Фонд фотодокументів. Од.зб. 15489
56. Разные прошения и заявления // Державний архів Харківської області. Ф. 52 (Канцелярія харківського поліцмейстера). Опис 1. Справа 483.
57. Рапорты полицмейстеру // Державний архів Харківської області. Ф. 52 (Управління Харківського поліцмейстера). Опис 2. Справа 86.
58. С утверждением проекта по постройке купцу Якову Блажкову // Державний архів Харківської області. Ф. 45 (Харківська міська управа). Опис 4. Справа 8.
59. Статистические сведения о городе Харькове — населении, промышленных, торговых предприятий, религиозных, учебных учреждений и другие, 1896 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 165.
60. Строительство театра // Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова. Фонд фотодокументів. Од. зб. 1158.
61. Указы о перечисление лиц в мещане г. Харькова, 1904 // Державний архів Харківської області. Ф. 168 (Харківська міщанська управа). Опис 1. Справа 20^а.
62. 1-я библиотека общества грамотности // Южный край. 1913. 27 июня.
63. 9-я годовщина трамвая // Утро. 1915. 4 июля.
64. Автомобильное движение в Харькове // Южный край. 1912. 10 ноября.
65. Автомобильный пробег Харьков–Москва // Южный край. 1912. 28 июня.

66. Адрес-план города Харькова // Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1895.
67. Адрес-план города Харькова 1903 / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков: Лит. З.В.Беверсдорф, 1903.
68. Алчевская Х. Д. Передуманное и пережитое. Дневники, письма, воспоминания. Москва Типография Т-ва И.Д. Сытина, 1912. 466 с.
69. Антонович К. З моїх споминів. Вінніпег: УВАН: Українська Вільна Академія Наук в Канаді, 1965. 127 с.
70. Архитектор Е. А. Васильев (1773-1883): 210 со дня рождения и 150 со дня смерти. Харьков, 1983.
71. Багалея Д. И., Миллер Д. П. Альбом старинных планов г. Харькова, снимков его видов и портретов его деятелей: Прил. ко 2-му тому "Истории города Харькова", сост. проф. Д.И. Багалеем и Д.П. Миллером. Харьков: Тип. и литогр. М. Зильберберг и С-вья, 1912. 62 с.
72. Багалій Д. Автобіографія. 50 літ на сторожі української культури. Харків: Прапор, 2002. 163 с.
73. Базиль Тамарин. Не касается // Жало. 1908. №16.
74. Бесядовский И. Фабрики и заводы Харьковской губернии, в 1871 году (по официальным сведениям. // Труды Харьковского губернского статистического комитета. Харьков: В Университетской типографии, 1872. С. 159-194.
75. Биток в сметане. Сумская улица // Жало. 1908. №16.
76. Бобошко М. Дневник приказчика. Полтава: Барз, 2005. 296 с.
77. Брандтнер К., Волков А. М., Соловьев С. М. План существующего расположения губернского города Харькова с показанием предполагаемого распространения и урегулирования. Харьков, 1899.
78. В вагоне трамвая // Жало. 1909. №26.

79. В городском парке/ Южный край. 1915. 27 марта
80. В городском парке // Южный край. 1914. 7 февраля
81. Варзар В. Список фабрик и заводов Российской империи. Санкт-Петербург, 1912. 314 с.
82. Вегнер А. Ю., Ширяев Ф. И. Современное хозяйство города Харькова (1910-1913) В 2 вып. Вып. 2. Харьков: Тип. "Просвещение", 1914. 199 с.
83. Вегнер А. Ю., Ширяев Ф. И. Современное хозяйство города Харькова (1910-1913). В 2 вып. Вып. 1. Харьков: Тип. "Просвещение", 1914. 303 с.
84. Вежливость на первом плане // Жало. 1913. №9.
85. Велосипедные пословицы // Жало. 1910. №42.
86. Вишневская М. Дневник харьковской гимназистки. Харьков, 2007. 159 с.
87. Воровской притон // Южный край. 1914. 26 ноября
88. Г. Харьков. Справочник по городскому общественному управлению. Харьков: Типография "Печатник", 1913. 103 с.
89. Гейман В. По градам и весям родной земли (10000 верст на автомобиле). Санкт-Петербург: Техн. изд-во инж. Н. Кузнецова, 1914. 128 с.
90. Гинзбург А. М., Жаврид, Н.Б. План города Харькова с прилегающими пригородами и поселками. Харьков, 1916.
91. Голицын Д. Воспоминания. Москва, 2007. 608 с.
92. Голяховский Я. Памятная книжка Харьковской губернии на 1863 г. Харьков: Университетская типография, 1863. 340 с.
93. Голяховский Я. Памятная книжка Харьковской губернии на 1864 г. Харьков: Университетская типография, 1864. 338 с.

94. Голяховский Я. Памятная книжка Харьковской губернии на 1865 г. Харьков: Университетская типография, 1865. 385 с.
95. Голяховский Я. План губернского города Харькова с выгонною землею. Харьков, 1866.
96. Гордеенко Е. Харьковское городское самоуправление, нужды его и недостатки, состояние общественного хозяйства и промыслов. Харьков: Тип. Губерн. Правления, 1883. 29 с.
97. Город-сад на выставке // Городское дело. 1912. №11-12. С. 791.
98. Города России в 1904 г. / Центральный статистический комитет. Санкт-Петербург, 1906. 907 с.
99. Города России в 1910 году / Центральный статистический комитет. Санкт-Петербург: Типо-лит. Н. Л. Ныркина, 1914. 1200 с.
100. Городовое положение // Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Второе. Том XLV. Отделение 1. СПб: Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1870. С.823-840
101. Городские заметки. Обзор // Утро. 1915. 1 января.
102. Гр-кий А. Под Харьковом: подгородние поселки // Городское дело. 1912. №17. С. 1080-1083.
103. Гр-кий А. Харьков. Хроника муниципальной работы // Городское дело. 1912. №20. С. 1270-1273.
104. Гр-кий М. Сообщения с мест. Харьков. // Городское дело. 1914. №9. С. 552-559.
105. Грандиозная облава // Южный край. 1915. 18 июня.
106. Гулянье в городском парке // Южный край. 1915. 1 июня.
107. 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.

108. Де-Пуле М. Харьковский университет и Д. И. Каченовский: культурный очерк и воспоминания из 40-х годов. // Харківський університет ХІХ – початку ХХ століття у спогадах його професорів та вихованців. Харків, 2008. С. 72-331

109. День ромашки в Харькове // Утро. 1912. 6 мая.

110. Диканский М. Вопросы эстетики в постройке городов // Зодчий. 1914. №42. С. 465-471; №43. С. 479-485.

111. Диканский М. Планировка городов и отчуждение // Зодчий. 1914. №45. С. 400-503.

112. Доклад Второй Трамвайной комиссии о сооружении в Харькове новых трамвайных линий собственным распоряжением Городского управления. Харьков: Типография М.Ф. Зильберберга, 1909. 82 с.

113. Доклад городской управы о положении дела по водоснабжению города Харькова / Харьковская городская управа. Харьков: Университетская типография, 1872. 6 с.

114. Доклад городской управы о проведении улицы через двор 1-го приходского училища / Харьковская городская управа. Харьков: Типография Н.В. Петрова. 15 с.

115. Доклад Комиссии по устройству и эксплуатации электрического освещения Городской Думе, по вопросу об отношениях местного почтово-телеграфного ведомства к городскому общественному управлению / Харьковская городская Дума. Харьков: Типография К.П. Счасни, 1899. 31 с.

116. Доклад о питейных домах в г. Харькове и о мерах для ограничения пьянства / Харьковская городская Дума. Харьков: Университетская типография, 1872. 32 с.

117. Долой мамок и нянек // Жало. 1911. №14.
118. Енш А.К. Водоснабжение городов // Городское дело. 1910. №6. С. 335-354
119. Ефименко П.С.. Харьковский календарь на 1887 г. Харьков: Тип. Губернского правления, 1886. 278 с.
120. Журнал очередного заседания от 16 июня 1906 / Харьковская городская дума. №17. Харьков, 1906.
121. Журнал очередного заседания от 17 февраля 1899 / Харьковская городская дума. Харьков, 1899.
122. Журнал очередного заседания от 19 октября 1906 г. / Харьковская городская дума. №26. Харьков, 1906.
123. Журнал очередного заседания от 19 сентября 1906 г. / Харьковская городская дума. №21. Харьков, 1906.
124. Журнал очередного заседания от 20 марта 1884 / Харьковская городская дума. №16. Харьков, 1884.
125. Журнал очередного заседания от 20 февраля 1907 г. / Харьковская городская дума. №2. Харьков, 1907.
126. Журнал очередного заседания от 27 марта 1884 / Харьковская городская дума. №18. Харьков, 1884.
127. Журнал очередного заседания от 30 апреля 1904 г. / Харьковская городская дума. №6. Харьков, 1904.
128. Журнал очередного заседания от 4 мая 1906 г. / Харьковская городская дума. №9. Харьков, 1906.
129. Журнал очередного заседания от 6 ноября 1906 г. / Харьковская городская дума. №27. Харьков, 1906.
130. Журнал очередного заседания от 6 сентября 1906 г. / Харьковская городская дума. №21. Харьков, 1906.

131. Журнал очередного заседания от 7 декабря 1884 / Харьковская городская дума. №54. Харьков, 1884.
132. Журналы и доклады Харьковской городской Думы с приложениями к ним / Харьковская городская дума. Вып. 7. Харьков: Типография и литография В.В.Петрова, 1905.
133. Забудько В. В., Киржнер И. Л. Привет из Харькова. Альбом-каталог открытых писем. Харьков: Колорит, 2012. 618 с.
134. Задонская Е. Быль XIX столетия: (Детям моим). Харьков: Тип. журн. "Мирн. Труд", 1907. Т. 1-5.
135. Заикин И. В воздухе и на арене. Куйбышев: Куйбышевское книжное издательство, 1965. 184 с.
136. Золотой телец некоторых харьковских деятелей // Жало. 1912. №17.
137. Иванов В. (Шпилька). Путеводитель по Харькову // Харьковчане. Поэма о Городе в цитатах поэтических произведений. Харьков: Слобожанщина, 2007. С. 232-266.
138. Иванов В. О стоимости водопровода // Городское дело. 1912. №7. С. 435-441.
139. Иванов В.В. Харьковский календарь на 1895 г. Харьков, 1895. 812 с.
140. Ивановский трамвай // Южный край. 1915. 13 марта.
141. Из мира животных // Жало. 1914. №36.
142. Изогнутые улицы // Городское дело. 1912. №18. С. 1163.
143. Иллюстрированное приложение к Южному краю // Южный край. 1911. 15 мая.

144. Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге. Харьков : Товарищество «Печатня С. П. Яковлева», 1902. 24 с.
145. Ильин А. Общие впечатления от постановки городского хозяйства в Северной Америке // Городское дело. 1912. №1. С. 19-26; №2. С. 113-122.
146. Исчисление населения г. Харькова и его пригородов 10-го мая 1916 года / Харьковское городское общественное управление. Харьков: Типо-литограф. П. Д. Калугина, 1917. 143 с.
147. К автобусному движению // Южный край. 1910. 8 июня
148. Карпов Б. Г. Россия. Полное географическое описание нашего отечества: Настольная и дорожная книга для русских людей. Малороссия. Т.7. Харьков, 1903. 518 с.
149. Карпов В. Воспоминания. Москва: АКАДЕМИА, 1933. 524 с.
150. Касса-копилка // Жало. 1911. №34.
151. Кулжинский Г. План города Харькова с обозначением телефонной сети и показанием абонентов, а также городских Почтово-Телеграфных учреждений и Почтовых ящиков для опускания корреспонденции. Харьков: Типо-Литография И.Варшавчика, 1889.
152. Кулжинский Ю. План города Харькова. Харьков: Типо-Литография И.Варшавчика, 1887.
153. М.Д. Город или концессионер? // Городское дело. 1912. №6. С. 354-369.
154. Мережковский Д. Мещанство и русская интеллигенция // Полярная Звезда. 1905. №1. С. 32-42.
155. Местная хроника // Утро. 1915. 11 августа.
156. Местная хроника // Утро. 1915. 11 августа.

157. Местная хроника // Южный край. 1893. 7 апреля.
158. Местная хроника // Южный край. 1894. 16 апреля.
159. Михайлов Г. Харьков. Прошлое и настоящее. Харьков: Дом рекламы, 2014. 223 с.
160. Михайлов Г. Харьков в открытках. Харьков: Дом рекламы, 2015. 62 с.
161. Мікін А. Харьков // Наукові записки кафедри українознавства Харківського університету. 1994. №1. С. 40-47.
162. Момот Л. М., Чернявська Т. В. Харків: збірник архівних документів і матеріалів. Харків. Видавництво Харківського національного університету внутрішніх справ, 2004. 320 с.
163. Морозова Татьяна. В институте благородных девиц // Новый мир. 1995. №8. URL: http://magazines.russ.ru/novy_i_mi/1995/8/moroz.html (дата звернення: 21.06.2018).
164. Моторные утки // Южный край. 1913. 10 августа.
165. На Дальнем Севере // Жало. 1915. №18.
166. На конке // Южный край. 1914. 20 июля.
167. На линии трамвая // Южный край. 1915. 5 июля.
168. На Лысой горе // Южный край. 1912. 28 октября.
169. На Петинской улице // Южный край. 1915. 12 мая
170. На Сумской // Жало. 1907. №3.
171. На трамвае // Южный край. 1913. 27 июня.
172. Наблюдатель. Родные картинки. О “небоскребах” // Утро. 1913. 16 октября.
173. Наводнение // Южный край. 1893. 9 марта.
174. Неблагоустройство // Южный край. 1913. 11 июня.

175. Недостаток трамвайных вагонов // Южный край. 1915. 15 августа.
176. Ненасытные аппетиты // Утро. 1915. 9 июля.
177. Николаев Н. На отдыхе (Путевые воспоминания из записной книжки священника. // Странник. 1914. Август- сентябрь. С. 18-30.
178. Никольский Д. К вопросу о несчастных случаях на городских рельсовых путях при конной, паровой и электрической тяге // Городское дело. 1909. №7. С. 303-307.
179. Новейший телефон // Южный край. 1914. 1 февраля.
180. Новиков А. Записки о городском самоуправлении. Санкт-Петербург, 1904. 220 с.
181. Новый пассаж // Южный край. 1911. 29 мая.
182. О Боже, что это за тюрнюр ты себе заказала! // Жало. 1907. №7 .
183. О нуждах Харькова в отношении его благоустройства: доклад комиссии / Харьковская городская Дума. Харьков: Типо-литография М.М. Гордона, 1880. 38 с.
184. О парке по Сумскому шоссе: доклад / Харьковская городская Дума. Харьков: Типография Харьковского губернского правления, 1894. 10 с.
185. Отзыв комиссии судей по конкурсу проектов здания хоральной синагоги в г. Харькове // Зодчий. 1909. 4 октября. №40. С. 395-396.
186. Отчет харьковской общественной библиотеки за тринадцатый год ее существования. Харьков: Типография Губернского правления, 1899.
187. Парамонов А.Ф. Харьков: ретроальбом. Харьков, 2008. 80 с.
188. Первый вагон // Жало. 1907. №6.
189. Первый город-сад в России // Городское дело. 1912. №19. С. 1217.
190. Перевозка мяса на автомобилях // Южный край. 1913. 9 июля.

191. Переплетчиков А. В. Главные итоги переписи города Харькова 8 декабря 1912 года. Харьков: Тип. А. А. Либин, 1914. 68 с.
192. Пессимист. На Сумской // Жало. 1910. №48.
193. План г. Харкова. Харьков, Лит. И.В.Попова, 1880.
194. План губернского города Харькова с выгонною землею / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1866.
195. Повышение жалованья земским служащим // Южный край. 1916. 12 марта.
196. Подвысоцкий А.А. Харьковский календарь на 1872 г. с планом г. Харькова. Харьков: Типография К. П. Счасни, 1872. 474 с.
197. Правила для пассажиров трамвая // Южный край. 1913. 27 февраля.
198. Правила Харьковского Благородного собрания / Харьковское Благородное собрание. Харьков, 1865. 15 с.
199. Правила Харьковского коммерческого клуба / Харьковский коммерческий клуб. Харьков: Типография П.С. Чеховского, 1864. 11 с.
200. Праздничное // Южный край. 1913. 8 января.
201. Прилуцкий В.О. Старовинний Харків у поштових картках. Харків: Колорит, 2004. 153 с.
202. Продолжение свода законов Российской империи, изданного в 1857 г. Статьи к IX тому свода. СПб: Тип.Второго отделения Собственной Его Императорского Величества канцелярии, 1863. 716 с.
203. Проект договора с Бельгийским Акционерным Обществом Харьковских конножелезных дорог на переустройство существующих линий конножелезных на электрическую тягу, на постройку новых линий электрических железных дорог и расширение старых и на эксплуатацию

электрических железных дорог в Харькове. Харьков: Типография Н.В. Петрова. 79 с.

204. Протопопов, Д., По городам России // Городское дело. 1909. №7. С. 1300-1307.

205. Путешествия автомобилистов // Южный край. 1912. 10 августа.

206. Рауш Н. Пригороды больших городов и пути их сообщения // Городское дело. 1909. №16. С. 802-810.

207. Реклама на конке // Утро. 1912. 6 мая.

208. Родные картинки // Утро. 1913. 23 мая.

209. Рославский А. П. Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю: Речь, читанная в торжественном собрании Императорского Харьковского университета 30 августа 1852 года ординарным профессором А. Рославским. Харьков: Университетская типография, 1852. 72 с.

210. С харьковского дна // Южный край. 1911. Декабрь.

211. Самые трезвые мысли нашего алкогольного философа // Жало. 1907. №1.

212. Сборник обязательных постановлений для жителей г. Харькова, составленных Харьковской городской Думой 1909–1914 г. / Харьковская городская Дума. Харьков: Типография «Мирный труд», 1915. 32 с.

213. Свод законов Российской империи. Том девятый. Законы о состояниях. СПб: Тип. Второго Отделения Собственной Е.И.В.Канцелярии, 1857. 572 с.

214. Свод законов Российской империи. Том пятый. Уставы о податях, о пошлинах, и о сборах с питей, с свеклосахарного производства, и с табаку. СПб: Тип. Второго Отделения Собственной Е.И.В.Канцелярии, 1857. 833 с.

215. Семенов В.В. Живописная Россия : Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Т. 5: Малороссия, Подолия и Волынь. Ч. 1: Полтавская, Черниговская, Волынская, Подольская, Харьковская и Киевская губернии. Санкт-Петербург, 1897. 332 с.
216. Список купцов и промышленников г. Харькова за 1913 год. Харьков: Тип. фирмы "Адольф Дарре", 1913. 46 с.
217. Список населённых мест (по сведениям 1864 года): Харьковская губерния. СПб, 1869. 209 с.
218. Сплин. Трамвай // Утро. 1915. 31 октября.
219. Справочник о квартирах // Утро. 1913. 1, 3 июля.
220. Стрижевский Г.С. План губернского города Харькова. Съёмки 1876, 1877, 1878, 1879 годов и поверки изменений в 1885 и 1886 г. Харьков, 1886.
221. Телефон // Жало. 1908. №5.
222. Телефоны // Южный край. 1911. 11 сентября
223. Тихомирова Т.В. Альбом фотокопий открыток старого Харькова из собрания Романова П.И. Харьков, 1990
224. Томашевский М. Заметки о санитарных условиях г. Харькова // Записки Императорского Харьковского университета 1879 года. 1881. №2. С. 60–75.
225. Трамвай // Южный край. 1914. 29 ноября.
226. Трамвайные остановки // Южный край. 1914. 19 января.
227. Тройницкий Н. П. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Московская губерния. Санкт-Петербург: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1905. 349 с.

228. Тройницкий Н. П., Ле Дантю Л.Е. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Екатеринославская губерния. Санкт-Петербург: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1904. 234 с.

229. Тройницкий Н. П., Львов, А.Д. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Киевская губерния. Санкт-Петербург: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1904. 287 с.

230. Тройницкий Н. П., Мосевич А.Я. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Казанская губерния. Санкт-Петербург: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1904. 284 с.

231. Тройницкий Н. П., Неудачин, В.В., ред. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Харьковская губерния. Санкт-Петербург: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1904. 300 с.

232. Тройницкий Н. П., Швейкин Н.П. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Курская губерния. Санкт-Петербург: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1904. 291 с.

233. Упавший с вагона // Утро. 1915. 4 октября.

234. Устинов И. Описание г. Харькова. Путеводитель по г. Харькову. Харьков: Сага, 2009. 362 с.

235. Ушаков А. Из купеческого быта. Москва, 1862. 268 с.

236. Федоровский Д. Летопись Христорождественской церкви города Харькова. Харьков, 1882. 29 с.

237. Фенин А. И. Воспоминания инженера. Прага: 1938. 197 с.

238. Харьков // Южный край. 1893. 9 февраля.
239. Харьков: путеводитель для туристов и экскурсантов / Харьковское общество любителей природы. Харьков: Типография И.М. Аничкина, 1915. 179 с.
240. Харьков. Городская дума и администрация // Городское дело. 1912. №4. С. 251-253.
241. Харьковская конка // Жало. 1909. №15.
242. Харьковские бойни // Городское дело. 1917. №3. С. 130
243. Харьковский календарь на 1873 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1872.
244. Харьковский календарь на 1874 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1873.
245. Харьковский календарь на 1875 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1874.
246. Харьковский календарь на 1877 г. с приложением карты Харьковской губернии. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1876.
247. Харьковский календарь на 1878 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1877.
248. Харьковский календарь на 1890 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков: Тип. Губернского правления, 1890.
249. Харьковский календарь на 1894 г. с приложением плана г. Харькова / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1893.
250. Харьковский календарь на 1902 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков: Тип. Варшавчика, Гессека и Полчадского, 1902.

251. Харьковский календарь на 1906 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков: Тип. Губернского правления, 1906.
252. Харьковский календарь на 1913. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1913.
253. Харьковский календарь на 1914 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1914.
254. Харьковский календарь на 1915 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1914.
255. Ходатайство служащих трамвая // Южный край. 1915. 5 июля.
256. Хроника городской жизни в России // Городское дело. 1910. №2. С. 114-119.
257. Хроника иностранной городской жизни // Городское дело. 1910. №24. С. 1908-1912.
258. Хроника русских городов // Городское дело. 1909. №11. С. 553.
259. Цубербиллер Е. Город XX ст. // Городское дело. 1909. №7. С. 308-314.
260. Чернышевский Н. Суеверие и правила логики // Н.Чернышевский. Сочинения. Москва: Мысль, 1986. С. 734–763.
261. Чехов А. П. Рассказы. Москва: Худож. Лит, 1976. 368 с.
262. Чорний Д. М. Історія Слобідської України: хрестоматія. Харків: Видавець Савчук О.О., 2016. 244 с.
263. Что глупее // Жало. 1911. №13,
264. Шереметевский М. Положение трамвайного дела в Харькове // Городское Дело. 1909. №2. С. 1131.
265. Шестаков А. Телефонное дело в России // Городское дело. 1912. №6. С. 369-372.

266. Шимков А.П. Во что обходится Харькову его неблагоустройство. Харьков: Тип. М.Зильберберга, 1881. 22 с.
267. Шляпные булавки// Южный край. 1912. 8 апреля.
268. Шпилька (В.Иванов). Силуэты местной жизни // Южный край. 1893. 14 марта. С. 3.
269. Шпилька (В.Иванов). Силуэты местной жизни // Южный край. 1880. 26 июня. С. 3.
270. Штиглиц Н. Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. Харьковская губерния. СПб: изд. Центр. стат. ком. Мин. внутр. Дел, 1869. 209 с.
271. Штраф на пассажира и вагоновожатаго // Южный край. 1915. 29 июня.
272. Щегловитов С.Г. Городовое положение с законодательными мотивами, разъяснениями и дополнительными узаконениями. СПб.: изд. М. М. Стасюлевича, 1892. 994 с.
273. Элькин Е.С. Весь Харьков на 1916 г.: справочная книга. Харьков: Типография "Печатник", 1916. 328 с.
274. Яковлев Е. Принципы больничного строительства // Городское дело. 1909. №10. С. 70.
275. Ajogawa. Aleksander Mickiewicz, profesor charkowskiego uniwersytetu // Gazeta Narodowa. 1883. №1.
276. Nowak S. Z moich wspomnień. Częstochowa, 1933. 146 s.
277. Photochrom prints of Europe and other locations, 1890-1906 // Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, USA. LOT 14184. URL: <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/pp.print> (дата звернення: 20.04.2017)

278. Адлер А. Стиль жизни // А. Адлер. Наука жить. Киев: Port-Royal, 1997. С. 71-83.
279. Альков В. А. У боротьбі за відвідувача: становлення прийомів комерційної діяльності в закладах дозвілля м. Харкова наприкінці XIX – на початку XX ст. // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія: Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки. 2011. Вип. 14. №939. С. 101-108.
280. Альков В. Харків наприкінці XIX – на початку XX століття: дозвілля міських мешканців в умовах модернізації: дис. ... кандидата історичних наук. Харків, 2012. 330 с.
281. Анохина Л.А., Шмелева М.Н. Быт городского населения средней полосы РСФСР в прошлом и настоящем. На примере городов Калуга, Елец, Ефремов. Москва: Наука, 1977. 358 с.
282. Антонов А. Л., Маслийчук В. Л., Парамонов А. Ф. История Харьковского городского самоуправления. 1654-1917. Харьков: Регион-информ, 2004. 112 с.
283. Анциферов Н. Пути изучения города как социального организма. Ленинград: Сеятель, 1926. 151 с.
284. Багалея Д. И, Миллер Д. П.. История города Харькова за 250 лет его существования (1655-1905). в 2 т. Т. 1. Харьков, 2004. 986 с.
285. Беньямин В. Маски времени. Эссе о культуре и литературе. СПб: Симпозиум, 2004. 234 с.
286. Берви-Флеровский В. В. Положение рабочего класса в России. СПб: Н.П. Поляков, 1869. 494 с.
287. Беркинг Х., Лёв М. Собственная логика городов: новые подходы в урбанистике. Москва: Новое литературное обозрение, 2017. 424 с.

288. Бетлій О. В. Чи можливий "міський поворот" в українській історіографії? Або, Чого нас може навчити західна історіографія Першої світової війни та місто Київ // Історія, пам'ять, політика: збірник наукових статей. Київ: Інститут історії України НАН, 2016. С. 53-72.

289. Бетлій О. Міська історія: окреслення дослідницького поля // Вісник Харківського національного університету імені В.Н.Каразіна. Сер. «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки». 2018. №26. С. 9-17.

290. Бетлій О., Діса К., Мартинюк О. Живучи в модерному місті: Київ кінця ХІХ - середини ХХ ст. Київ: Дух і Літера, 2016. 328 с.

291. Беліков Ю. А. Купецтво Харківської губернії (друга половина ХІХ - початок ХХ ст.: дис. ... кандидата історичних наук. Харків, 2004. 280 с.

292. Боженко А. О. Візуалізація модерності: Харків у зображальних джерелах другої половини ХІХ – початку ХХ ст. // Збірка матеріалів ІІІ Всеукраїнської науково-практичної конференції «Урбаністичні студії: сучасний стан та перспективи розвитку» (м. Дніпро, 25 квітня 2018 р.). Дніпро, 2018. С. 223-225.

293. Боженко А. О. Індустріальні об'єкти як містоутворювальний чинник у другій половині ХІХ – на початку ХХ 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

294. Боженко А. О. Купецтво vs дворянство: еліта м. Харкова у другій половині ХІХ ст. – на початку ХХ ст. // Місто: історія, культура, суспільство. 2017. №2. С. 39-48.

295. Боженко А. О. Модерне місто другої половини ХІХ – початку ХХ ст. як єдність центру та периферії (на матеріалах м. Харків) // Сумський історико-архівний журнал. 2017. Вип. ХХVІІІ. С. 64-69.

296. Боженко А. О. Польська громада у міському просторі Харкова у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. // Res Historica. 2018. №45. С.155-166.

297. 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.

298. Боженко А. О., Чорний Д. М. «Мова/«мови» міста та формування ідентичності населення харкова (кінець ХVІІІ – початок ХХ ст.)»(м. Харків, 23 лютого 2018 р.) // Місто: історія, культура, суспільство. 2018. №5. С 231-234.

299. Боженко А.О. “Там обыватели боятся трамвая, конки как огня” // Каразінські читання (історичні науки). Тези доповідей 69-ої міжнародної наукової конференції. Харків, 2016. С. 144-145.

300. Боженко А.О. Модерне місто як символ свята: простір дозвілля киян(ок) у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. // Живучи в модерному місті: Київ кінця ХІХ – середини ХХ ст. К.:Дух і літера, 2016. С. 116-127.

301. Боженко А.О. Рейки, труби, ліхтарі: концесіонери і міська дума у творенні модерної інфраструктури Харкова // Україна Модерна. URL: <http://uamoderna.com/md/bozhenko> (дата звернення: 10.07.2018).

302. Боженко А.О. Формування міської ідентичності харків'ян у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. // Jahrbuch der VII. Internationalen virtuellen Konferenz der Ukrainistik "Dialog der Sprachen Dialog der Kulturen.

Die Ukraine aus globaler Sicht". Verlag readbox unipress Open Publishing LMU, 2017. С. 710-716.

303. 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.

304. 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.

305. Борисенко М. В. Приватний та публічний простір житлового середовища в процесі модернізації побуту городян України в другій половині XIX-XX ст. // Література та культура Полісся. 2012. №69. С. 304-313.

306. Бредникова О., Запорожец О. Микроурбанизм. Город в деталях. Москва Новое литературное обозрение, 2014. 352 с.

307. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV-XVIII вв. Москва: Прогресс, 1986. 623 с.

308. Бурдьё П. Социология социального пространства. Санкт-Петербург: Алетейя, 2008. 288 с.

309. Бухараев В. М. Провинциальный обыватель в конце XIX – начале XX века: между старым и новым // Социальная история. Ежегодник. 2000. С. 19-33.

310. Вебер М. История хозяйства. Город. Москва: Канон-пресс-Ц, 2001. 576 с.

311. Вебер М. Соціологія. Загальноісторичні аналізи. Політика. Київ: Прапор, 1998. 534 с.

312. Верменич Я. Історична урбаністика в Україні: теорія містознавства і методика літочислення. Київ Інститут історії України НАН України, 2011. 306 с.

313. Вирт Л. Урбанизм как образ жизни // Л.Вирт. Избранные работы по социологии. Москва: ИНИОН, 2005. С. 93-118.
314. Виртшафтер Э. Социальные структуры: разночинцы в Российской империи. Москва Логос, 2002. 272 с.
315. Вишленкова Е. А., Малышева С. Ю. Сальникова А. А. Культура повседневности провинциального города: Казань и казанцы в XIX-XX веках. Казань: Изд-во Казан.гос.ун-та, 2008. 452 с.
316. Вільшанська О. Л. Реклама на рубежі XIX–XX ст. у повсякденному житті населення України // Проблеми історії України XIX - початку XX ст. 2006. №12. С. 87–94.
317. Вільшанська О. Повсякденне життя міст України кінця XIX – початку XX.: європейські впливи та українські національні особливості. Київ, 2009. 172 с.
318. Водотика Т. Дотягнути до принципу Парето. Скільки підприємців було в містах підросійської України в добу модернізації? // Україна Модерна. URL: <http://uamoderna.com/md/vodotyka-entrepreneur> (дата звернення — 15.03.2018).
319. Водотика Т. На шляхах індустріальної модернізації: культура підприємництва в містах Наддніпрянської України (друга половина XIX – початок XX ст.). Київ: Інститут історії України, 2018. 237 с.
320. Возняк Т. Семантичні простори міста // Незалежний культурологічний журнал «І». 2009. URL: http://www.ji.lviv.ua/ji-library/Vozniak/misto/semantychn_prostory_mista.htm (дата звернення — 15.03.2018).
321. Волошин Ю. Козаки і посполиті: Міська спільнота Полтави другої половини XVIII ст. Київ: К.І.С, 2016. 356 с.

322. Воскресенский А. Революционная борьба рабочих Харьковского паровозостроительного завода (1895-1917 гг.). Харьков: Изд-во Харьк. гос. ун-та им. А. М. Горького, 1958. 240 с.
323. Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. Москва: Территория будущего, 2011. 663 с.
324. Герасимова К., Чуйкина С. Символические границы и «потребление» городского пространства (Ленинград, 1930-е годы) // Российское городское пространство: попытка осмысления. 1 Москва: МОНФ, 2000. С. 27-153.
325. Глазычев В. Л. Социально-экологическая интерпретация городской среды. Москва: Наука, 1984. 180 с.
326. Голота С.А. Фотографы Харьковской губернии, 1851-1917. Харьков: Сага, 2008. 520 с.
327. Гончаров Ю. М., Чутчев В.С. Мещанское сословие Западной Сибири второй половины XIX - начала XX в. Барнаул, 2004. 206 с.
328. Демиденко Э. Демографические проблемы и перспективы больших городов. Москва: Статистика, 1980. 231 с.
329. Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов. М.: Новое издательство, 2011. 460 с.
330. Диканский М. Постройка городов, их план и красота. Петроград: Издание Н.П.Карбасникова, 1915. 309 с.
331. Дингес М. Историческая антропология и социальная история: через теорию "стиля жизни" к "культурной истории повседневности" // Одиссей. Человек в истории. История в сослагательном наклонении? 2000. С. 96-124.

332. Диса Катерина. Образ модерного міста у путівниках по Києву межі XIX-XX ст. // Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX — середини XX ст. Київ, 2016. С. 82-95.

333. Долгих Е. В. Городская повседневность рубежа XIX – XX вв.: структура общественного быта // Вестник Московского университета. История. 2010. №1. С. 49-64.

334. Долинська М. Львів: простір на тлі мешканців (XIII-XIX ст.). Львів Видавництво Українського католицького університету, 2014. 168 с.

335. Донік О. Купецтво України в імперському просторі (XIX ст.). Київ: Інститут історії України НАН України, 2008. 271 с.

336. Донік О. М. Впровадження мереж централізованого водопостачання й водовідведення як важливий чинник модернізації міського господарства України (остання третина XIX — початок XX ст.) // Проблеми історії України XIX — поч. XX ст. 2017. №26. С. 81-112.

337. Дьякова О.В. Економічний та соціальний стан робітників Харківського паровозобудівного заводу на рубежі XIX – XX ст. // Збірник наукових праць ХНПУ імені Г.С.Сковороди. Історія та географія. 2016. №53. С. 91-96.

338. Дьяченко Н. Т. Улицы и площади Харькова. Харьков: Прапор, 1977. 272 с.

339. Єсюнін С. Міста Поділля у другій половині XIX – на початку XX ст. Хмельницький: ФОП Мельник А. А., 2015. 336 с.

340. Жирнова Г. В. Брак и свадьба русских горожан в прошлом и настоящем (по материалам городов средней полосы РСФСР) Москва: Наука, 1980. 148 с.

341. Зиммель Г. Большие города и духовная жизнь. СПб: Логос, 2002. №3 (34). С. 1-12.

342. Иванов Л. М. О сословно-классовой структуре городов капиталистической России // Проблемы социально-экономической истории России. Москва: Наука, 1971. С. 312-340.

343. Иващенко В. Комплекс источников по истории польской профессуры и студенчества в Харьковском университете (XIX – начало XX в.): возможности биографического и просопографического анализа // Поляки на Харківщині. Харків, 2016. С. 63-76.

344. Илляшевич Л. Краткий очерк истории Харьковского дворянства. Харьков: Харьк. частный музей гор. Усадьбы, 2007. 216 с.

345. Іволгін В. Старий Харків: нариси. Харків: Держ. вид-во України, 1929. 31 с.

346. Каплуновский А. Казанская мещанская община в пореформенное время // Вестник Евразии. 1996. №2. С. 31-48.

347. Касьянов О.М. Харків: історико-архітектурний нарис. Київ, 1956. 48 с.

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

349. Коляструк О. Історія повсякденності як об'єкт історичного дослідження: історіографічний і методологічний аспекти. Харків: Курсор, 2008. 112 с.

350. Константинова В. Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861-1904 роки). Запоріжжя: АА Тандем, 2010. 596 с.

351. Кот С.І. Краєзнавство, краєзнавство та краєнавство історичне // Енциклопедія історії України: т. 5. Київ:Наукова думка, 2008. URL: http://www.history.org.ua/?termin=Kraeznavstvo_Istorichne (дата звернення — 15.08.2018)

352. Кошман Л. Город и городская жизнь в России XIX столетия. Социальные и культурные аспекты. Москва: РОССПЭН, 2008. 448 с.

353. Кошман Л. Культурное пространство русского города XIX - начала XX вв. К вопросу о креативности исторической памяти // *ВВ: Культуры и искусства*. 2013. №2. С. 42-115.
354. Кравченко В. Харьков/Харків: столица Пограничья. Вильнюс Европейский гуманитарный университет, 2010. 358 с.
355. Курман М. В. Воспроизводство населения дореволюционного крупного города (на примере Харькова) // *Брачность, рождаемость, смертность в России и в СССР*. URL: http://texts.news/demografiya_1114/kurman-voisproizvodstvo-naseleniya-30443.html (дата звернення — 10.01.2018).
356. Лахман Р. Капиталисты поневоле: конфликт элит и экономические преобразования в Европе раннего Нового времени. Москва, 2010. 456 с.
357. Лебедева В. Г. Судьбы массовой культуры России. Вторая половина XIX – первая треть XX века. СПб: Изд-во С.-Петербургского ун-та, 2007. 356 с.
358. Левандовская А. А., Левандовский А. А. "Темное царство": купец-предприниматель и его литературные образы // *Отечественная история*. 2002. №1. С. 146-157.
359. Лефевр А. Производство пространства. Москва: Strelka-Press, 2015. 432 с.
360. Лінднер Р. Підприємці і місто в Україні: 1860-1914 рр. (Індустріалізація й соціальна комунікація на Півдні Російської імперії). Київ; Донецьк: Кальміус, 2009. 504 с.
361. Малес Л. В. Соціологія міста: навчальний посібник. Донецьк: «Ноулідж», 2010. 463 с.

362. Малес Л. Поділ простору і громади за віссю центр-периферія у великому місті // *Анатомія міста*. Київ, 2012. С. 108-115.
363. Маловичко С. Историография локальной истории: современное состояние и основные тенденции развития // *Регіональна історія України*. 2008. №2. С. 29-46.
364. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. Москва: Политиздат, 1957.
365. Мартинюк О. Публічність, видимість, видовищність: Київське товариство велосипедистів-любителів в контексті міських трансформацій 1890-х. // *Вісник Харківського національного університету імені В.Н.Каразіна. Сер. «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки»*. 2018. №26. С. 65-80.
366. Маслійчук В. Л. Харків як патріархальне село: кілька роздумів про образ міста // В. Л. Маслійчук. *Провінція на перехресті культур: дослідж. з історії Слобід. України XVII–XIX ст.* Харків: Харківський приватний музей міської садиби, 2008. С. 340-359
367. Машкевич С. Роль громадського транспорту в дореволюційному Києві // *Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX — середини XX ст.* Київ, 2016. С. 96-111
368. Межевич М. Н. Социальное развитие и город: философские и социологические аспекты. Москва: Наука, 1979. 173 с.
369. Миронов Б. Н. Российская империя: от традиции к модерну. В 2 т. Т. 1. Санкт-Петербург, 2014. 884 с.
370. Миронов Б. Социальная история России периода империи (XVII - начало XX вв.). Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства. Санкт-Петербург: Дмитрий Буланин, 1999. 567 с.

371. Миславский В. Н. Кино в Украине. 1896-1921. Факты. Фильмы. Имена. Харьков: Торсинг, 2005. 576 с.
372. Миславський В. Н. Альфред Федецький - поет фотографії. Харьков: Фактор, 2010. 182 с.
373. Михеичева В. Л. Условия труда фабрично-заводских рабочих в российской империи в последней четверти XIX в. // Инновационная наука. 2016. 2016. №14. С. 47-50.
374. Мусиездов А. Город как культурная форма // Социологическое обозрение. 2013. Вып. 13. №3. С. 121-136.
375. Нестеренко В.О. Приватні садиби мешканців Харкова 60-х рр. XIX ст. та початку XX ст.: семіотичний аналіз // Вісник Харківського національного університету імені В.Н.Каразіна. Сер. «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки». 2018. №26. С. 81-92.
376. Нестеренко В.О. Театральний провулок: до історії забудови, архітектури та соціального обличчя власників будинків центральної частини Харкова на початку XX ст. // Вісник Харківського національного університету імені В.Н.Каразіна. Сер. «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки». 2017. №25. С. 54-61.
377. Николаева Т. Підприємці в освітньо-культурному просторі України (остання третина XIX - початок XX ст.). Київ: КНЕУ, 2010. 271 с.
378. Опацкий А. Н. Фабрично-заводская промышленность Харьковской губернии и положение рабочих. Харьков: Адольф Дарре, 1912. 141 с.
379. Оссовская М. Рыцарь и буржуа. Исследования по истории морали. Москва: Прогресс, 1987. 528 с.

380. Парамонов А. Ф. Губернский город Харьков и его обыватели в фотографиях и иллюстрациях. Харьковский частный музей городской усадьбы, 2012. 207 с.
381. Парамонова В.А. «Центр периферия» как символическая дихотомия городского пространства // Вестник ВолГУ. 2009. Вып.7. №1. С. 126-130.
382. Парето В. Социалистические системы // В.Парето. Теоретическая социология: Антология. URL: <http://www.padabum.net/d.php?id=82914> (дата звернення — 10.06.2018)
383. Парк Р. Город как социальная лаборатория // Социологическое обозрение. 2002. Вып. 2. №3 (2002). С. 3-13.
384. Петровская И. Ф. Театр и зритель российских столиц: 1895 – 1917. СПб.: Искусство, 1990. 271 с.
385. Пивоваров Ю. Л. Проблемы современной урбанизации. Москва: Статистика, 1972. 235 с.
386. Полякова Ю. Ю. Театр миниатюр «Голубой глаз» (1909 – 1911) // Культурна спадщина Слобожанщини. Харків 2008. URL: <http://dspace.univer.kharkov.ua/bitstream/123456789/299/1/goluboi%20glaz.pdf> (дата звернення – 20.05.2018).
387. Полян П. Город и деревня в Европейской России: сто лет перемен Памяти Вениамина Петровича Семенова-Тян-Шанского. Москва, 2001. 558 с.
388. Попов Ф.А. Размышления о целях и методах изучения зон ментального влияния городов // Городские исследования и практики. 2017. № 2. С. 13-32.
389. Портнова Т. Міське середовище і модернізація: Катеринослав середини ХІХ-початку ХХ ст. Дніпропетровськ: Інновація, 2008. 104 с.

390. Портнова Т. Українські міста Російської імперії середини XIX – початку XX століть в світлі модернізаційної теорії. URL: <http://www.historians.in.ua/index.php/en/doslidzhennya/242-tetiana-portnova-ukrainski-mista-rosiiskoi-imperii-seredyny-khikh-pochatku-khkh-stolit-v-svitli-modernizatsiinoi-teorii> (дата звернення – 04.04.2018).

391. Посохов С. Университет и город в Российской империи (вторая половина XVIII – первая половина XIX вв.). Харьков: ХНУ имени В.Н.Каразина, 2014. 364 с.

392. Прато Д. Б. Урбаністична антропологія // Місто: історія, культура, суспільство. 2016. №1. С. 11-43.

393. Прищепя О. Міста Волині у другій половині XIX – на початку XX ст. Рівне: ПП ДМ, 2010. 287 с.

394. Проць Н. В. Дворянство Харківської губернії другої половини XIX – початку XX ст.: дис. ... ступеня кандидата історичних наук. Харків, 2015. 277 с.

395. Прыжов И. Г. История кабаков в России. СПб, 2009. 320 с.

396. Ривош Я. Н. Время и вещи: Иллюстрированное описание костюмов и аксессуаров в России конца XIX — начала XX в. Москва: Искусство, 1990. 304 с.

397. Рішко-Порческу А. М. Трансформація соціального простору великого міста у часовому та соціетальному вимірах: дис. ... кандидата соціологічних наук. Київ, 2015. 186 с.

398. Робак І., Демочко Г., Ільїн В. Олександрівська – Перша міська клінічна лікарня Харкова: півтора століття історії. Харків: Колегіум, 2016. 298 с.

399. Рынзюнский П. Г. Городское гражданство дореформенной России. Москва, 1958. 559 с.

400. Семенов-Тянь-Шанский В. П. Город и деревня в европейской России: очерк по экономической географии. СПб: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1910. 212 с.
401. Сердюк А. И., Рогожин Б. А. Сто двадцать лет истории дома 90 на Сумской улице Харькова. Харьков: Фактор, 2016. 431 с.
402. Сідоров О. Індустріальному Харкову – столиці УСРР – зразкове міське господарство. Харків: Партвидав "Пролетар", 1932. 56 с.
403. Сіроштан М. А. Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область. Київ: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1966. 664 с.
404. Скиданова А. Розвиток стаціонарної торгівлі у Харківській губернії (друга половина XIX – початок XX ст.): дис. ...кандидата історичних наук. Харків, 2010. 261 с.
405. Скиданова А. Становлення та розвиток Благовіщенського ринку м. Харкова (30-ті роки XIX – початок XX ст.) // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна «Історія». 2007. №762. С. 64-76.
406. Сметанин С. И. Разложение сословий и формирование классовой структуры городского населения России (1800-1861). // Исторические записки. 1978. №102. С. 153-180.
407. Солошенко О. М. До питання про станову структуру населення Харківської губернії в другій половині XIX ст. // Історія: тези та повідомлення III Міжнародного конгресу українців. 1996. №2. С. 237-241.
408. Таранушенко С. А. Старі хати Харкова. Харків: Друкарня Наркомосвіти, 1922. 16 с.
409. Тахтаулова М. Ю. Історичний розвиток адресної урбанонімії міста Харкова (середина XVII – початок XXI століття): дис. ... кандидата історичних наук. Харків, 2016. 240 с.

410. Тённис Ф. Общность и общество. Основные понятия чистой социологии. СПб: Владимир Даль, 2002. 452 с.
411. Толстых В. И. Образ жизни // Новая философская энциклопедия. Т. 3. Москва, 2010. С. 128-129.
412. Трубина Е. Г. Городская антропология: сложное наследство специализации // Этнографическое обозрение. 2016. №4. С. 102-119.
413. Трубина Е. Центр и периферия: между ростом и развитием // Логос. 2013. Вып. 4. №94. С. 237-266.
414. Трубина Е.Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. Москва: Новое литературное обозрение, 2011. 519 с.
415. Фесенко Г. Філософія міста у гендерній інтерпретації просторів // Людинознавчі студії. 2014. №30. С. 56-68.
416. Филд Д. Сословные представления в дореволюционной России // Реформы или революция. Россия в 1861 1917 гг. СПб, 1992. С. 66-77.
417. Филиппов А. Социология пространства. Санкт-Петербург: Владимир Даль, 2008. 285 с.
418. Фриз Г. Л. Сословная парадигма и социальная история России // Американская русистика: вехи историографии последних лет. Императорский период. Самара, 2000. С. 121-162.
419. Харченко А. В. Купецька родина Слобожанщини наприкінці XVIII — на початку XX ст.: дис. ... кандидата історичних наук. Харків, 2012. 221 с.
420. Хаустова О. В. Розвиток благодійництва у Харкові у другій половині XIX – на початку XX століть: дис. ... кандидата історичних наук. Харків, 2006. 235 с.
421. Хильковский А. Е. Александр Мишон. Фотограф, издатель, кинематографист. Харьков: Торсинг плюс, 2013. 208 с.

422. Хренов Н. А. «Человек играющий» в русской культуре. СПб: Алетейя, 2005. 604 с.
423. Чорний Д. М. Міське господарство Харкова початку ХХ ст.: питання про темпи розвитку // Вісник Харківського університету. Серія «Історія України». 1996. №387. С. 36-44.
424. Чорний Д. М. По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець ХІХ - початок ХХ ст.). Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2007. 301 с.
425. Чорний Д. М. Промисловість Харкова на початку ХХ ст. // Вісник Харківського національного університету імені В.Н.Каразіна. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки». 2004. №7. С. 80-84.
426. Чорний Д. М. Станова структура населення губернських міст України (1897-1914 рр.). // Вісник. Історія України. 2003. Вип. 603. №6. С. 47–54.
427. Чорний Д. М. Торгівля в Харкові на початку ХХ ст. // Український історичний журнал. 2005. №5. С. 53–59.
428. Шандра І. О. Представницькі організації буржуазії українських губерній (1861 – 1919 рр.): дис. ... доктора історичних наук. Вінниця, 2016. 490 с.
429. Шаповалов В.А. Трансформація провінціальної повсякденності в умовах модернізаційного розвитку Росії. Белгород: Везелиц, 2011. 318 с.
430. Шевченко В.В. Вуличне освітлення як складова модернізації міст України (ХІХ - початок ХХ ст.) // Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст. 2017. №26. С. 156-170.

431. Шыбека З., Соркіна І. Ці існуе ў Беларусі гістарычная ўрбаністыка? // Гістарычная ўрбаністыка: асновы метадалогіі і крыніцазнаўчая база. Гродна: Гру імя Яна Купалы, 2011. С. 13-21.
432. Щелков К. П. Историческая хронология Харьковской губернии. Харьков: Университетская типография, 1882. 365 с.
433. Щукин В. Г. Апология Молотова. Мещанство и интеллигенция в историко-культурной перспективе // Вопросы философии. 2011. №5. С. 63-74.
434. Эко У. Отсутствующая структура. Введение в семиологию. СПб: Петрополис, 1998. 432 с.
435. Ярмыш А. История города Харькова XX столетия. Харьков: Фолио, 2004. 688 с.
436. Ясиевич В. Е. Архитектура Украины на рубеже XIX — XX веков. Киев, 1988. URL: http://www.alyoshin.ru/Files/publika/yasievich/yasievich_ukr_03.html#a (дата звернення — 05.05.2018).
437. Ясиевич В.Е., Шубович В.А. Особенности планировки и застройки Харькова в XIX — начале XX в., обусловленные развитием внешнего транспорта // Градостроительство. 1986. №38. С. 72-75.
438. Bater J. H. St. Petersburg : industrialization and change. London: E. Arnold, 1976. 475 p.
439. Betliy O. “Ubi bene ibi patria: Reading the City of Kiev through Polish and Czech “Spatial Stories” from the First World War Period // Frontiers and Identities: Cities in Regions and Nations. Pisa: Pisa University Press, 2008. P. 197-221.
440. Bilenky S. Imperial Urbanism in the Borderlands: Kyiv, 1800–1905. Toronto: University of Toronto Press, 2018. 612 p.

441. Biskupski Ł. Miasto atrakcji. Narodziny kultury masowej na przełomie XIX I XX wieku. Warszawa, 2013. 320 p.
442. Bradley J. Muzhik and Muscovite: Urbanization in Late Imperial Russia. University of California Press, 1985. 422 p.
443. Brower D. R. The Russian City between Tradition and Modernity, 1850-1900. University of California Press, 1990. 254 p.
444. Brumfield W.C., Anan'ich B.V., Petrov Y.A. Commerce in Russian urban culture, 1861-1914. Washington, D.C.: Woodrow Wilson Center Press, 2001. 239 p.
445. Burke P. The Invention of Leisure in Early Modern Europe // Past & Present. 1995. Vol. 146. P. 136-150.
446. Certeau M.. The practice of everyday life. Berkeley: University of California Press, 1988. 229 p.
447. Dyos H.J., Cannadine D., Reeder D. Exploring the Urban Past: Essays in Urban History by H. J. Dyos. Cambridge University Press, 1982. 280 p.
448. Florida R. Cities and the Creative Class. New-York – London: Routledge, 2005. 198 p.
449. Haimson L. H. The Problem of Social Identities in Early Twentieth Century Russia // Slavic Review. 1988. Vol. 47. No. 1. P. 1-20.
450. Hamm M. F. Khar'kov's Progressive Duma, 1910-1914: A Study in Russian Municipal Reform // Slavic Review. 1981. Vol. 40. No. 1. P. 17-36.
451. Hamm M. F. Kiev, a portrait, 1800-1917. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1993. 328 p.
452. Harvey D. Paris, Capital of Modernity. London: Routledge, 2003. 372 p.
453. Harvey D. Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution. London, New-York, 2012. 187 p.

454. Herlihy P. *The Alcoholic Empire: Vodka & Politics in Late Imperial Russia*. Oxford University Press, 2002. 338 p.
455. *Historia Urbana*. URL: <http://www.historiaurbana.icsusib.ro/en/historia-urbana> (accessed July 29, 2017).
456. Hoffmann D. L. *Peasant Metropolis: Social Identities in Moscow, 1929-1941*. Cornell University Press, 2000. 282 p.
457. Howard E. *Garden Cities Of To-Morrow*. London, 1902. 167 p.
458. Jørgensen C. M. *Nineteenth-century Transnational Urban History // Urban History*. 2017. Vol.44. Part 3. Pp.544-563.
459. *Journal of Urban History*. URL: <http://journals.sagepub.com/home/juh> (accessed July 29, 2017).
460. Kijas A. *Religijna i kulturotwórcza rola parafii katolickiej w życiu polskiej diaspory w Charkowie na przełomie XIX i XX wieku // Sacrum w mieście: Epoka nowożytna i czasy współczesne. Ks. 2. Kraków, 2016. S. 295-306.*
461. Kulikov V. *Industrialization and Transformation of the Landscape in the Donbas from the Late Nineteenth to the Early Twentieth Century // Migration and Landscape Transformation: Changes in East Central Europe in the 19th and 20th Century*. Vandenhoeck & Ruprecht, 2016. P.57-83.
462. Lampard E. E. *The Urbanizing World // The Victorian City*. London-New York, 1999. P. 3-55.
463. Larsen J., Urry J., Axhausen K. *Mobilities, networks, geographies*. Cornwall: MPG Books Ltd. Bodmin, 2006. 165 p.
464. Lees A., Lees L. H. *Cities and the Making of Modern Europe, 1750-1914*. Cambridge University Press, 2007. 314 p.
465. Levin M. R. *Urban Modernity: Cultural Innovation in the Second Industrial Revolution*. MIT Press, 2010. 288 p.

466. Lynch K. *The Image of the City*. Cambridge: Massachusetts and London: Massachusetts Institute of Technology, 1990. 194 p.
467. Mądzik M. *Polacy na wschodniej Ukrainie w latach 1832-1921*. Lublin, 2012. 294 p.
468. Majer A. *Socjologia i przestrzeń miejska*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 2010. 374 p.
469. Majewski T. *Rekonfiguracje modernizmu: nowoczesność i kultura popularna*. Warszawa, 2008. 436 p.
470. Mandelbaum S. J. H. J. Dyos and British Urban History // *The Economic History Review*. 1985. Vol. 38. No. 3. P. 437-447.
471. Marfany J.-L. The Invention of Leisure in Early Modern Europe // *Past & Present*. 1997. Vol. 156. No.1. P. 174–191.
472. McReynolds L. *Russia at Play: Leisure Activities at the End of the Tsarist Era*. Cornell University Press, 2002. 400 p.
473. Mumford L. *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospect*. New York: Harcourt, Brace & World, 1961. 657 p.
474. Rose G. *Visual Methodologies: An Introduction to the Interpretation of Visual Materials*. London, 2001. 229 p.
475. Stelter G. *Cities and Urbanization: Canadian Historical Perspectives*. Toronto: Copp Clark Pitman Ltd, 1990. 275 p.
476. Swift E. A. *Popular Theater and Society in Tsarist Russia*. University of California Press, 2002. 346 p.
477. Sylke N. Urban Transformation From Public and Private Space to Spaces of Hybrid Character // *Sociologický časopis*. 2008. Vol. 44. No.6. P. 1129-1149.
478. Thernston S. What was the “New Urban History” All About? // *Major Problems in American Urban History*. Houghton Mifflin Company, 2005. P. 15-21.

479. Urban History Review. URL: <http://urbanhistoryreview.ca> (accessed July 29, 2017).

480. Urban History. URL: <https://www.cambridge.org/core/journals/urban-history> (accessed July 29, 2017)

481. Wolff J. Gender and the Haunting of Cities (Or, The Retirement of the Flaneur) // The invisible flâneuse: gender, public space and visual culture in nineteenth-century. Paris, Manchester, New York: Manchester University Press, 2006. P. 18-31

482. Závodná M. From Vienna to Ostrava – from Austria to Czechoslovakia: Urban Rail Transport in the Czech Lands (on the Example of the Ostrava Agglomeration), 1894 – 1924 // Mesto a dejiny. 2018. Č. 1. Roč. 7. S. 18-38.

483. Zelinsky W. North America's Vernacular Regions // Annals of the Association of American Geographers. 1980. Vol. 70. No.1. P. 1-16.

484. Zukin S. Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption // Urban Studies. 1998. Vol. 35. No.5-6. P. 825-839.

ДОДАТКИ

Додаток А. Динаміка розвитку інфраструктури м.Харкова (друга половина ХІХ — початок ХХ ст.)¹

		1860	1870	1880	1890	1900	1910
Територія міста							
Площина		16,2 кв.верст	17, 38 кв.верст	21,2174 кв верст	дані відсутні	28,8 кв верст	26,8 кв.верст
Забудова	кам'яна	2339	2164	3636	4954	7736	10184
	дерев'яна	4772	4876	6175	6037	8442	7696
Соціальна інфраструктура							
лікарні		1	данних немає	19	22	34	58
освіта	вища	1	2	3	3	3	5
	середня	11	30	112	116	21	25
	нижча	12				46	52
Транспорт							
Трамвай		відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	1906	7,6 верст
Кінка		відсутня	відсутня	1885	16,31 верст	17,6 верст	17,5 верст
Комунальна інфраструктура							
Каналізація		відсутня	відсутня	відсутня	відсутня	сенізаційні об'єк	27 кв.верст
Телефонна мережа		відсутня	відсутня	1888 - 80 аб.	1231 абон	1309 аб.	4000 аб.
Освітлення	газове	відсутнє	1871 р.	данних немає	1601	1046	1066
	газове	данних немає	данних немає	данних немає	1466	1019	1800
	електричне	відсутнє	відсутнє	відсутнє	1898 — 360	456	600
Бруківка		данних немає	90000 кв сажнів (47%)	данних немає	данних немає	170000 кв.сажнів(71%)	386100 кв.сажнів
Водогін		відсутній	відсутній	відсутній	1881	2800 м.куб в су	13599 м.куб в су
Промисловість							
Підприємства		112	123	128	128	209	305

¹ **Складено авторкою за:** *Города России в 1910 году* / Центральный статистический комитет. Санкт-Петербург: Типо-лит. Н. Л. Ныркина, 1914. 1200 с.; *Города России в 1904 г.* / Центральный статистический комитет. Санкт-Петербург, 1906. 907 с.; Голяховский Я. *Памятная книжка Харьковской губернии на 1863 г.* Харьков: Университетская типография, 1863; *Харьковский календарь на 1915 г.* / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1914; Ефименко П.С. *Харьковский календарь на 1887 г.* Харьков: Тип. Губернского правления, 1886; *Харьковский календарь на 1902 г.* / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков: Тип. Варшавчика, Гессека и Полчадского, 1902; Штиглиц Н. *Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. Харьковская губерния.* СПб: изд. Центр. стат. ком. Мин. внутр. Дел, 1869. 209 с.; 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.; Шимков А.П. *Во что обходится Харькову его благоустройство.* Харьков: Тип. М.Зильберберга, 1881. 22 с.; *Харьковский календарь на 1878 г.* / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1877; *Харьковский календарь на 1890 г.* / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков: Тип. Губернского правления, 1890; Иванов В.В. *Харьковский календарь на 1890 г.* Харьков: Тип. Губернского правления, 1890; Багалея Д., Миллер Д. *История города Харькова за 250 лет его существования (1655-1905).* Харьков, 2004. 986 с.; Ярмыш А. *История города Харькова ХХ столетия.* Харьков: Фолио, 2004. 688 с.; Варзар В. *Список фабрик и заводов Российской империи.* СПб, 1912. 314 с.

**Додаток Б. Аналіз листівок кінця XIX-початок XX ст.
(м.Харків)²**

номер	вид джерела	об'єкт	локація	фокус	характер об'єкту	інфраструктура	наявність населення	рух	транспорт
1	листівка	2-жіноча гімназія	Старомосковська	об'єкт	освіта	лінії електропередач, ліхтарі	немає	статика	немає
2	листівка	Благовіщенський собор	Благовіщенська	ландшафт	сакральний	лінії електропередач	є	динаміка	візники
3	листівка	Лопань		ландшафт	"сільський"	відсутня	є	динаміка	немає
4	листівка	Олександрівська-Невська часовня	Сергіївська	ландшафт	сакральний	ліхтарі	є	динаміка	кінка
5	листівка	Комерційне училище	Басейна	об'єкт	освіта	ліхтарі	є	статика	немає
6	листівка	Критий ринок	Різдвяна	об'єкт	торгівля	лінії електропередач	немає	статика	немає
7	листівка		Миколаївська площа	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	візники
8	листівка		Торгова площа	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
9	листівка	Лопань		ландшафт	"сільський"	відсутня	є	динаміка	немає
10	листівка	Лопань		ландшафт	"сільський"	відсутня	немає	статика	човни
11	листівка	Горяїновські ворота	Горяїновський	об'єкт	торгівля	лінії електропередач	є	динаміка	кінка

2

Складено авторкою за: Тихомирова Т. В. *Альбом фотокопій откриток старого Харькова из собрания Романова П.И.* Харьков, 1990; *Архитектор Е.А. Васильев (1773-1883): 210 со дня рождения и 150 со дня смерти.* Харьков, 1983; Парамонов А. Ф. *Харьков: ретроальбом.* Харьков, 2008. 80 с.; Миславський, В. Н.. *Альфред Федецький - поет фотографії.* Харьков: Фактор, 2010. 182 с.

						дач			
12	листівка	Загальний вид	Холодна гора	ландшафт	міський	лінії електропередач	є	динаміка	візники
13	листівка	часовня	Благовіщенська	об'єкт	"сільський"	лінії електропередач	є	статика	немає
14	листівка	Технологічний	Ветеринарна	об'єкт	освіта	відсутня	є	динаміка	немає
15	листівка	Сергіївські ряди	Сергіївська площа	ландшафт	торгівля	лінії електропередач	є	статика	трамвай
16	листівка	Загальний вид		ландшафт	міський	лінії електропередач	є	динаміка	кінка
17	листівка		Миколаївська площа	ландшафт		відсутня	є	динаміка	візники
18	листівка	Цирк	Катеринославська	об'єкт	дозвілля	ліхтарі	є	статика	немає
19	листівка	Цирк Грікке	Жандармська	об'єкт	дозвілля	ліхтарі	є	статика	немає
20	листівка	Театр Мусурі	Катеринославська	ландшафт	дозвілля	відсутня	є	динаміка	автомобіль
21	світлина	Свято-Покровський	Університетська	об'єкт	сакральний	відсутня	немає	статика	немає
22	листівка	Малий театр	Міщанська	об'єкт	дозвілля	відсутня	є	статика	немає
23	листівка	Свято-Покровський	Університетська	об'єкт	сакральний	лінії електропередач, ліхтарі	немає	статика	немає
24	листівка	Сад Тіволі	Дмитріївська	об'єкт	дозвілля	відсутня	є	динаміка	немає
25	листівка	Малий театр	Міщанська	об'єкт	дозвілля	відсутня	є	статика	немає
26	листівка	Свято-Покровський	Університетська	об'єкт	сакральний	відсутня	немає	статика	немає
27	листівка	Малий театр	Міщанська	об'єкт	дозвілля	відсутня	немає	статика	немає

		театр	ка						
28	листівка		Сергіївська	ландшафт		відсутня	є	статика	візники
29	листівка	Успенський	Університетська	об'єкт	сакральний	лінії електропередач	є	статика	немає
30	листівка		Московська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
31	листівка	Загальний вид		ландшафт	міський	відсутня	немає	статика	немає
32	листівка		Купецький узвіз	ландшафт	міський	лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
33	листівка	Гранд_отель	Павлівська	об'єкт	готель	лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
34	світлина	Пасаж	Пащенківський узвіз	об'єкт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
35	листівка	Свято-Покровський	Університетська	об'єкт	сакральний	ліхтарі	є	статика	немає
36	світлина		Сумська	ландшафт		відсутня	є	динаміка	кінка
37	світлина	Звалочний пункт	Піски	ландшафт	неблагоустрій	відсутня	є	динаміка	немає
38	світлина		Іванівський провулок	ландшафт	неблагоустрій	відсутня	є	динаміка	візники
39	листівка		Сумська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
40	листівка	Студентський гуртожиток	Сумська	об'єкт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
41	листівка	Технологічний	Ветеринарна	об'єкт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
42	листівка	Біржа	Миколаївська	об'єкт	торгівля	лінії електропередач, ліхтарі	є	динаміка	кінка

43	лістівка	Загальний вид		ландшафт	міський	відсутня	немає	статика	немає
44	світлина	Миколаївський собор	Миколаївська	об'єкт	сакральний	лінії електропередач	є	динаміка	візники
45	лістівка		Миколаївська площа	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	велосипед
46	лістівка	Парк на Сумському шосе	Сумська	ландшафт	дозвілля	відсутня	є	статика	немає
47	лістівка		Миколаївська площа	ландшафт		відсутня	є	динаміка	візники
48	лістівка	Міст		ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
49	світлина		Купецький узвіз	ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
50	світлина	Великий Лопанський міст	Катеринославська	ландшафт		відсутня	є	статика	немає
51	світлина	Університет	Сергіївська площа	ландшафт	освіта	ліхтарі	є	статика	немає
52	світлина	Університет	Університетська	об'єкт	освіта	відсутня	є	статика	немає
53	світлина	Успенський собор	Університетська	об'єкт	сакральний	відсутня	є	статика	візники
54	лістівка	Земство	Сумська	об'єкт	влада	лінії електропередач	є	динаміка	візники
55	світлина		Павловська	ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
56	світлина		Московська	ландшафт		відсутня	є	статика	немає
57	світлина	Біржа	Миколаївська площа	об'єкт	економіка	ліхтарі	є	статика	немає
58	лістівка	Земельний банк	Пушкінська	об'єкт	економіка	лінії електропередач	немає	статика	немає
59	світлина		Залопанс	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	візники

			ька частина						
60	світлина		Універси тетська	ландшафт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
61	світлина	Загальний вид	Миколаїв ська площа	ландшафт	міський	відсутня	немає	статика	немає
62	світлина		Миколаїв ська площа	ландшафт		відсутня	немає	статика	візники
63	світлина	Лопань		ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
64	світлина	Технологіч ний інститут	Ветерина рна	об'єкт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
65	світлина	Комерційне училище	Басейна	об'єкт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
66	лістівка	Лопанський міст		ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
67	світлина	3 чоловіча гімназія	Гоголя	об'єкт	освіта	відсутня	є	статика	немає
68	лістівка	Загальний вид	центр	ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
69	світлина	Загальний вид	перифері я	ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
70	лістівка		Сумська	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	візники
71	лістівка	Гостиний двір	Універси тетська	ландшафт	торгівля	лінії електропере дач	є	динаміка	немає
72	лістівка	Вокзал	Катерино славська	об'єкт	залізниц я	немає	є	статика	візники
73	лістівка		Рибна	ландшафт		лінії електропере дач	є	динаміка	візники
74	лістівка	Благовіщен ський ринок	Різдвяна	ландшафт	торгівля	лінії електропере дач	є	динаміка	немає
75	лістівка	Банківськи й ансамбль	Сумська	ландшафт	економі ка	ліхтарі	є	динаміка	візники
76	лістівка	Пам'ятник заснуванню	Торгова	ландшафт		лінії електропере	є	динаміка	візники

						дач			
77	лістівка		Бурсацький узвів	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
78	світлина	Університетський сад	Університетська	ландшафт		ліхтарі	є	статика	немає
79	світлина	Успенський	Університетська	фокус на людях		відсутня	є	статика	немає
80	лістівка	Загальний вид	Катеринославська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
81	лістівка	Загальний вид	Катеринославська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
82	лістівка		Миколаївська площа	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
83	лістівка		Кінець Сумської	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
84	лістівка	Успенський собор		ландшафт		відсутня	є	динаміка	немає
85	лістівка	Голгофа	Сергіївська площа	об'єкт	дозвілля	лінії електропередач	є	динаміка	немає
86	лістівка		Клочківська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
87	лістівка	Вокзал	Катеринославська	об'єкт	залізниця	відсутня	є	динаміка	візники
88	лістівка		Миколаївська площа	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	кінка
89	лістівка	Загальний вид	Холодна гора	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
90	лістівка	Університетський сад		ландшафт	дозвілля	відсутня	є	динаміка	немає
91	лістівка	Пам'ятник Каразіну		об'єкт	дозвілля	відсутня	є	динаміка	немає

92	листівка	1 реальне училище	Московська	об'єкт	освіта	лінії електропередач	є	динаміка	візники
93	листівка		Катеринославська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	кінка
94	листівка		Бурсацький узвів	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
95	листівка		Миколаївська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
96	світлина	Благовіщенський ринок	Різдвяна	фокус на людях	торгівля	відсутня	є	динаміка	немає
97	листівка		Сумська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
98	світлина		Холодна гора	ландшафт	"сільський"	відсутня	є	динаміка	немає
99	листівка	Загальний вид		ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
100	листівка	Пасаж	Пащенківський	ландшафт		відсутня	є	динаміка	немає
101	листівка	Міська управа	Миколаївська	ландшафт	влада	ліхтарі	є	динаміка	автобус
102	листівка		Московська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	кінка
103	листівка	Університетська гірка		ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
104	листівка	Університетська церква	Університетська	об'єкт	сакральний	лінії електропередач	є	статика	немає
105	листівка	Нічліжний притулок		об'єкт	соціальний	ліхтарі	є	динаміка	візники
106	світлина			ландшафт	неблагоустрій	відсутня	немає	статика	немає
107	листівка	Суздальські	Благовіщ	ландшафт	торгівля	лінії	є	динаміка	трамвай

		ряди	енська			електропередач			
108	листівка		Миколаївська	ландшафт		відсутня	є	динаміка	кінка
109	листівка		Сергіївська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
110	світлина	Ринок		фокус на людях		відсутня	є	динаміка	немає
111	листівка		Павлівська площа	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
112	листівка	Пасаж	Пащенківський узвіз	ландшафт	торгівля	лінії електропередач	є	динаміка	візники
113	листівка	Купецький банк	Торгова площа	об'єкт	економіка	лінії електропередач	є	статика	візники
114	листівка	Університетська гірка	Університетська	ландшафт		відсутня	є	динаміка	немає
115	листівка	В'язниця	Катеринославська	об'єкт	соціальний	ліхтарі	є	статика	немає
116	листівка		Московська	ландшафт		відсутня	є	динаміка	немає
117	світлина	Університет	Університетська	ландшафт	освіта	лінії електропередач, ліхтарі	є	динаміка	підводи
118	світлина	Мечеть	Конторська	об'єкт	сакральний	відсутня	немає	статика	немає
119	листівка		Миколаївська	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	кінка
120	світлина	Центр		фокус на людях		ліхтарі	є	динаміка	немає
121	листівка	Рибний ринок	Рибна	фокус на людях		відсутня	є	статика	немає
122	світлина	Загальний вид		ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
123	листівка	Загальний вид	Миколаївська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники

						дач			
124	листівка		Сумська	ландшафт		лінії електропере дач	є	динаміка	візники
125	листівка		Катерино славська	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	немає
126	листівка		Торгова площа	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	немає
127	листівка	Благовіщен ський	Благовіщ енська	об'єкт	сакраль ний	відсутня	є	динаміка	немає
128	листівка	Дмитріївськ а церква	Катерино славська	об'єкт	сакраль ний	ліхтарі	є	статика	немає
129	листівка		Сергіївськ ка площа	ландшафт		лінії електропере дач	є	динаміка	немає
130	світлина		Універси тетська	ландшафт		лінії електропере дач	немає	статика	немає
131	світлина	Університет ська церква	Універси тетська	об'єкт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
132	світлина	Лабораторії університет у	Універси тетська	об'єкт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
133	листівка	Гостиний двір	Універси тетська	об'єкт	торгівля	лінії електропере дач	є	динаміка	візники
134	листівка	Лопань		ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
135	листівка		Купецьки й провулок	ландшафт	торгівля	лінії електропере дач	є	динаміка	візники
136	листівка		Клочківс ька	ландшафт	торгівля	лінії електропере дач	є	динаміка	трамвай
137	листівка	Благовіщен ський		ландшафт	торгівля	лінії електропере дач	є	динаміка	візники
138	світлина	Губернські присутні місця	Сумська	об'єкт	влада	відсутня	є	статика	візники
139	світлина		Універси	ландшафт	торгівля	лінії	є	динаміка	трамвай

			тетська			електропередач			
140	листівка		Торгова площа	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
141	листівка	Гранд-Отель	Торгова площа	об'єкт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
142	світлина		Торгова площа	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
143	листівка	Гранд-Отель	Торгова площа	об'єкт		лінії електропередач	є	динаміка	трамвай; кінка
144	світлина		Торгова площа	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
145	світлина		Миколаївська	ландшафт		відсутня	є	статика	трамвай
146	світлина	Миколаївський собор	Миколаївська	об'єкт		відсутня	є	статика	візники
147	листівка		Миколаївська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
148	світлина	Міська Дума	Миколаївська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
149	листівка	Успенський собор		ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
150	листівка	1-ша чоловіча гімназія		об'єкт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
151	світлина	Вілла Жаткіна	Харківська набережна	ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
152	листівка		Московська	ландшафт		лінії електропередач, ліхтарі	є	динаміка	немає

153	листівка		Московська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
154	листівка	Миколаївська лікарня	Петинська (?)	об'єкт	соціальний	відсутня	є	статика	немає
155	листівка		Катеринославська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	трамвай
156	листівка		Катеринославська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	кінка
157	листівка	Південний вокзал		об'єкт	залізниця	відсутня	є	динаміка	візники
158	листівка	1-й вокзал		об'єкт	залізниця	відсутня	немає	статика	немає
159	листівка	Південний вокзал		об'єкт	залізниця	відсутня	є	динаміка	немає
160	листівка	Управління ЮЖД		об'єкт	залізниця	лінії електропередач	є	динаміка	кінка
161	листівка		Сумська	ландшафт		відсутня	є	динаміка	кінка
162	листівка		Сумська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
163	листівка	Оперний комерційного клубу		об'єкт	дозвілля	ліхтарі	немає	статика	немає
164	листівка	Лабораторії Університету		об'єкт	освіта	ліхтарі	є	динаміка	немає
165	листівка		Кінець Сумської	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
166	листівка	Дім професора Незнамова	Сумська	об'єкт		відсутня	є	динаміка	немає
167	листівка	Училище сліпих	Сумська	об'єкт	освіта	відсутня	є	динаміка	немає
168	листівка	Іподром	Сумська	об'єкт	дозвілля	відсутня	немає	статика	немає
169	листівка	Бібліотека		об'єкт	дозвілля	відсутня	є	динаміка	кінка

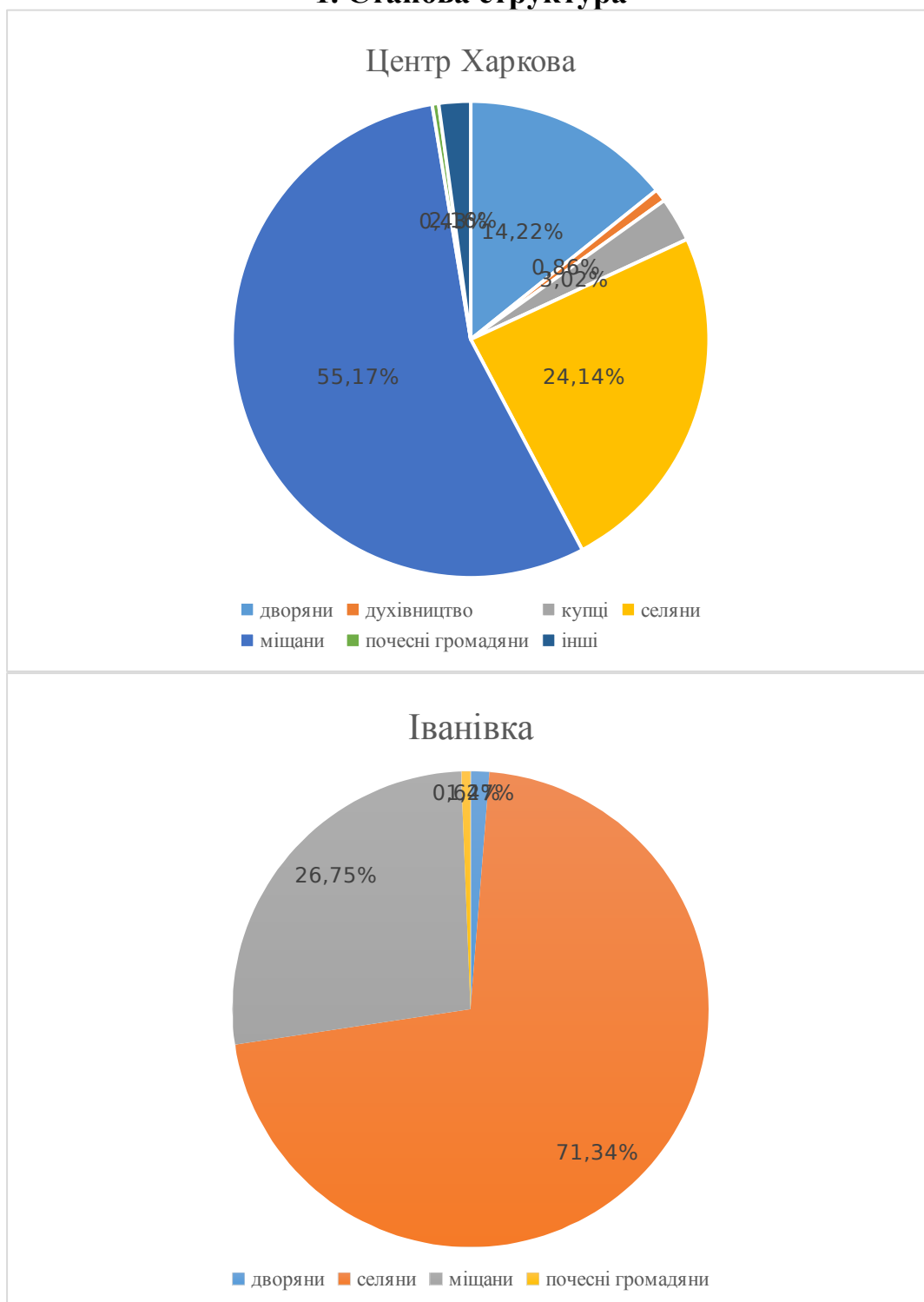
170	лістівка		Провіантський	ландшафт		лінії електропередач	немає	статика	немає
171	лістівка		Пушкінська	ландшафт		лінії електропередач, ліхтарі	є	динаміка	кінка
172	лістівка	Римо-Католицький костел	Гоголя	об'єкт	сакральний	відсутня	немає	статика	немає
173	лістівка	2-га чоловіча гімназія		об'єкт	освіта	лінії електропередач, ліхтарі	є	статика	немає
174	світлина	Художнє училище		об'єкт	освіта	лінії електропередач, ліхтарі	є	статика	немає
175	лістівка	Семінарія		об'єкт	освіта	відсутня	є	динаміка	немає
176	лістівка	Курязький монастир		об'єкт	сакральний	відсутня	немає	статика	немає
177	світлина	День Ромашки	Сумська	фокус на людях	соціальний	ліхтарі	є	статика	візники
178	лістівка	Дім Квитки	Основа	об'єкт		відсутня	немає	статика	немає
179	лістівка		Павловська площа	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
180	лістівка		Торгова	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
181	лістівка		Катеринославська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
182	лістівка	Вокзал		об'єкт	залізниця	відсутня	є	динаміка	візники
183	лістівка		Монастирський	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
184	лістівка	Благовіщенська церква		об'єкт	сакральний	лінії електропередач	немає	статика	немає
185	лістівка	Римо-Католицький	Гоголя	ландшафт	сакральний	лінії електропередач	немає	статика	немає

		й костьол				дач			
186	листівка	Суздальські ряди	Різдвяна	об'єкт	торгівля	відсутня	немає	статика	немає
187	листівка	Римо- Католицьки й костьол	Гоголя	об'єкт	сакраль ний	відсутня	немає	статика	немає
188	листівка	Лютеранськ а церква		об'єкт	сакраль ний	відсутня	немає	статика	немає
189	листівка	Училище глухонімих		об'єкт	освіта	відсутня	немає	статика	немає
190	листівка	Народний дім		об'єкт	дозвілля	відсутня	є	динаміка	немає
191	світлина		Шпигаль овське шосе	ландшафт		відсутня	є	динаміка	немає
192	листівка	Юридичний факультет	Універси тетська	ландшафт	освіта	лінії електропере дач	немає	статика	немає
193	листівка		Шляпний провулок	ландшафт		лінії електропере дач	є	динаміка	візники
194	листівка	Магазин Бормана	Миколаїв ська	об'єкт	торгівля	відсутня	є	динаміка	немає
195	листівка	Садиба Бекетова	Садово- Куликівс ька	об'єкт		відсутня	є	статика	немає
196	світлина		Московс ька	ландшафт		лінії електропере дач	є	динаміка	кінка
197	листівка		Чернише вська	ландшафт		лінії електропере дач	є	динаміка	візники
198	світлина		Кінець Сумської	ландшафт		відсутня	є	динаміка	немає
199	листівка	Оперний теат комерційно го клубу		об'єкт	дозвілля	ліхтарі	немає	статика	немає
200	світлина		Початок Сумської	ландшафт		ліхтарі	немає	статика	немає

201	листівка		Театральний сквер	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
202	світлина	Дім робітників		об'єкт		відсутня	немає	статика	немає
203	листівка	Пасаж	Купецький спуск	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
204	листівка	Технологічний інститут	Ветеринарна	ландшафт		відсутня	є	динаміка	немає
205	листівка		Катеринославська	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	візники
206	листівка	Водонапірний басейн	Холодна гора	об'єкт	технології	відсутня	є	динаміка	візники
207	світлина		Вознесінська площа	ландшафт		ліхтарі	немає	статика	немає
208	листівка	Вокзал		ландшафт		ліхтарі	немає	динаміка	залізниця
209	листівка	Гінекологічне відділення		об'єкт		відсутня	немає	статика	немає
210	світлина	Міська електростанція		об'єкт	технології	лінії електропередач	немає	статика	немає
211	листівка	Шпиталь		об'єкт		відсутня	є	статика	немає
212	світлина	Асторія	Павловський майдан	об'єкт		лінії електропередач	є	динаміка	кінка, трамвай
213	листівка	Драматичний театр	Сумська	об'єкт		відсутня	є	динаміка	немає
214	листівка		Катеринославська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	кінка
215	світлина	Вокзал		фокус на людях		відсутня	є	динаміка	немає
216	листівка	Жіноча гімназія	Миросицька	об'єкт		лінії електропередач	є	статика	немає
217	листівка	Інститут		об'єкт		лінії	є	динаміка	візники

		шляхетних дівчат				електропередач			
218	лістівка		Миколаївська площа	ландшафт		лінії електропередач; ліхтарі	є	динаміка	візники
219	світлина	Центр міста		ландшафт		відсутня	немає	статика	немає
220	світлина	Мироносицька церква	Мироносицька	об'єкт	сакральний	відсутня	немає	статика	немає
221	світлина	Михайлівська		об'єкт	сакральний	відсутня	немає	статика	немає
222	лістівка		Монастирський провулок	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	немає
223	світлина	Водонапірна башня	Пушкінська	об'єкт	технології	відсутня	немає	статика	немає
224	світлина	Громадська бібліотека		ландшафт	дозвілля	відсутня	є	динаміка	немає
225	лістівка	Прибутковий будинок	Москалівська	ландшафт		лінії електропередач	немає	статика	немає
226	лістівка		Рибна	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	візники
227	лістівка	Іподром		об'єкт	дозвілля	відсутня	є	статика	немає
228	лістівка	Театр народної тверезості		об'єкт	дозвілля	відсутня	немає	статика	немає
229	світлина		Театральний сквер	ландшафт		ліхтарі	є	динаміка	немає
230	лістівка		Сумська	ландшафт		лінії електропередач	є	динаміка	кінка
231	лістівка	Університетська гірка	Університетська	ландшафт	дозвілля	відсутня	є	динаміка	немає
232	лістівка		Чернишівська	ландшафт	"сільський"	лінії електропередач; ліхтарі	є	динаміка	немає

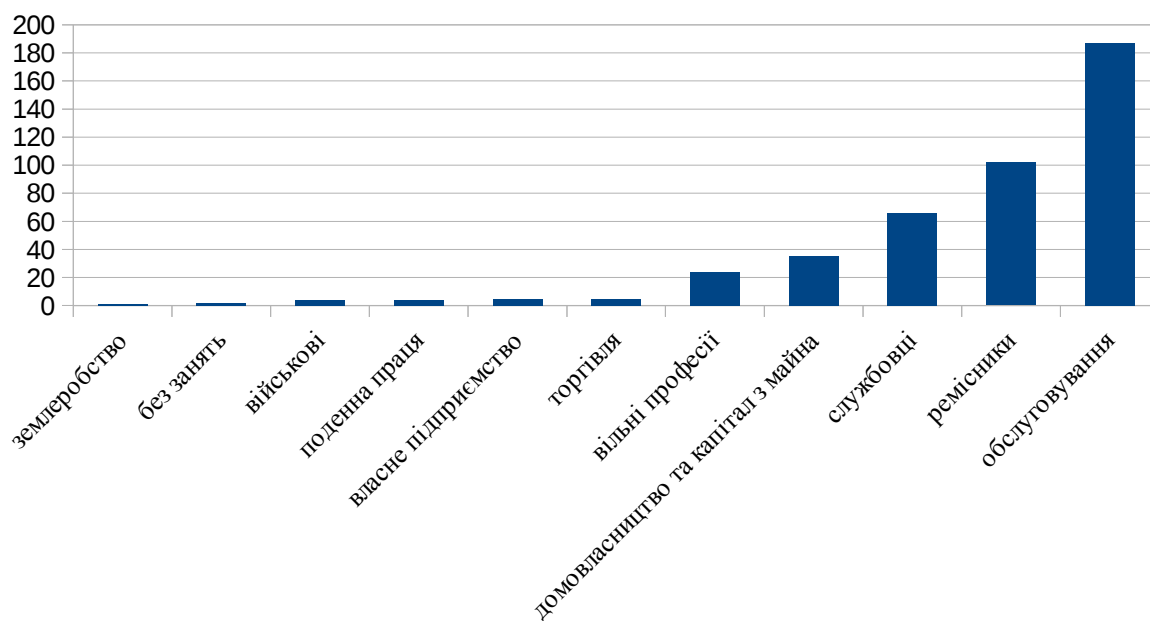
**Додаток В. Порівняння соціальної структури центру Харкова
та Іванівки³**
1. Станова структура



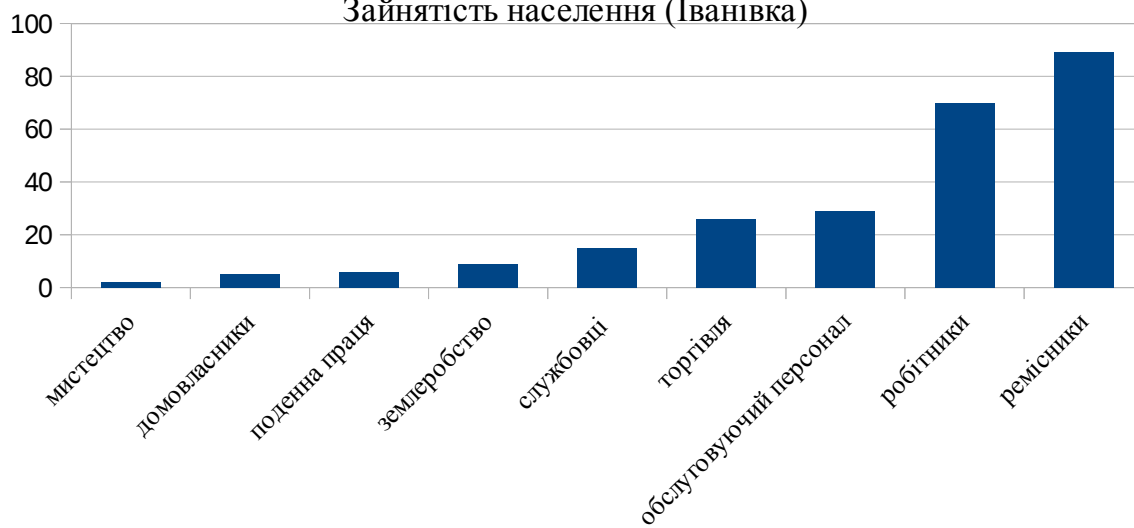
³ **Складено авторкою за:** Переписные листы первой всеобщей переписи населения Российской империи, 1897 // Державний архів Харківської області. Ф. 51 (Харківський губернський статистичний комітет). Опис 1. Справа 336-347.

2.Розподіл за заняттями

Зайнятість населення (Харків)



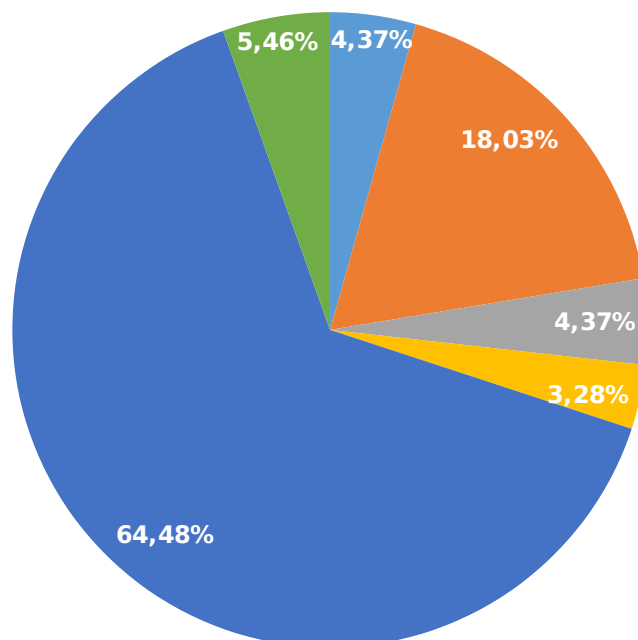
Зайнятість населення (Іванівка)



3. Рідна мова

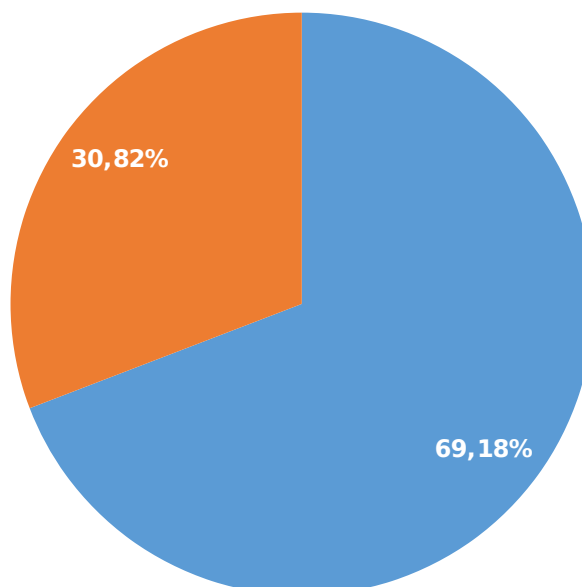
Центр Харкова

■ білоруська ■ ідиш ■ німецька ■ польська ■ російська ■ українська

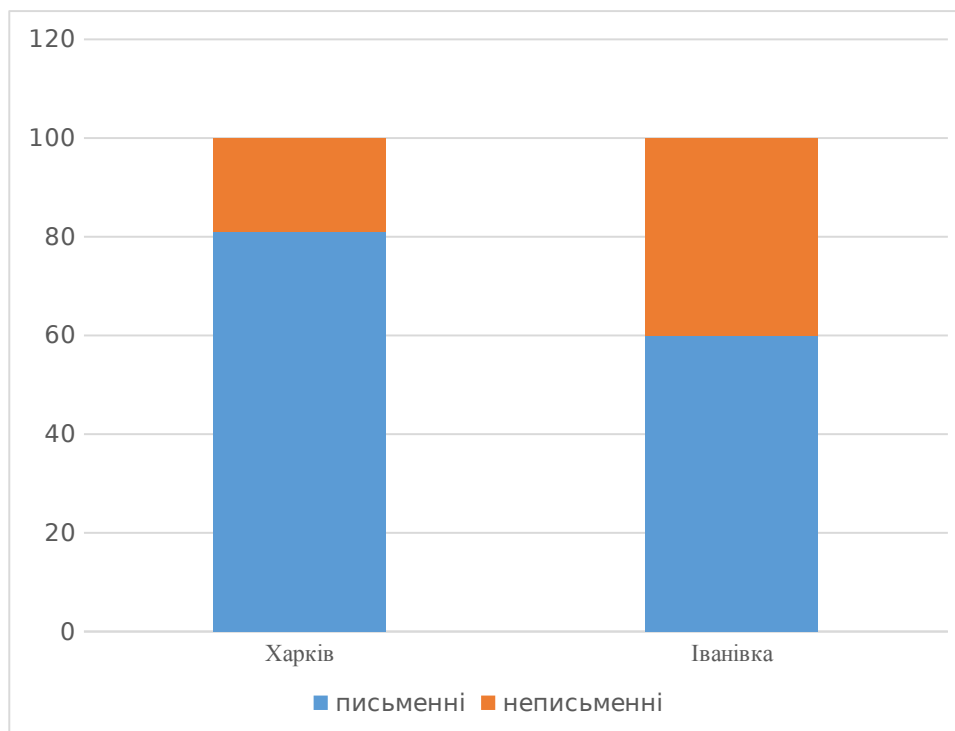


Іванівка

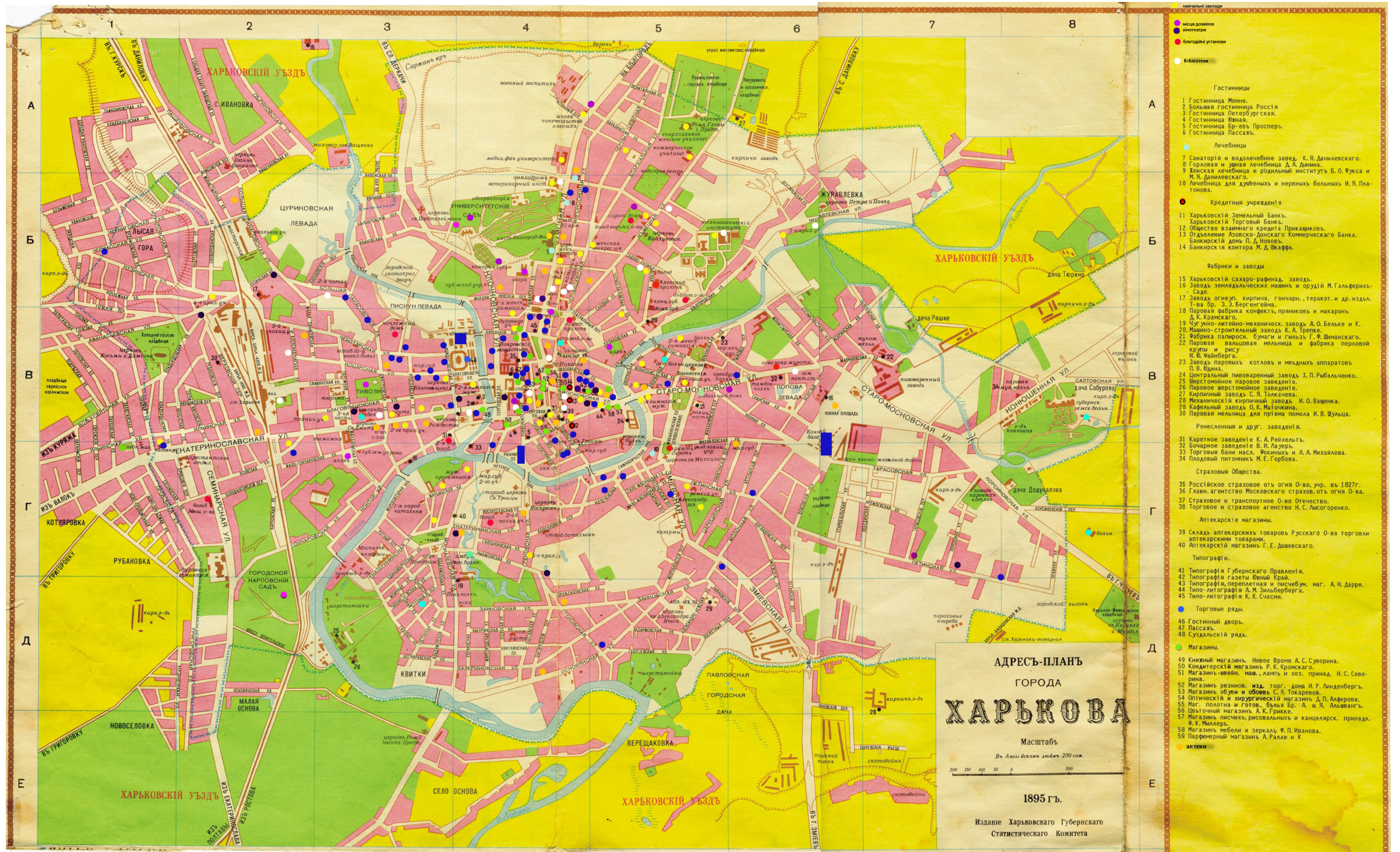
■ російська ■ українська



4.Писемність

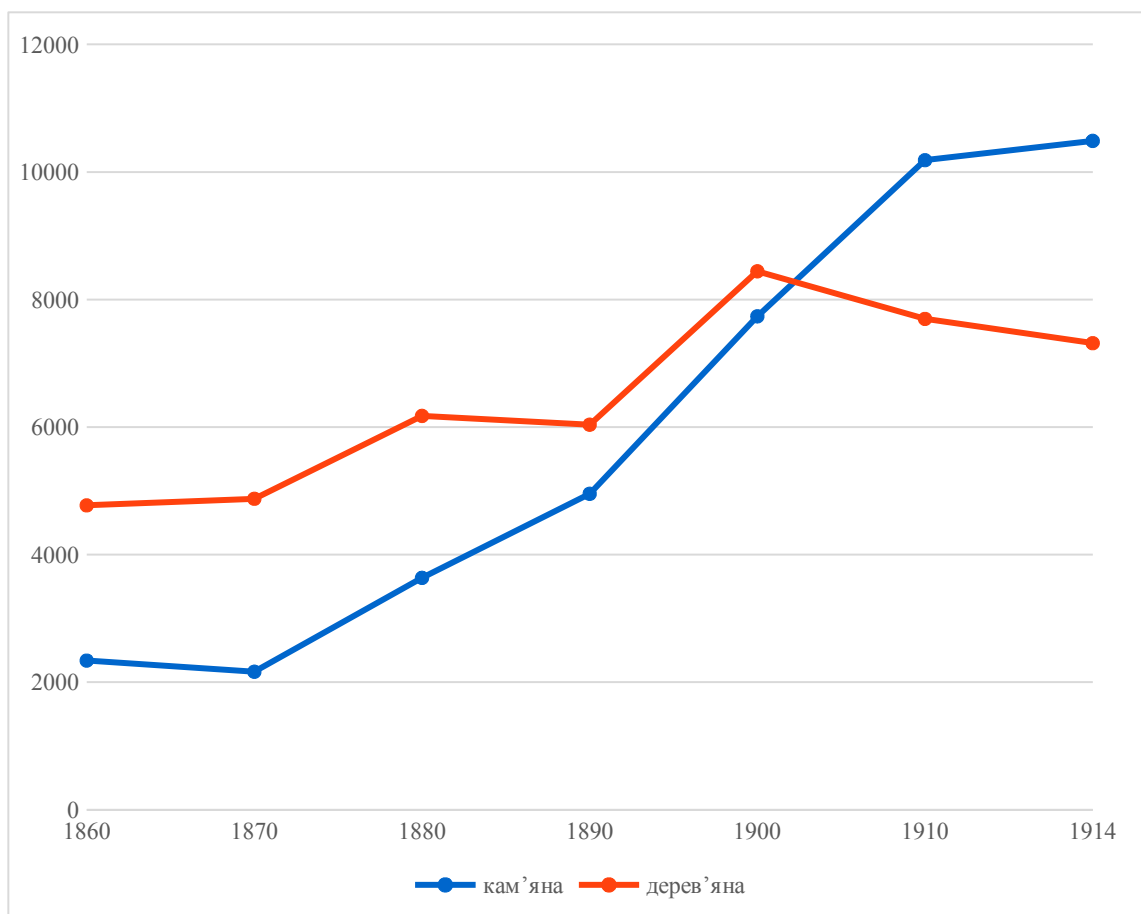


Додаток Г. Поширення соціальної інфраструктури м.Харкова наприкінці XIX-початку XX ст.⁴



Складено авторкою за: Адрес-план города Харькова. Харьков: Издание Харьковскаго губернскаго статистическаго комитета, 1895; Элькин Е.С. Весь Харьков на 1916 г.: справочная книга. Харьков : Типография "Печатник", 1916; Харьковскій календарь на 1915 г. / Харьковскій губернский статистическій комитет. Харьков, 1914.

Додаток Г. Забудова Харкова у другій половині XIX — на початку XX ст.⁵



Складено авторкою за: Багалеї Д., Миллер Д. История города Харькова за 250 лет его существования (1655-1905). Харьков, 2004. 986 с.; Ярмыш А. История города Харькова XX столетия. Харьков: Фолио, 2004. 688 с.; Голяховский Я. Памятная книжка Харьковской губернии на 1863 г. Харьков: Университетская типография, 1863; Харьковский календарь на 1878 г. / Харьковский губернский статистический комитет. Харьков, 1877.

Додаток Е. Благоустрій у містах Європейської Росії на 1910 р.⁷

Позиції для порівняння	Харків	Архангельськ	Вологда	Петрозаводськ	Санкт-Петербург	Новгород	Псков	Рязань	Рига	Міттва	Ковна	Вильна	Вітебськ	Могілев	Мінськ	Гродно	Москва
Площа міста (в десятках)	6150	5611,3	2209,4	6283	9375	722,9	2861,5	9752,4	10710	921,8	832,7	3000	1500	2000	2057	452,5	8370
Трамвай (версти)	7,6	відсутній	відсутній	відсутній	110	відсутній	відсутній	відсутній	41,1	немає даних	відсутній	відсутній	5,9	відсутній	відсутній	відсутній	84
Книга	17,5	відсутній	відсутній	відсутній	69,6	відсутній	4,5	6,8	відсутній	немає даних	відсутній	11	відсутній	3	7,3	відсутній	36,3
Телефон (1 апарат на кількість мешканців)	113	78	142	64	60	310	82	немає даних	66	45	450	відсутній	252	271	225	125	54
(на 1 ліхтар (самий вулиці))	41	30,2	76,5	57,1	11,1	87,4	923,8	39,5	32,2	34	49	39,9	40,1	44,2	206,8	64,2	13,5
Ліхтарі	16%	25%	10%	0	18%	0%	58%	0%	1%	0%	32%	8%	0%	41%	0%	0%	1%
Каналізація	асензація	асензація	асензація	каналізація	асензація	асензація	каналізація	каналізація	асензація	асензація	асензація	асензація	асензація	каналізація	асензація	асензація	каналізація
Бруківка (% до загальної протяжності)	39,6	35,6	43,4	9,1	100	53,7	4,7	20,7	55	55,9	73,7	80	35,3	37,4	16,5	81,3	80,7
Лікарні (на 1 лікарське ліжко мешканців)	181	273	148	74	немає даних	170	147	207	201	немає даних	789	2122	361	211	132	397	194
Бібліотеки (мешканців на 1 бібліотеку)	29358	10923	9533	6533	немає даних	4768	16428	5511	немає даних	немає даних	9964	6979	11223	7083	9076	7101	9941
Навчальні заклади	2864	744	1271	919	відсутній	883	632	1398	1042	3501	2657	2520	2020	1599	1691	1841	1040

Позиції для порівняння	Тверь	Смоленськ	Калуга	Тула	Рязань	Владимир	Ярославль	Кострома	Нижній Новгород	Казань	Самарський	Вязьма	Саратов	Пенза	Тамбов	Воронеж	Курск
Площа міста (в десятках)	2830	10651	3362,7	4039,5	1081,5	3049,1	1551,2	3187	3800	3521	15985	672	1979,5	3662	773	718,8	1661,2
Трамвай (версти)	9	7,9	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	14,5	відсутній	9,9	10	відсутній	відсутній	46,2	відсутній	відсутній	відсутній	4
Книга	відсутній	відсутній	відсутній	8,5	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	2,3	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	7,2	відсутній
Телефон (1 апарат на кількість мешканців)	282	197	225	284	184	105	223	298	103	116	відсутній	107	відсутній	276	171	180	240
(на 1 ліхтар (самий вулиці))	44,4	48,4	36,6	85,6	29,7	27,2	80,4	29,2	17,7	24,9	56,3	162,3	31,7	41,5	42,5	52,6	308,7
Ліхтарі	48%	5%	0%	20%	0%	2%	40%	0%	0%	4%	0%	60%	16%	1%	0%	31%	78%
Каналізація	асензація	асензація	каналізація	асензація	асензація	асензація	асензація	асензація	асензація	асензація	асензація	каналізація	асензація	асензація	асензація	асензація	асензація
Бруківка (% до загальної протяжності)	54,2	45,4	44,7	48,2	58,1	40,7	44,8	немає даних	56,1	75,9	44,4	27,9	61,5	44,6	60,9	47,5	18,7
Лікарні (на 1 лікарське ліжко мешканців)	364	немає даних	572	337	85	192	342	207	175	337	164	151	227	264	225	226	243
Бібліотеки (мешканців на 1 бібліотеку)	12002	5900	9858	17021	3081	14496	21812	6527	8238	10147	6314	7147	26812	15468	4502	3704	7496
Навчальні заклади	2000	2269	1232	4963	944	935	2798	2106	1648	2312	886	159	2306	1459	1257	1074	2290

Позиції для порівняння	Орел	Полтава	Чернігов	Житомир	Київ	Кам'янець-Подільський	Кишинів	Херсон	Катеринослав	Слобожанський	Новочеркаськ	Астрахань	Пермь	Уфа	Оренбург	Самара
Площа міста (в десятках)	932	1677,9	668,5	4561	15938,5	3590	4541	42116	3213,4	2468	4011,1	3861	4381	6503,8	14184	690,4
Трамвай (версти)	11	відсутній	відсутній	10,8	155,2	відсутній	відсутній	відсутній	20	відсутній	відсутній	22,8	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній
Книга	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	12,5	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	відсутній	12
Телефон (1 апарат на кількість мешканців)	704	294	453	143	117	245	відсутній	135	227	74	138	129	251	відсутній	153	
(на 1 ліхтар (самий вулиці))	29	39,4	92,8	412,5	16,2	17,6	32,3	60,7	64	27,8	55,4	31,5	87,7	501,3	94,4	97,9
Ліхтарі	7%	2%	23%	91%	12%	0%	3%	16%	97%	0%	8%	2%	61%	100%	11%	0%
Каналізація	асензація	асензація	асензація	каналізація	каналізація	асензація	каналізація	асензація	каналізація	асензація	каналізація	асензація	асензація	асензація	асензація	каналізація
Бруківка (% до загальної протяжності)	52,6	67,8	28,2	88,7	немає даних	82	немає даних	35,4	44,2	немає даних	63	59	52	12,5	29,5	немає даних
Лікарні (на 1 лікарське ліжко мешканців)	353	145	179	148	255	147	385	408	415	50	314	245	174	569	760	409
Бібліотеки (мешканців на 1 бібліотеку)	9617	4480	15864	13906	23676	5230	41667	немає даних	51819	7846	20280	20172	15414	9729	11405	33286
Навчальні заклади	228	318	1094	3089	1912	2477	3788	1435	3704	1363	1308	1282	1760	2560	2028	2205

⁷Складено авторкою за: Города России в 1910 году / Центральный статистический комитет. Санкт-Петербург: Типо-лит. Н. Л. Ныркіна, 1914. 1200 с.

Додаток Є. Склад населення Харкова за становою, мовною та віросповідною ознакою (друга половина XIX — початок XX ст.)⁸

Населення	1861-1870		1871-1880		1881-1890		1891-1900		1901-1910		1910-1917	
К-сть населення	57639	100%	86445	100%	172343	100%	173976	100%	198237	100%	245966	
Щільність	3558 осіб на кв.версту		4974 осіб на кв.версту		8123 осіб на кв.версту		даних немає		даних немає		9178 осіб на кв.версту	
Соц. Склад												
Дворяни	3520	6,11%	3000	3,47%	5207	3,02%	7715	4,43%	14738	7,43%	7530	3,06%
спадкові	3949	6,85%	3920	4,53%	6213	3,61%	8375	4,81%			9343	3,80%
Купецтво			3700	4,28%	4584	2,66%	3585	2,06%	7591	3,83%	6479	2,63%
Міщани			25505	29,50%	64264	37,29%	58572	33,67%	78593	39,65%	81565	33,16%
Почесні громадяни	18516	32,12%	575	0,67%	4797	2,78%	3680	2,12%	7904	3,99%	12624	5,13%
Духівництво	1187	2,06%	552	0,64%	571	0,33%	1914	1,10%	796	0,40%	753	0,31%
Селяни	24405	42,34%	36704	42,46%	62740	36,40%	85114	48,92%	66003	33,29%	97566	39,67%
Інші	6032	10,47%	12489	14,45%	21466	12,46%	4421	2,54%	22615	11,41%	30106	12,24%
Мова												
Малоросійська							42096	24,20%				
Великоросійська							109884	63,16%				
Білоруська							612	0,35%	176827	89,20%	205490	87,50%
Польська							3969	2,28%	4758	2,40%	6213	2,40%
Ідиш							9848	5,66%	12885	6,50%	15243	6,90%
Інші			даних немає				4554	2,62%	3767	1,90%	7507	3,20%
Конфесійний склад												
Іудеї	73	0,1%	2625	3%	15675	9,10%	11013	6,33%	12464	6,29%	14745	5,99%
Караїми			525	1%	193	0,11%						
Католики	1130	2,0%	2038	2%	2094	1,22%	4710	2,71%	3937	1,99%	6232	2,53%
Мусульмани			42	0%	113	0,07%	641	0,37%	322	0,16%	793	0,32%
Лютерани	1093	1,9%	1655	2%	1198	0,70%	2683	1,54%	2089	1,05%	4592	1,87%
єдиновірці	313	0,5%										
Православні	54910	95,3%	76622	89%	152449	88,46%	154118	88,59%	178407	90,00%	205422	83,52%
Інші					616	0,36%	824	0,47%	1018	0,51%	3078	1,25%

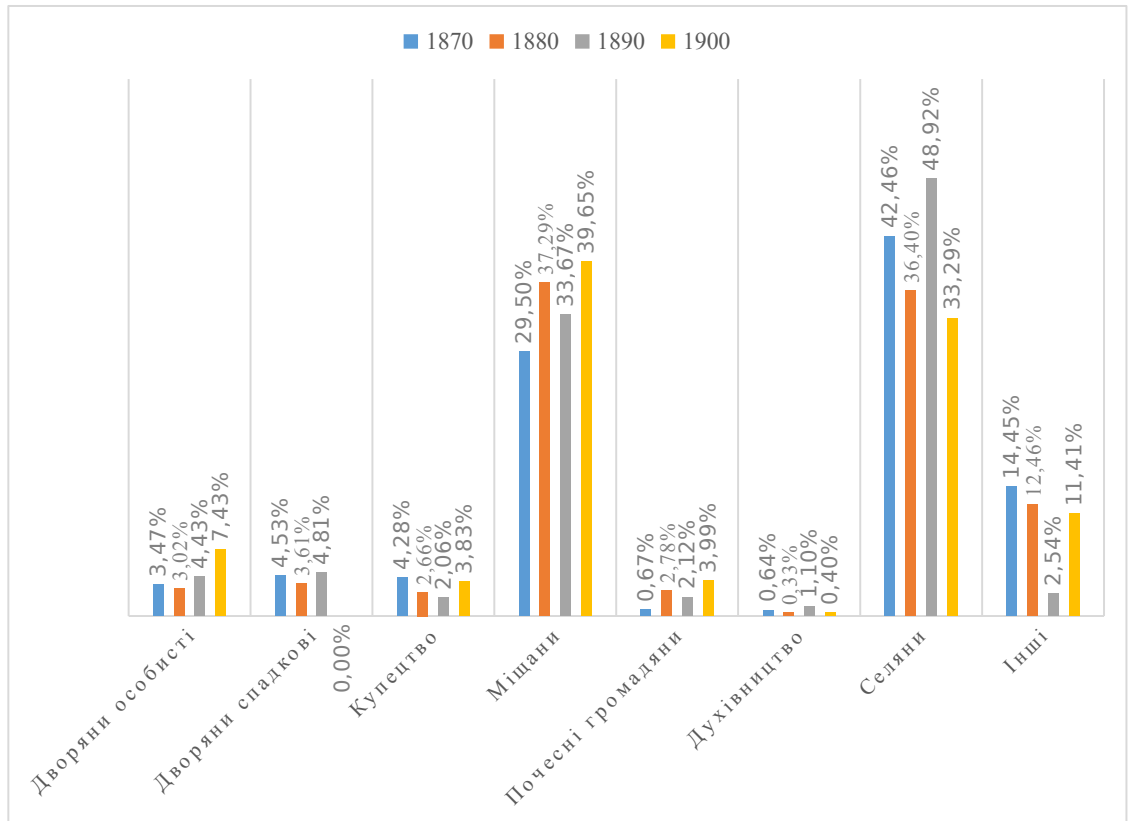
8

Складено авторкою за: Голяховский Я. Памятная книжка Харьковской губернии на 1863 г. Харьков: Университетская типография, 1863; Тройницкий, Н. П., Неудачин, В.В., ред. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Харьковская губерния 46. Санкт-Петербург: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1904. 243 с.; Харьковский губернский статистический комитет. Харьковский календарь на 1878 г. Харьков, 1877; Харьковский губернский статистический комитет. Харьковский календарь на 1902 г. Харьков: Тип. Варшавчика, Гессека и Полчадского, 1902; Переплетчиков А. В. Главные итоги переписи города Харькова 8 декабря 1912 года. Харьков Тип. А. А. Либин, 1914. 68 с.; Исчисление населения г. Харькова и его пригородов 10-го мая 1916 года / Харьковское городское общественное управлению Харьков: Типо-литогр. П. Д. Калугина, 1917. 143 с.

**Додаток Ж. Стратифікація населення Харкова наприкінці
XIX ст.⁹**

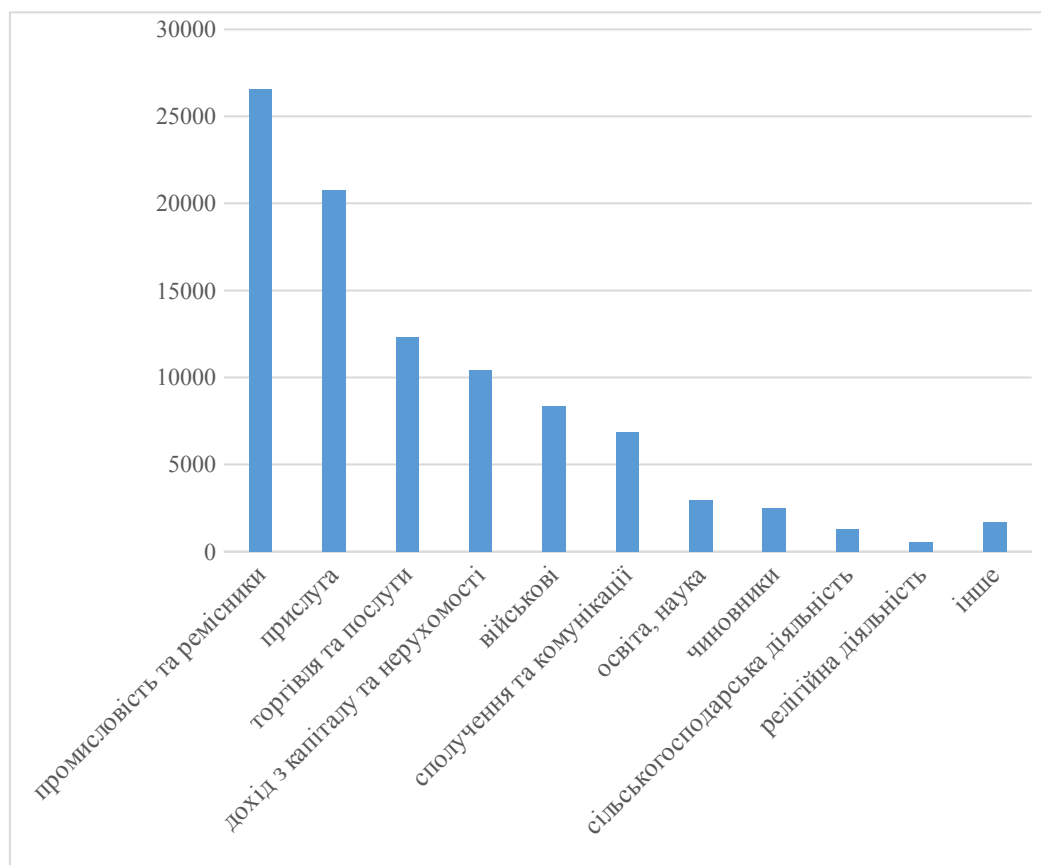
Еліта	Підприємці	10%
	Дворяни	
	Купці 1,2 гільдій	
Середній прошарок	Інтелігенція	58%
	«Вільні професії»	
	Купці 3 гільдії	
	Домовласники	
	Чиновники	
	середнього класу	
	Офіцери	
	Залізничники	
	Дрібні підприємці	
Нижчий прошарок	Дрібні ремісники	30%
	Прислуга	
	Чорноробочі	
	Солдати	
Маргінали	Люди без сталих занять	2%

Додаток 3. Динаміка змін у становій структурі Харкова¹⁰



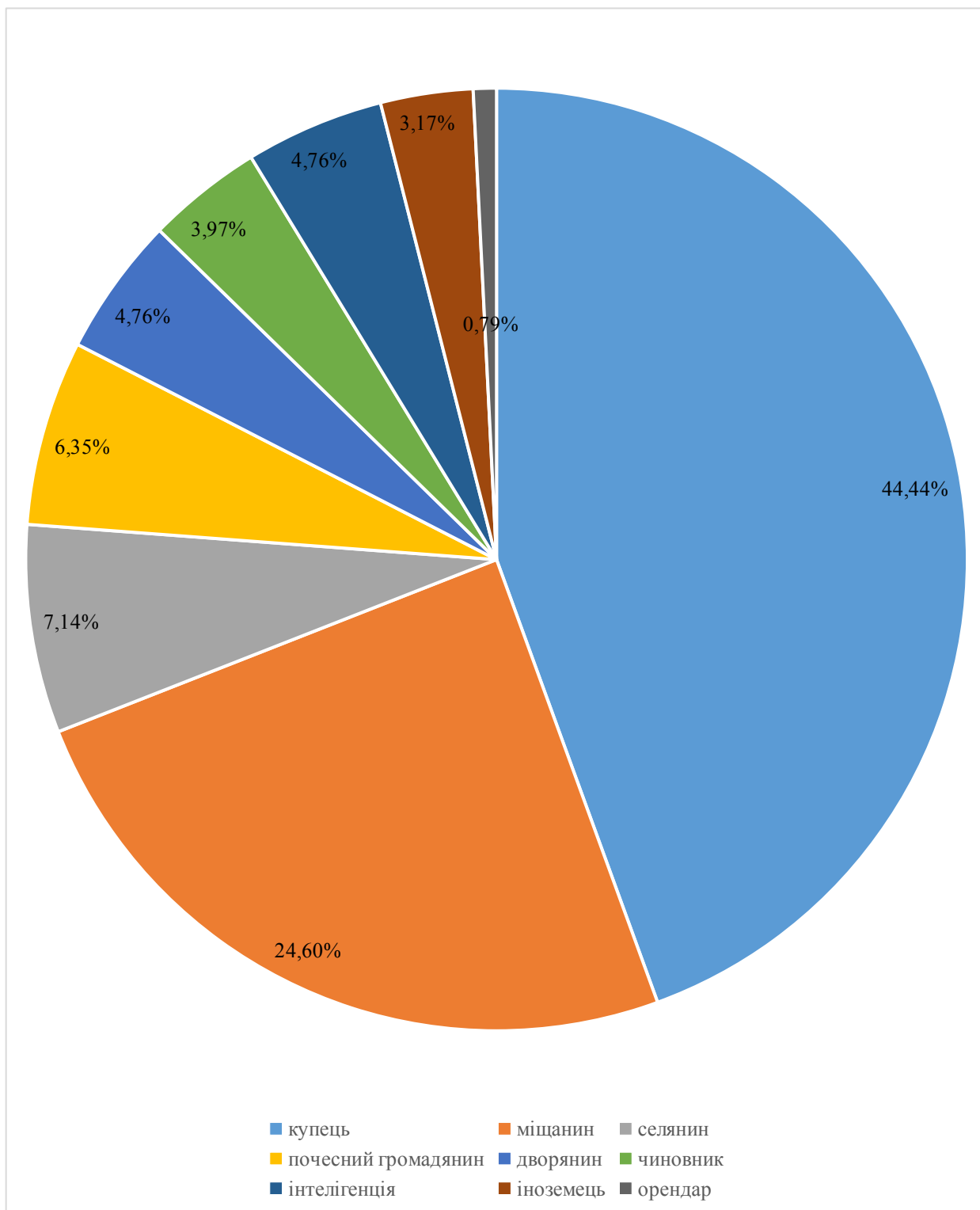
¹⁰ **Складено авторкою за:** Голяховский Я. Памятная книжка Харьковской губернии на 1864 г. Харьков: Университетская типография, 1864; Ведомости о состоянии народонаселения г. Харькова // Державний архів Харківської області. Ф. 2 (Фонд Управління Харківського поліцеймейстера). Опис 4. Справа 100; Тройницкий, Н. П., Неудачин, В. В., ред. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.

**Додаток II. Зайнятість населення Харкова за матеріалами
Першого загального перепису 1897 р.¹¹**



¹¹ Складено авторкою за: Тройницкий, Н. П., Неудачин, В.В. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. С. 208-209

Додаток І. Соціальний склад підприємців Харкова (дані за 1913 р.)¹².



¹² Складено авторкою за: Варзар В. *Список фабрик и заводов Российской империи*. Санкт-Петербург, 1912. 314 с.

Додаток І. Апробація результатів дисертаційного дослідження

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 у 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 (**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>

Виступи на конференціях, наукових семінарах, результати яких не були опубліковані, участь у літніх школах:

1. Формування урбаністичного стилю життя в Російській імперії у другій половині XIX — на початку XX ст. (на матеріалах м.Харкова), семінар-робітня «Ремесло історика: роль гіпотези при написання дисертаційної праці» (Харків, 9-11 листопада 2016 р.), очна форма участі.

2. Own Strangers: Image of Jew in Kharkiv Humoristic Edition “Zhalo” (1906-1914), науковий семінар «Methodological Problems of Jewish Studies» (Львів, 11-13 грудня 2016 р.), очна форма участі.

3. Відчути місто: основні підходи до вивчення урбаністичного стилю життя в історичних дослідженнях, «Досліджуючи минуле: методологічне оновлення історіографії в Україні» (Київ, 20-21 квітня 2017 р.), очна форма участі.

4. Війна з капелюхами: жінка у міському модерному просторі, Друга міжнародна конференція «Модерністки. Насильство в архітектурі і міському просторі» (Київ, 15-16 вересня 2017 р.), очна форма участі.

5. Літня школа “Як міста не пам’ятають” (Рівне, 7-11 серпня 2017 р.), очна форма участі.

6. Дихотомія “місто” - “село” в повсякденних практиках харків’ян у другій половині XIX — на початку XX ст., дослідницький семінар «Множинність поділів: межі та кордони Габсбурзької, Османської та Російської імперій у XIX – на початку XX ст.» (Харків, 28-29 вересня 2017 р.), очна форма участі.

7. Модерний Харків як (не)українське місто: етнічний образ в інтелектуальному полі, MAG Summer Convention: Image Of the Self (Львів, 27-20 червня 2018 р.), очна форма участі.