

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Історичний факультет

Кафедра історії України

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до дипломної роботи бакалавра

на тему: «Формування індустріальної структури Харкова та її вплив на соціальну організацію міста у другій половині XIX – на початку XX ст.»

Виконав: студент IV курсу
групи ІС-41
денної форми навчання
спеціальності 032 «історія та археологія»
Бугайов Богдан Олександрович

Керівник доктор філософії з історії та
археології, доцент Ховтура Анастасія
Сергіївна

Рецензент: к.і.н., доцент Журавльов
Денис Володимирович

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
Розділ 1. ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ ІНДУСТРІАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ХАРКОВА.....	12
1.1. Економічне та географічне становище міста.....	12
1.2. Індустріалізація у Харкові в другій половині ХІХ століття.....	19
1.3. Розвиток промисловості на початку ХХ століття: галузі та ключові підприємства.....	36
Розділ 2. ВПЛИВ ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ НА СОЦІАЛЬНІ ВЕРСТВИ МІСТА...	43
2.1. Зміни у демографічному складі населення Харкова у другій половині ХІХ ст.....	43
2.2. Становлення середнього класу в Харкові.....	47
2.3. Підприємці як нова міська еліта.....	50
2.4. Соціальні проблеми, умови життя та праці робітників.....	53
ВИСНОВКИ.....	56
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	58
РЕЗЮМЕ.....	63

ВСТУП

Актуальність роботи: Дослідження процесу формування індустріальної структури Харкова у другій половині XIX – на початку XX століття є надзвичайно важливим для розуміння специфіки модернізаційних перетворень у великих міських центрах Східної Європи. Адже промисловий комплекс часто стає містоутворюючим чинником для міста.

Індустріальний містоутворюючий чинник так само був актуальним і для Харкова. Адже саме в цей період Харків перетворюється з регіонального адміністративного осередку на один із провідних індустріальних і науково-освітніх центрів імперії, що істотно змінило його соціальну організацію, структуру міського населення, просторову організацію міста та формування нових соціальних ідентичностей дозволяє краще зрозуміти глибокі трансформації, які охопили урбанізоване середовище в добу модерну. Іншими словами модернізація міського простору зуміла перетворити місто з маленького провінційного містечка на одного з найбільших і найбагатших міст Російської імперії. Харків ставав прикладом стрімкого розвитку капіталістичних відносин в підросійській Україні. Промисловість не лише змінювала вигляд Харкова, а й сама змінювалася під впливом зростаючого міста. Чималу частку перетворень міста займала урбанізація, що є основним джерелом для індустріальних перетворень і яка разом з тим є містоутворюючим чинником. Без людей міста не може бути. Власне досліджуваний період і став тим переломним моментом, коли в Харкові розпочалися модернізаційні процеси які визначили це місто, як місто індустріального характеру. Саме урбанізація та її вплив на соціальну структуру, і особливо на індустріальний комплекс, є основою складовою цього дослідження. Подібний підхід до вивчення індустріалізації надає можливість зазирнути глибше у саму суть цього процесу і виявити закономірності розвитку міста під впливом індустріальних та модернізаційних процесів. Актуальність теми зумовлена також сучасними потребами міського планування та історичної

урбаністики, які звертаються до досвіду минулого задля осмислення викликів сьогодення. Також, дослідження індустріального впливу на місто дозволяє дослідити і знайти відмінності або ж подібності в розвитку модерного і постмодерного міста.

Об'єктом дослідження процес індустріальної трансформації Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст.

Предметом дослідження є процес формування індустріального комплексу і зміна в соціальній структурі Харкова XIX - початку XX ст.

Хронологічні межі охоплюють другу половину XIX – початок XX століття. Нижня хронологічна межа обумовлена початком реформ в Російській імперії, як і її модернізації. Верхня хронологічна межа обумовлена закінченням Першої Світової війни для Російської імперії, внаслідок чого в імперія перестала існувати, що призвело до кардинальних змін в промисловості та побуті.

Територіальні межі дослідження охоплюють місто Харків.

Метою роботи є аналіз становлення та розвитку індустріального комплексу Харкова у другій половині XIX – на початку XX ст. та визначення його впливу на соціальну стратифікацію, урбанізаційні процеси та формування міського простору.

Відповідно з формування мети роботи ставляться такі дослідницькі **завдання**

- визначити та дослідити причини «індустріального буму» в Харкові другої половини XIX ст.;
- дослідити та визначити основні галузі, етапи розвитку індустріального комплексу Харкова;
- охарактеризувати роль та місце залізничного сполучення в урбанізації та формуванні індустріального комплексу міста;
- надати характеристику вплив урбанізації в формуванні міського простору;
- динаміку змін у соціальній структурі;

- дослідити форми та прояви реакцій різних соціальних верств на індустріалізацію та модернізацію міста.

Історіографічна база дослідження складається з трьох основних періодів розробки теми: імперський ХІХ – початок ХХ ст., радянський з 1920-их років – 1991 року, і сучасний з 1991 рр. до сьогоднішнього часу. Усі три періоди мають свої певні особливості в своєму розвитку і формуванні, адже дослідження теми відбувалось нелінійно.

Так, для прикладу, імперський період відзначається тим, що з сучасного погляду в цей проміжок часу лише починаються формуватися основні парадигми для вивчення індустріалізації і модернізації як такої, адже це все описували сучасники тих самих процесів. Тобто, відбувається викладання фактографічних, емпіричних та статистичних даних. Іншими словами історіографія цього періоду відзначається краєзнавчим характером. Яскравим прикладом може слугувати основна робота, яка використовується в цьому дослідженні з цього періоду – «История города Харькова за 250 лет его существования»¹ Д.І. Багалія та Д.П. Мілера. Ця двотомна праця складається повністю з вищезгаданих елементів, в ній в повній мірі присутні фактографічні і статистичні дані, особливо цікаві статистичні, адже автори описували Харків та його околиці з усіх сторін: економічної, соціальної, господарської тощо; однак другий том, з другої середини ХІХ ст., додає ще й емпіричні дані самого Д.І. Багалія та Д.П. Мілера, які були учасниками та свідками цих процесів. Внаслідок чого вироблюється більш чітка картина впливу індустріального комплексу на місто, бо вони описували ці самі процеси, як їх свідки. З цього ж періоду можна ще виокремити В. В. Берві-Флеровського «Положение рабочего класса в России»² і І.Г. Прижова «История кабаков в России»³, обидва автори описували сучасні їм умови формування модерного міста користуючись емпіричними і статистичними даними. Обидві роботи є необхідними для розуміння специфіки модернізації імперських міст, так як вони досліджують те,

¹ Багалей Д.И., Миллер Д.П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. 991 с. - рос.

² Берви-Флеровский В. В. Положение рабочего класса в России. СПб: Н.П. Поляков, 1869. 494 с. – рос.

³ Прижов И. Г. История кабаков в России. СПб, 2009. 320 с. – рос.

що модерн і породжує, а саме початок формування класів, і відповідно їх нерівність, і дозвілля нижчих верств населення.

Другий, або ж радянський, період історіографії так само, як і імперський є специфічний за своєю суттю, адже його можна поділити на два етапи свого становлення. Перший з 1920-1940і та другий з 1940-90ті роки. Перший період відзначається емпіричністю і статистичністю, так само як і заангажованістю, адже паралельно з цим відбувається побудова власне радянської історіографії. Особливо цей часовий проміжок рясніє паралелізмом з минулим, для висвітлення соціалістичних здобутків радянської влади. Особливо яскравим прикладом цього є робота О.В. Сідорова «Індустріальному Харкову – столиці УСРР – зразкове міське господарство.»⁴. В цій роботі автор описує становище Харкова на 1930ті роки роблячи паралелі з дореволюційним періодом, вказуючи на досягнення радянського Харкова. Попри короткий обсяг цієї довідки, воно в повній мірі розкриває характер радянської історіографії цього періоду.

В другий ж період радянської історіографії починає формуватись більш науковий погляд на індустріальний комплекс Харкова та модернізаційні процеси в Російській імперії загалом, якісною різницею порівняно з попереднім періодом є те, що автори спирались на дореволюційний матеріал не задля створення і підтвердження вищості соціалістичної побудови, а для створення наукового доробку, хоча звичайно, в марксистсько-ленінській парадигм відмовитись від цього було важко. Так, звичайно, можна згадати «Історію міст і сіл УРСР»⁵, котра хоча і в короткому енциклопедичному форматі, але розкриває економічний, культурний потенціал Харкова. Так само в контексті цієї роботи є корисною праця А.М. Соловйової «Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX»⁶. Ця робота розкриває проблематику залізниць

⁴ Сідоров О. Індустріальному Харкову – столиці УСРР – зразкове міське господарство. Харків: Партвидав "Пролетар", 1932. 56 с.

⁵ Сіроштан М. А. Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область. Київ: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1966. 664 с

⁶ Соловйова А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. Москва «Наука», 1975. 316 с. – рос.

Російській імперії і особливо звертає увагу на взаємозв'язок залізничного транспорту з промисловим розвитком. Так само авторка описує розвиток капіталістичних відносин і їх вплив на розвиток залізничного транспорту імперії. В цій роботі вона дозволить охарактеризувати залізницю як прямого учасника модернізаційного процесу міста.

Третій історіографічний період, або сучасний, якісно відрізняється від інших, адже на сьогоднішній день відбувається синтез минулої історіографії і західних доробок в сфері міської історії. Іншими словами почався розвиток історії міст і повсякденності за сучасними лекалами, так само, як і починався в перший історіографічний період, коли тодішні сучасники намагались писати за західним зразком, але в сили відсталості наукової бази та відсутності будь-якого досвіду не могли робити це в повній мірі. Сьогодні відбувається повторення цих самих помилок, адже часто можна зустріти фактографічність та відсутність будь-якого аналізу матеріалу. Наприклад, стаття В.О. Левицького «Розвиток легкої промисловості в харківській та херсонській губерніях»⁷ надає інформацією в повній мірі, створює певну картину легкої промисловості півдня та сходу підросійської України, умови та стан робітників тощо, але водночас в ній відсутній аналіз цих самих даних. Поряд з цим все ж таки і є позитивні зсуви в міській історії, як до прикладу дисертація В.А. Алькова «Харків наприкінці XIX – на початку XX століття: дозвілля міських мешканців в умовах модернізації»⁸, в якій автор розкрив тему еволюції дозвілля в рамках формування модерну під впливом індустріалізації міста, так само як показав її розвиток на прикладі стратифікації міських забав, від міських гулянь до створення дорогих кіносалонів, куди робітник потрапити не міг. Можна ще навести ще одну роботу Володимира Алькова «Реакция местной власти и общества на негативные проявления модернизации: проблема проституции в крупном городе Российской империи кон. XIX – нач. XX в. на примере

⁷ Левицький В. Розвиток легкої промисловості в харківській та херсонській губерніях друга половина XIX – початок XX ст.. Гуржіївські історичні читання. 2017. Т. 1, № 12. С. 109–114

⁸ Альков В. А. Харків наприкінці XIX – на початку XX століття: дозвілля міських мешканців в умовах модернізації : дис. ... канд. іст. наук : 032. Харків, 2012. 330 с.

Харькова»⁹ в якій показані негативні аспекти модернізації міста під час формування індустріального комплексу, причому вказуються на ті, які неможливі в традиційному суспільстві, тобто вказується на двовимірність модерного міста, яке водночас приносить можливості для більшого задоволення своїх потреб, але в той самий час і «вбиває» будь-яку мораль. В контексті індустріального впливу доречно буде згадати і доробок Т. Кароєвої «Українська лубочна книга як різновид масової літератури: книгознавчий погляд»¹⁰, в якому розглядається ще одна дитина впливу модерності - масова культура. В сучасній історіографії цій проблемі приділяється мало уваги, хоча саме в цей час вона починає формуватись і особливо в культура читання, котра хоча зароджувалась повільно внаслідок низької грамотності в російській імперії, але все ж таки, зароджувалась і не останнє місце в чому приймала лубочна література, яка була розважальною і близькою до традиційної культури книга. В контексті модернізації Харкова можна навести ще й А.О. Боженко, котра присвятила цьому чимало частку своєї наукової роботи, в дослідженні ж буде використовуватись її дисертація «Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. на матеріалах міста Харкова»¹¹, яка розкриває модерність під впливом індустріального розвитку з точки зору побуту та зміни соціальних відносин в згаданий період.

Так само погляд на індустріальне місто формується і в загальному характері, а не лише в зосередженні уваги на одному місті. В дослідженні особлива увага буде приділена дослідженню А.С. Ховтури «Становлення та модернізація соціальної інфраструктури губерньських міст Лівобережної України кінець XVIII - початок XX століть», яке створює загальне уявлення про

⁹ Альков В. А. Реакция местной власти и общества на негативные проявления модернизации: проблема проституции в крупном городе Российской империи кон. XIX – нач. XX в. на примере Харькова / В. А. Альков // Нравственные императивы в праве, образовании, науке и культуре : Международная научно-практическая конференция, Белгород, 16–17 мая 2013 г. / Белгородский государственный национальный исследовательский университет. – Белгород, 2013. – С. 23–32. – рос.

¹⁰ Кароєва Т. Українська лубочна книга як різновид масової літератури: книгознавчий погляд. Вісник Книжкової палати. 2014. с. 30-34.

¹¹ Боженко, Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. на матеріалах міста Харкова : дисертація ... кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.01 "Історія України" / А.О. Боженко; Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. - Харків, 2018. - 253 с.

модерні перетворення Лівобережної України і Харкова зокрема та надає можливість порівняти модернізаційні процеси в різних містах підросійської України. Поряд з цим хотілось ще й додати те, що крім модерно-індустріального підходу до формування міста є інші. Так, в контексті Харкова цікавим прикладом є підхід С.І. Посохова, який виділяє власне харківський університет, як основний чинник модернізаційних процесів в місті, а не промисловий комплекс, адже з університету, тобто потенційно освічених міщан, створюється той самий прошарок підприємців, який і створює промисловий комплекс і завдає індустріального впливу на місто.¹²

Джерельна база дослідження складається писемних, законодавчі, статистичні матеріали, преса, картографічні плани міста.

Основою цього дослідження є переважно статистичні документи і періодичні. Так, перший вид джерел надає можливість кількісно оглянути харківський промисловий потенціал, і виявити як він міг впливати на міський простір, його можливості тощо. Особливо в цьому допомагає «Список фабрик и заводов российской империи» 1912 року¹³, який начинений докладною інформацією про кількість промислових об'єктів, кількість працівників на цих самих об'єктах, їх місцезрештування і капіталізацію по всій імперії і Харкова зокрема, так само в цьому контексті є доречним звертання до «Истории Харькова..» Багалія, яка надає більш рані дані відносно промислового потенціалу, що значно розширює дослідницькі можливості. Разом обидва джерела дають можливість охарактеризувати сам розвиток і виявити етапи розвитку індустріального розвитку міста. Це надає потенціал для більш глибокого аналізу промислових перетворень як Харкова, так Російської імперії. Іншим не менш важливим джерелом є «Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года», яка допомагає оцінити вже людський і інтелектуальний потенціал в умовах активної модернізації міста. А отже, надає можливість простежити демографічні зміни в місті.

¹² Посохов С.І. Университет и город в Российской империи вторая половина XVIII –первая половина XIX вв.. Харьков: ХНУ имени В.Н.Каразина, 2014. 364 с.

¹³ Список фабрик и заводов российской империи. г. СПб : Типография Киришбаума, 1912. 720 с.

Не менш важливим для розуміння умов в яких індустріальний комплекс міста існував, розвивався і функціонував є Зводи законів Російської імперії. В контексті роботи розглядається Том XI частина II « Уставы Кредитный, Торговый, о Промышленности Фабричной и Заводской, и Устав Ремесленный».¹⁴ Юридичні документи в дослідженні ж будуть використовуватись не так часто, адже промислова сфера в юридичній практиці Російської імперії так і не була цілковито сформована, але для показу формування модерного уявлення про власність, а отже розвитку капіталізму, воно необхідно.

Ще однією частиною джерельної база роботи складає періодика випущена в цей час. Періодичні видання в Харкові були різного плану, як щоденні, так і щомісячні. Особливо в контексті періодичних видань видається реакція місцевих жителів на модернізацію міста і на відміну від епо-документів, це описується в третій особі, що додає більшої об'єктивності. Так само реклама викладена на сторінках періодики додає більшого уявлення відносно умов в яких проживали харків'яни того часу, адже вона надає інформацію про уподобання, про страхи, жагу, зацікавлення тощо. Так само це допомагає прослідкувати за розвиток капіталістичних відносин в місті. В роботі були розглянуті наступні періодичні видання: «Южный край», «Горнозаводской листок» тощо.

Ще одним видом джерел опрацьованих в межах дослідження є довідкові видання. Вони дозволяють прослідкувати та дізнатись про те, як власне жителі міста уявляли своє місто і чим вони пишались, дозволяє прослідкувати вплив індустріального комплексу на фізичний міський простір, дізнатись про розташування об'єктів в місті загалом. Чудовим прикладом туристичних довідників є «Харьков: путеводитель для туристов и экскурсантов»¹⁵, в якому, власне, ці проблеми і були розкриті. Ще одним путівником, який прийшовся у

¹⁴ Том XI частина II « Уставы Кредитный, Торговый, о Промышленности Фабричной и Заводской, и Устав Ремесленный». СПб, 1857 1239 с.

¹⁵ Харьков : путеводитель для туристов и экскурсантов / Харьковское общество любителей природы . – 3-е изд . – Харьков : Типография И.М. Аничкина, 1915 . – 179 с., 13 вл. л.: карт.

нагоді під час написання дипломної роботи був путівник за авторством А. Гусев «Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях».¹⁶ В дослідженні, у свою чергу, путівники будуть слугувати основою для відслідковування модернізаційних процесів в місті.

Окремо слід виділяти картографічні джерела, адже саме вони наочно можуть показати кордони міської і промислової зони, показати вплив індустріального комплексу на міський простір. Так, можна вивести карти наведені в довідниках, до прикладу можна взяти вже згаданий «Харьков: путеводитель для туристов и экскурсантов»¹⁷, який надає візуальну та письму характеристику міста. Так само картографічну базу доповнює план Гінзбурга 1916 року, на якому зображено кордони індустріальної, міської забудови.

Методологія та методи дослідження. Під час роботи були використанні загальноісторичні та спеціально-історичні методи. Так, відносно загальноісторичних методів, то були використані: історично-генетичний та історично-порівняльний. Історично-генетичний метод є необхідним для простеження еволюції та формування харківського промислового комплексу тощо. Саме історично-генетичний метод дозволяє відслідкувати як і яким чином відбувалось формування та як відчувався вплив індустріального комплексу на місто, дізнатись які аспекти модерну були прив'язані до Харкова протягом часу, а які лежали в корені міста, відслідкувати вплив урбанізації на соціальну структуру. Історико-порівняльний метод використовується в-першу чергу для порівняння індустріального комплексу Харкова крізь роки, його можливостей, потенціалу, впливу тощо. Дозволяє роздивитись розвиток харківського модерну крізь роки і порівнянні з самим собою. Так само він дозволяє порівняти модернізацію міста з іншими імперськими містами як з підросійської України, так і з центральних губерній. Щодо спеціально-історичних методів, то тут можна згадати використанні в дослідженні статистичний, діахронний та синхронний аналіз. Якщо останні два методи

¹⁶ Гусев А. Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902. – рос.

¹⁷ Там само.

історичного пізнання були описані вище, то статистичний метод був використаний для отримання «сухих» фактів для дослідження. Його необхідність полягала в тому, щоб отримати статистичні факти, які б вже йшли на порівняння з іншими містами, порівняти сам Харків у часовому просторі тощо. Так само він був залучений для отримання розуміння того, що представляв собою Харків в цей проміжок часу у «цифрах». Опосередковано був залучений ще й картографічний метод, який був необхідний для того, щоб наочно показати, просторове розширення міського простору в часовому просторі.

Наукова новизна роботи полягає у аналізі взаємовпливу індустріального розвитку, урбанізаційних процесів та соціальних трансформацій у Харкові та намаганням простежити під різними кутами їх вплив на міський простір.

Структура роботи. Робота складається з титульної сторінки, змісту дослідження, вступу, двох розділів, висновків та списку використаної літератури. Перший розділ розглядає і надає загальну характеристику харківського індустріального комплексу в досліджуваний період, другий розділ розглядає соціальну структура яка сформувалась внаслідок початку індустріальних перетворень в місті, досліджує яким чином вона формувалась та як впливала на подальше формування індустріальної структури.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ ІНДУСТРІАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ХАРКОВА

1.1. Економічне та географічне становище міста.

Зручне географічне розташування Харкова було чине найголовнішою причиною його економічного піднесення в другій половині XIX – початку XX століття. Проте, розглядаючи місто, в його географічній площині слід не лише звертати увагу на те де воно розміщено в просторі, яку територію займає і якими водами омивається, але і те, яким чином фізичний простір в місті заповнений, яким це місто в фізичній площині представляється.

Так, само по собі Харків, як вже було зазначено перебував у вигідному географічному положенні, воно мало дві суднохідні річки - Харків та Лопань. Так само Харків був центром економічного життя Слобожанщини, що забезпечувало легкий доступ до сільськогосподарської та ремісничої продукції. Особливо географічне розташування Харкова поліпшилось після 1869 року, коли в Харкові з'явилась залізниця, внаслідок чого місто стало важливим транспортним центром і від чого пізніше воно пришвидшить своє розширення вже в фізичній площині.

Однак, поряд з цим географічне розташування міста сприяло і фізичному розмежуванню міста. Так, наприклад, автор путівника 1902 О. Гусев вказує, що місто природно було поділено 3 частини, так само воно поділялось адміністративно на 6 поліцейських частин і на 4 пожежних частини.¹⁸ Примітним є і те, що крім природнього поділу на 3 частини у зв'язку з географічними обставинами місто поділялось і на 3 соціально-просторові пояси, ґрунтуючись на початку заселення місцин і на їх рівні заселення міста

¹⁸ Гусев А. Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях с приложением снимков, воспроизведенных с редких картин, акварелей, гравюр, фотографий с природы, чертежей, планов города 1768 года 186 и новейшего: Историко-справочный путеводитель. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902. 23 с

через історичні причини, так само він враховує рівень розвитку передмість.¹⁹ В ці 3 соціально-просторові частини автор вкладав 8 по історичних місцин, які знову ж таки, співпадали із рівнем заселення харківського приміського простору.²⁰ Так само це членування міста можна розділити за певними ознаками: перше кільце – культурний, економічний та торговий центр міста, другий його оточує і третій вже заселені околиці.²¹ Іншими словами, О. Гусев описуючи Харків зробив для нього радіальний поділ, який географічно можна описати з гори до низини. І дійсно, колонізація і розширення Харкова, як вже було доведено відбувалась згори, через певні історичні обставини появи і розвитку міста, через що подібний підхід цілком має місто бути. Не слід забувати і те, що автор включає до «кілець» міста лише ті місцини, які підлягають поліцейському та пожежному нагляду, несуть всі міські повинності. Тобто, він не враховує те, що могло бути включеним соціально до міста, але виключеним з нього адміністративно, що значно звужує уявлення автора про місто, але концентрує масштабування міського, що значного полегшує його опис автором. У межах такого масштабування просторово Харків постає як місто протяжністю 7 верствприблизно 7 км із півдня на північ і 5 верств приблизно 5 км із заходу на схід, що у підсумку становить близько 35 квадратних верст приблизно 37 км² у метричній системі. Для порівняння, площа Санкт-Петербурга в той самий час оцінювалася в 80 кв. верст приблизно 85 км², а Москви у 65 кв. верст приблизно 69 км².²² Отже, у просторовому вимірі Харків хоча і поступався двом найбільшим містам імперії, однак ця відсталість для міста, який відносно нещодавно почав активно розвиватись є не такою критичною і проблемною. Однак, це не Гусев під час розробки свого довідника включав до міського простору ті регіони, які ще починали

¹⁹ Гусев А. Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях с приложением снимков, воспроизведенных с редких картин, акварелей, гравюр, фотографий с природы, чертежей, планов города 1768 года 186 и новейшего: Историко-справочный путеводитель. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902. с. 25.

²⁰ Там само с. 28.

²¹ Боженко О. МОДЕРНЕ МІСТО ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст. ЯК ЄДНІСТЬ ЦЕНТРУ ТА ПЕРИФЕРІЇ НА МАТЕРІАЛАХ м. ХАРКІВ, Сумський історико-архівний журнал, м. Суми, 2017 с. 66

²² Гусев А. Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях с приложением снимков, воспроизведенных с редких картин, акварелей, гравюр, фотографий с природы, чертежей, планов города 1768 года 186 и новейшего: Историко-справочный путеводитель. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902. 24 с

заселятися, або були слабо розвинутими, що виключало їх з міського простору для більшості, однак не автора. Так, дослідниця А. Боженко доводить, що Харків з 1862 до 1910 зріс лише на 10 кв. верств, тобто з 16, 2 кв. верств до 26,8 кв. верств.²³ Подібна різниця кількісна різниця може пояснюватись лише тим, що харківський міський простір часто залучав до себе і своє передмістя, внаслідок власне Гусев і включав його до територіальних меж Харкова, навіть попри те, що пізніші плани міста не включали деякі території включені Гусевим до межі міста. Загалом, можна сказати, що Гусев до меж міста додав Панасівку, Піски Журавлівку, Москалівку, Аравію, Заїківку, Холодну гору, Лису гору, Іванівку Клочки, Гончарівку та Чугуївку.²⁴ Причина їх адміністративного ігнорування харківською міською думою полягала в тому, що Харків, як місто, розвивався занадто швидко для того, щоб у влади була можливість швидко реагувати на адміністративні та соціальні проблеми на новозаселених територіях, більше того, у влади не вистачало фінансів на те, щоб адміністративно залучити нові регіони міста в свою орбіту, брак коштів позначався не лише на саме залучення в адміністративну орбіту міста, але і на міську транспортну інфраструктуру, електрифікацію, дороги тощо.²⁵ Тобто розвиток периферії стикався з проблемами транспортної доступності. Міські проекти кінця XIX - початку XX століття передбачали створення радіальних трамвайних ліній, що мали з'єднати околиці з центром міста. Та реалізація цих планів, як вже згадувалось, уповільнювалась через фінансові обмеження й конкуренцію між міською адміністрацією та Бельгійським акціонерним товариством, яке контролювало частину транспортної інфраструктури.²⁶ Тим не менш, поступове покращення сполучення з центром підвищувало привабливість околиць для мешканців. Це сприяло зростанню попиту на оренду

²³ Боженко, Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. на матеріалах міста Харкова : дисертація ... кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.01 "Історія України" / А.О. Боженко; Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. - Харків, 2018. - 69 с.

²⁴ Там само с. 69.

²⁵ Боженко, Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. на матеріалах міста Харкова с... 71-72.

²⁶ Боженко О. МОДЕРНЕ МІСТО ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XIX – ПОЧАТКУ XX ст. ЯК ЄДНІСТЬ ЦЕНТРУ ТА ПЕРИФЕРІЇ НА МАТЕРІАЛАХ м. ХАРКІВ, Сумський історико-архівний журнал, м. Суми, 2017 с. 67

житла у віддалених районах, що, своєю чергою, стимулювало будівництво нових дохідних будинків поза межами центральної частини міста. Внаслідок чого в місті виникла типова для ХІХ століття проблема диспропорції простору, де місто існувало водночас в адміністративних межах і соціально-економічних межах. Виникло те, що є водночас і передмістям, але ним воно концептуально не є, бо стосунки між новозаселеними територіями і «старим» Харковом були тісніші за стосунки агломерації і її метрополії. Власне це і відчував О. Гусєв під час написання свого довідника. Власне такої ж самої думки і автори Путівника 1916 від спілки любителів природи, додавали деякі з вищеописаних регіонів до Харкова, як, наприклад, Холодну Гору, яку не лише додали до міської території, а й надали суто міських ознак, як сад.²⁷ Подекуди зустрічалась не лише адміністративне виключення периферії з міського простору, а й соціальне, бо дуже часто околиці мали маловиражені риси модерного міста і загалом харківська інфраструктура того часу була слаборозвинена, через що місто і особливо околиці утопали в багні.²⁸ Також розподіл центрів міста і околиць прослідковується в освітленні міста, але, що цікаво не в бік центру, адже на околицях вуличне освітлення було переважно електричним і гасовим, то в центрі все ще зберігались нафтові.²⁹ А точніше на 1906 рік вуличне освітлення досягло такого поширення, що лампи, горілки просто крали, також часто їх розбивали, так, з 1 вересня 1905 року по 1 лютого 1906 року було знищено 500 ліхтарів, і потріскано 2468 ламп, відносно крадіжок статистика така, було вкрадено 395 ламп і 395 горілок. Однак, це не заважало розповсюдженню вуличного освітлення в подальші роки, так вже на 1910 рік в Харкові було встановлено 489 електричних, 1049 газових, 1426 гасових ламп.³⁰

Ще одним способом міщан віддаляти чи приближати себе з центром чи передмістям було місцепроживання, а саме його престижність, так за один кв.

²⁷ Харьков : путеводитель для туристов и экскурсантов / Харьковское общество любителей природы . – 3-е изд . – Харьков : Типография И.М. Аничкина, 1915 . – 6 с., 13 вл. л.: карт.

²⁸ Боженко О. МОДЕРНЕ МІСТО ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст. ЯК ЄДНІСТЬ ЦЕНТРУ ТА ПЕРИФЕРІЇ НА МАТЕРІАЛАХ м. ХАРКІВ, Сумський історико-архівний журнал, м. Суми, 2017 с. 67

²⁹ Харьков : путеводитель для туристов... 17 с.

³⁰ Полянская Н. Харьков и губерния на страницах газеты "Южный край"(1880-1919) / уклад.: Т. Гологорская, Н. Манова. 9-те вид. Харьков : Хар. гос. науч.б-ка им. В.Г. Короленка, 2015. Т. 9. с. 59

сажень у 1915 році покупець мав заплатити 500 рублів, через що центр став приваблювати все більше заможних людей, а периферія навпаки бідних і в великій кількості, адже починаючи з 1880 року харківське будівництво переживає справжній «бум», особливо в будівництві кам'яних будинків, так довідник 1915 року вказує, що в період до 1880 року було побудовано лише - 11,28% усіх кам'яних будівель міста, а в більш пізніший період уся решта, за роками це відображається наступним чином: 1880 - 1890 - 11,11%, 1891 – 1895 - 9,11%, 1896 - 1900 - 22,20%, 1901-1905 - 19,07%, 1906 - 1911 - 27,23%, однак це не врятувало Харків від дорогих цін на квартири.³¹ Тому, на початку ХХ століття деякі орендарі, заможні люди тощо, починають об'єднуватись у кооперативи і будувати нові будинки.³²

Тобто, можна сказати, що просторове становище Харкова в середині ХІХ – початку ХХ століття було в хиткому положенні. Першочергово тому, що Харків як місто модерного типу почало занадто швидко розвиватись і цей розвиток припав на часи, коли науково-технічний прогрес значно пришвидшився, внаслідок чого бюрократичні можливості адміністрації міста були обмежені фінансово. Це значно ускладнювало приєднання новозаселених території до міста, що змушувало адміністрацію обирати варіант з перетворенням їх на щось середнє між частиною міста і передмістям, бо надати їм повноцінну адміністративну раду Міська дума не мала змоги, адже це було занадто дорого прокладати нові дороги, розробляти нову і збільшувати стару міську інфраструктуру, та і самі часи зробили місто занадто дорогим для утримання, бо додалась потреба містян у електрифікації будинків і весь час потрібно було в «старому» Харкові проводити нові каналізаційні шляхи тощо, але при цьому поліцейські, спираючись на О. Гусєва, ці частини міста тримали під своїм контролем, тобто вони все ж таки були залучені в місто, але не повноцінно і не офіційно.

Звичайно, що без економічного розвитку географічне і соціальне

³¹ Там само. С. 17-18.

³² Там само. С. 18.

розширення Харкова не могла і бути, адже людина не буде мігрувати у пошуках кращої долі в місце, де їй ж буде гірше, а фінансові операції і капітал з них не буде осідати в місті. Проте, Харків, як місто, почало розвиватись і основний поштовх до розвитку як в XVIII столітті, так і в другій половині XIX століття отримував з щорічних ярмарок, які відігравали ключову роль у формуванні торговельно-комунікаційного статусу міста. Ярмарки не лише стимулювали грошовий обіг, але й активізували просторову мобільність населення, сприяючи притоку як дрібних торговців, так і більш заможних купців із інших регіонів імперії. У контексті другої половини XIX століття особливу вагу мали ярмарки, які поступово перетворилися на стало функціонуючі економічні центри, що створювали локальний і транзитний капітал. У місцях їхнього проведення, переважно в центральних районах, виникали нові торгові ряди, готелі, склади й тимчасові ринки, що, у свою чергу, сприяло формуванню густішої забудови навколо. Однак, зиск від ярмарок та торгівлі проявлявся і віддалених від центра місцях у вигляді розбудови кам'яних та дерев'яних будівель та нових створенням невеликих районів поблизу транзитних і залізничних шляхів.

Однак все ж таки особливу вагу в цьому дійстві мала поява кінно-залізної дороги у 1880их роках, яка здешевила рух по місту і внаслідок чого міщани, що не мали своїх квартир переїжджали ближче до новоствореної інфраструктури, це також стали вигідним і для орендарів, які і почали масово будувати нові будинки біля міських артерій на околицях.³³ Також слід згадати трамваї, які з'явилися в Харкові у 1906 році, а саме 3 липня з першою трамвайною лінією 3.8 км., що зв'язувало Балашовський вокзал з Павловською площею, а працювало загалом 9 вагонів. Звичайно, на трамвай, як новий вид транспорту, відразу з'явилась реакція місцевих підприємців в залізно-гужовому сервісі, що були невдоволені появою конкурента.³⁴ А саме невдоволенням залишились Бельгійське акціонерне товариство з яким у міста був довгий конфлікт. Так

³³ Багалея т2. С. 63

³⁴ Полянская Н. Харьков и губерния на страницах газеты "Южный край"(1880-1919) / уклад.: Т. Гологорская, Н. Манова. 9-те вид. Харьков : Хар. гос. науч.б-ка им. В.Г. Короленка, 2015. Т. 9. с. 67.

автори путівника 1915 вказують, що так виникло приблизно 10 поселень, які мали усі принади модерного міста – гарні і вимощені дороги, електричне освітлення, водопровід тощо.³⁵ Проте найбільшого розмаху будівництво Харкова зазнало у 1890ті роки, коли почалося стрімке зростання кількості нових садиб і квартир, особливо в районах, прилеглих до нових транспортних ліній. Так, за переписом 1892 року, у адміністративних межах Харкова нараховувалося 7080 дворів, у межах яких було збудовано понад 20 тисяч будівель.³⁶ У цей час район Холодної Гори залишався ще малозаселеним. Цікавим було те, що саме там зафіксовано найбільшу кількість примітивних, здебільшого дерев'яних споруд і найбільшу кількість в відсотковому відношенні, близьку до половини, традиційних хат.³⁷ Що знову показує деяку соціальну диференцію у місті та складнощі картографування Харкова. Окремо можна відзначити і будівлі, які існували поза межами адміністративних меж Харкова, на них припало 1654 дворів, де розташовувалось 4443 будинків.³⁸ Крім цього треба згадати і те, що подібний ажіотаж пробудив в орендаторах чистий егоїзм, внаслідок чого більшість з цих будинків була не придатна для життя, або наближалась до такого звання, бо переважна кількість житлових приміщень перебувала у підвальних кімнатах, не мала базової гігієни та й сама по собі якість цих будинків була низька.³⁹ Також, треба відзначити, що основним будівельним матеріалом продовжувало залишатися дерево, яке, попри поступове, доволі повільне витіснення каменем, залишалося доступним і дешевим засобом розширення житлового фонду в нових районах, що вкупі з низькою якістю житла та непридатних для проживання умов створювали сприятливі умови для епідемій, пожеж тощо.

Так само не слід забувати і про вплив промислового капіталу у Харкові, який був відчутний ще у 1860ті роки, адже саме в цей час з'являється потреба у

³⁵ Харьков : путеводитель для туристов и экскурсантов / Харьковское общество любителей природы . – 3-е изд . – Харьков : Типография И.М. Аничкина, 1915 . – 18 с., 13 вл. л.: карт.

³⁶ Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. с. 72

³⁷ Там само с. 72

³⁸ Там само. С. 72

³⁹ Там само с. 76-77.

створені торгової біржі, де промисловці, торговці та інші охочі проводити торгові операції.⁴⁰ Це показувало те, що Харків був вже готовий до вступу у модерну епоху, принаймні ті його мешканці, які працювали з грошима. Однак, сама біржа з'явилась лише 1880ті роки.⁴¹ Це вказує на те що Харків ставав все більшим центром тяжіння економічного і соціального розвитку. Відповідно, ці процеси не лише підтримували економічну активність, але й впливали на географічне структурування міського простору, зумовлюючи появу нових комунікаційних вузлів і зон постійного скупчення населення.

1.2. Індустріалізація у Харкові в другій половині XIX століття.

Формування промислового комплексу є складним і комплексним процесом, який відображає розвиток економічної системи в регіоні та державі загалом. Він відіграє ключову роль у забезпеченні населення товарами широкого вжитку, а у випадку Російської імперії, і Харкова зокрема, і форсованим втисненням населення у модерну епоху. Через що другу половину XIX століття в Харкові слід розділяти на два умовних етапи становлення харківської промисловості. Перший – до 1870 і другий до 1900 року. Це умовне розділення обумовлене значним збільшенням населення в Харкові протягом 1850-70 роки, що повністю змінювало загальне промислове становище в Харкові. Так, на перший етап індустріального розвитку в місцевому промисловому комплексі домінувала лише легка промисловість, переважно пов'язана з промивкою вовни. Також на цей період припала поразка Російської імперії в Кримській війні, що значно похитнуло становище держави на міжнародній арені і це стало причиною проведення негайних радикальних реформ. Більше того, ця війна сама по собі вдарила по економіці імперії, зокрема Харкова і губернії. Крим у середині XIX століття був важливим ринком збуту як для харківської продукції, так і джерелом певних видів сировини, яка активно використовувалась на

⁴⁰ Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. с. 62

⁴¹ Там само с. 62

харківських підприємствах. Втрата цього регіону через воєнні дії автоматично означала різке падіння внутрішнього попиту на промислові товари, зниження обсягів реалізації й фінансові втрати для купців і фабрикантів, які вже існували. Окрім того, війна з Францією і Британією поставила хрест і на зовнішній торгівлі ці дві країни, які були одними з головних покупців окремих видів сировини та продукції, виготовленої на території Харківської губернії, виявились недоступними для експорту.⁴² Це створювало цілий клубок економічних труднощів фабриканти втрачали замовлення, сировина залишалась на складах, готова продукція не мала куди йти. І все це на тлі загальної економічної турбулентності, спричиненої не лише війною, а й внутрішньою нестабільністю, логістичними проблемами, та повільною реакцією влади на нові економічні реалії. Основною реформою з усіх стала відміна кріпосного права. 19 лютого 1861 року Олександр II видав свій Маніфест, в якому він відмінив кріпосне право. Відміна кріпосництва значно покращувало становище модернізаційних процесів в Російській імперії, які доволі часто не могли розвинути далі після своєї появи в міському середовищі. Так само це вивільняло чималу кількість людського потенціалу в країні, дослідник Н. Проць у своїй дисертації, до прикладу, наводить цифру в 573293 кріпаків державних та дворових, що отримали земельні наділи в Харківській губернії після відміни кріпосного права.⁴³ І дійсно, протягом 1860-1870 років простежується значна урбанізаційна хвиля яка буде тривати до 1880х, однак значного впливу на розвиток промисловості в 1860ті роки вона не мала, вона все ще розвивалась повільно.⁴⁴ Лише починаючи з 1870 років можна говорити про початок індустріалізації Харкова, адже до цього часу переважна частина всіх промислових об'єктів все ще зберігала ручне виробництво, а не механізоване. Так, на 1856 рік в місті існувало 7 вовнянопромивочних

⁴² Степанов В. Крымская война и экономика России. Вопросы теоретической экономики. 2018. Т. 1, № 1. с. 125-126

⁴³ Проць Н. В. Дворянство харківської губернії другої половини хіх – початку хх ст. : дис. ... канд. іст. наук : 032. Харків, 2015. С.74

⁴⁴ Гусев А. Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях (с приложением снимков, воспроизведенных с редких картин, акварелей, гравюр, фотографий с природы, чертежей, планов города 1768 года 186 и новейшего): Историко-справочный путеводитель. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902 с. 34

мануфактур, які залучали у промисловість більш ніж 2000 чоловік, адже це було переважно сезонною роботою, загально оборот капіталу з цих мануфактур складав до 600000 рублів, а виготовлення продукції на 1000000 рублів.⁴⁵ Про прибутковість і вовнопромичнової індустрії в Харкові в цей час говорить і те, що лише дві мануфактори Рижова і Кувшинікова могли приносити майже половину від загальної суми в 1000000 рублів, від 300-400 тис. рублів за літо.⁴⁶

Примітним було і те, що в цей час паралельно із надприбутками з вовняної індустрії європейські промислові гіганти вже майже перейшли на бавовну, яка була дешевшою ніж вовна і доступнішою. Принаймні текстильна промисловість в Англії вже на момент 1856 року перейшла на бавовну з Індії та США, цьому сприяли як смаки покупців, так і науково-технічний прогрес з домішками капіталізму, де місця старій вовняній промисловості не було місця і це при цьому, що більша частина населення країни була залучена до вовняної промисловості.⁴⁷ Порівнюючи ці два факти можна стверджувати, що становище саме індустріального розвитку в Харкові, та загалом в Російській імперії, усе ще перебувало у своєрідному зародковому стані. Це виявлялося як у технічній відсталості, так і в організації самого виробничого процесу. Адже навіть така галузь, як промивання вовни, яка здавалася б другорядною й мало прибутковою за європейськими мірками приносила величезні надприбутки, забезпечуючи роботою тисячі людей, головним чином жінок та підлітків. При цьому в Англії ще в XVIII столітті подібні підприємства вже були механізовані і функціонували як повноцінні заводи. Головним чином цей надприбуток йшов із торгівлею з Австрією і Прусією, які не мали широкого доступу до бавовни і своєї вовни, через що подібна промисловість в подібній великій за розміром і населенням держави і приносила такі прибутки, особливо в місті подібному до Харкова, який стояв на перетині торгових шляхів, як всередині імперії, так і міжнародних торгових сполучень по суші і з портів до центральної частини

⁴⁵ Багалей Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2 Т2. 542.

⁴⁶ Там само. С 542.

⁴⁷ K. Sugden, A. Cockerill The Wool and Cotton Textile Industries in England and Wales up to 1850 С. 4-5

імперії.⁴⁸ Окремо можна згадати і те що на першому етапі розвитку індустріального комплексу в Харкові у другій половині XIX століття вовну продовжували промивати вручну, без використання будь-яких спеціальних машин, парових приводів чи навіть простих механізмів. Цей факт демонструє не тільки технологічну, але й економічну нерівність, яка утвердилася між Російською імперією та передовими країнами Заходу. Водночас така ручна форма праці, попри її архаїчність, залишалася домінуючою не лише через технічну відсталість, а й через надлишок дешевої робочої сили, яку не було потреби замінювати машинами. У цьому сенсі Харків являв собою класичний приклад міста, де індустріалізація йшла дуже повільно, не встигаючи за демографічним та соціальним розвитком. Це, насправді, яскраво свідчить про відставання регіону від провідних європейських країн зокрема Англії, де ще в XVIII столітті вовняні мануфактури вже працювали як повноцінні заводи з механізованими процесами.

Крім вовнопромивичної мануфакторної промисловості місто мало додатковий промисловий потенціал. Він був невеликий, але подекуди із значними прибутками, це можна довести статистичними даними наведеними Д. Багалієм у переліку кількох прибуткових, більш ніж 10000 рублів заводів і фабрик з продукцією яку вони виробляли: сальні свічки - 4 заводи, 44 робітники, оборотний капітал 72 000 рублів., виробництво на 122 000 рублів; миловарні - 3 заводи, 41 робітник, оборотний капітал 60 000 рублів., виробництво на 81 000 рублів; каретні майстерні - 9 штук, 180 робітників, оборотний капітал 35 000 рублів., виробництво на 61 000 рублів; мідно-плавильні - 2 заводи, 34 робітники, оборотний капітал 30 000 рублів., виробництво на 54 000 рублів; ваткові – 3 фабрики, 36 робітників, оборотний капітал 19500 рублів, виробництво на 34000 рублів; лакові вироби - 1 завод, 7 робітників, оборотний капітал 9 000 рублів., виробництво на 15 000 рублів; тютюнові фабрики - 5 штук, 28 робітників, оборотний капітал 14 000 рублів., виробництво на 22 000 рублів; саловарні - 3 заводи, 27 робітників, оборотний

⁴⁸ Багалей Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова... Т. 2Т2. с. 542

капітал 10 000 рублів., виробництво на 16 600 рублів; загалом ж фабрик і заводів було 52 штуки з 2499 робітниками в них.⁴⁹ Проте проблема полягала в тому, що їх кількість у порівнянні з останньою чвертю XIX століття впала, а не зросла, хоча населення Харкова лише зростало з роками і не просідало майже ніколи.⁵⁰ Примітним було і те, що місцеві не особливо і бажали купляти продукцію місцевого виробництва, бо їм це було не вигідно, адже ціни в місті подекуди були вищі за столичні, тому майже вся продукція йшла на експорт, але і там часто не витримувала конкуренцію, бо робітники були не настільки кваліфікованими, щоб вдало конкурувати із московськими чи пітербурзькими і тим більше з європейськими.⁵¹ Тут також зіграла роль загальної відсталості, як держави, так і регіону у науково-технічному плані.

Ще однією прикметою харківського промислового комплексу на першому етапі індустріального розвитку у XIX столітті було те, що до нього були залучені цехові і ремісничі майстерні. Так само, у тогочасному Харкові не існувало чіткого розмежування хто є хто - тобто де закінчується кустар і починається вже ремісник або член цехової корпорації. Це обґрунтовувалось тим, що бюрократична система Російської імперії, з її постійною плутаниною, затримками і недосконалістю, фактично дозволяла багатьом уникати будь-якої офіційної реєстрації. Багато хто з кустарів просто не записувався до жодної майстерні або цеху, бо це вимагало часу, грошей та зусиль, а інколи ще й створювало зайві проблеми.⁵²

Однак це не заважало розвитку ремісничій і цеховій промисловості. В Харкові, попри те, що не було великої потреби у предметах розкоші, чіткої моди та інших модерних віянь схожих на культуру споживання подібні ремісничі установи з'являлись. Особливо серед них вирізнялися кравецькі майстерні, зокрема Губина, Максимова, Кнепфера, де працювали десятки робітників, здебільшого чоловіки, які вже мали певну спеціалізацію. Крім них,

⁴⁹ Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2 с. 542-543

⁵⁰ Там само. с. 543

⁵¹ Там само. С. 544

⁵² Ховтура А. Становлення та модернізація соціальної інфраструктури губерньських міст Лівобережної України (кінець XVIII - початок XX століть) : дис. ... канд. іст. наук : 032. Харків, 2021. с. 72

слід згадати модисток Саде, Капель, Томассень жіночі ательє з виготовлення капелюшків та іншого жіночого вбрання, які користувалися значною популярністю серед міщанок та поміщиць. Також знаними були сапожна майстерня Вильгельма, столярні заклади Доберта, Келера, Іоахима і Бетхера. Примітною установою вважалась і майстерня годинникаря Торесона, що займалася не тільки дрібним ремонтом, а й виготовленням частин годинників вручну. Окремо варто виділити й кондитерські Море і Козлова, вироби яких славилися не лише добротою, а й естетичним оздобленням, що могло позмагатися навіть із деякими столичними зразками. Щорічний валовий дохід у кожному з таких підприємств перевищував 40000 рублів - для тогочасного Харкова це були досить значні суми. Деякі з майстерень наймали понад 50 працівників, а рівень заробітної плати був дуже різноманітним і залежав як від кваліфікації, так і від виду роботи: від 25 до 200 рублів на рік.⁵³ З цього можна зробити висновок, що реміснича не індустріальна промисловість, більше схожа на магазину, мала більший і подекуди вагоміший вплив на весь індустріальний комплекс Харкова в цей час.

Також не слід забувати і про цеховиків, які, незважаючи на загальний занепад цехової системи, все ще продовжували існувати в Харкові і мали своє визначене місце у міській думі. Тобто, вони приймали участь не тільки у соціально-економічному житті міста, але й у його культурно-політичному розвитку. Їхня активність була підтвердженням того, що ремісничий прошарок зберігав певну вагу у міському самоуправлінні. Власно, це засвідчує не лише міський статут, але і наявність у них значної нерухомості: на 1864 рік харківська реміснича управа володіла кам'яним будинком із подвір'ям вартістю близько 30 тис. рублів, а також іншими житловими будівлями, вартістю ще на 15 тис. Для порівняння - київська управа у 1896 році мала у власності тільки один будинок за 26 тис. рублів⁵⁴. Такий матеріальний стан показує, що харківські цеховики ще довго лишались важливим елементом міського

⁵³ Багалеї Д. І., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. С. 543

⁵⁴ Шандра Валентина Міщанські органи станового самоврядування в Україні кінець XVIII - початок XX ст.. К.: Інститут історії України НАН України, 2016. с. 140-141.

простору, навіть коли в інших містах їхня роль вже майже зійшла нанівець.

Не зважаючи на загальний тренд до індустріалізації, традиційні форми ремесел у Харкові ще довго зберігались, поєднуючи старе і нове у структурі міської економіки. Однак, промисловий першого етапу свого становлення в другій половині XIX ст. в Харкові з усіма складнощами був надзвичайно розвинутий як для Російської імперії, адже в місті були представлені всі види соціально-економічно розвитку, як архаїчні пережитки у вигляді цехів, переваги кустарів, так і заводський та фабричний, також почала зростати тенденція переваги заводського і фабричного комплексу над цеховою і кустарною промисловістю. Окремо слід виділити особливу перевагу Харкова у розвитку промисловості, а саме те, що він центром імперським центром торгівлі, сюди вивозилися товари з усіх куточків країни, і навіть іноземні товари, що значно пришвидшувало як розвиток капіталізму, так і саме місто.

Другий етап становлення індустріального комплексу Харкова припадає на останню чверть XIX століття, коли місто почало поступово набувати рис справжнього промислового центру. Саме в цей період дедалі активніше впроваджувались нові технологічні винаходи які завозили з заходу, а після виробляли вже тут, з'являлись великі підприємства які претендували на монополії, а також змінювалась структура праці - на зміну кустарним майстерням приходили фабрики і заводи, які все частіше орієнтувались не лише на внутрішній, а й на зовнішній ринок.

Цей перехід був нерівномірним, однак він яскраво засвідчив початок нової доби в економічному і індустріальному розвитку Харкова. Передусім цьому сприяла вже згадана поразка в Кримській війні і наступні радикальні реформи в країні, що були пов'язані із розумінням еліт повної відсталості держави від європейських країн. Усвідомлення цього призвело до потреби в державі створити власне індустріальне, механізоване промисловство. Однак, виникла інша проблема, кадри на місцях, загальний розвиток промисловості та відсутність сприятливих інвестиційних умов змусили уряд «очолити» промисловий бум в державі. Подібну ситуацію описав дослідник В. Куліков

вивівши її в систему Гершенкрона–фон Лауе, які дійшли висновку, що державна політика з індустріалізації була основним чинником промислового «буму» в імперії.⁵⁵ Уряд намагався активно стимулювати будівництво залізниць, що вимагало значних обсягів сталі, паровозів та іншого обладнання. Для забезпечення внутрішнього виробництва цих ресурсів були запроваджені були високі митні тарифи на імпорт, що захищало вітчизняних виробників від іноземної конкуренції. Крім того, держава надавала субсидії та інші форми підтримки підприємцям, які вкладали кошти у розвиток промисловості.⁵⁶

У випадку Харкова вплив схеми Гершенкрона–фон Лауе відчувався досить помітно, хоча й мав певну специфіку. Місто, розташоване на перетині важливих транспортних артерій, ще з початку XIX століття розвивалося як адміністративний і торгівельний центр Слобожанщини. Однак саме поява залізничного сполучення, насамперед Курсько-Харківсько-Азовської залізниці радикально змінила темп і напрямок економічного зростання. Держава закуповуючи великі обсяги металу, паровозів, залізничних шпал, створювала гарантований попит для виробників і ця тенденція швидко дійшла й до Харкова. Тут почали відкриватися нові підприємства механічні заводи і фабрики, парові млини, дрібні мануфактури, а також отримали свій поштовх машинобудівні й металообробні заводи. Серед них найяскравішим прикладом є, акціонерне товариство Гельферіх-Саде, яке стало одним з найбільших у регіоні і мало своє ім'я по всій імперії. Однак, існує і критика подібного підходу до аналізу генези промислового розвитку в Російській імперії і в Харкові зокрема. З однієї сторони А. Кахан наполягає на тому, що держава створювала сприятливі умови для введення бізнесу, що приваблювало як внутрішніх, так і зовнішніх інвесторів, але сама не брала в цьому участі, Дж. Маккей ж навпаки вважав, що держава приймала участь в індустріалізації країни, але лише в дуже малих кількостях, а більшу частину «збудував» іноземний капітал.⁵⁷ Так чи

⁵⁵ Куліков В. Російська імперська індустріалізація та дискусія про її рушійні сили в історіографії, Вісник ХНУ: Серія: Історія ... 2017, Вип. 53 с. 105

⁵⁶ Там само. с. 105

⁵⁷ Там само. с. 105

інакше, але це доводить думку про те, що Російська імперія грала роль наздоганяючого Європу у своєму індустріальному перетворенні, адже основні галузі індустріального комплексу тримали іноземці.⁵⁸

Проте, цікавим тут є те, що держава чимало інвестувала в промисловість, надаючи як кредити, так і різноманітні пільги та привілеї для заохочення підприємців і купців. До прикладу, існувало «Положення про мито на право торгівлі та інших промислів», що створювало сприятливі умови для започаткування та ведення промислової діяльності.⁵⁹ Звичайно, надання привілеїв як форми державної підтримки виглядало дещо архаїчно, майже як феодалний рудимент, адже в епоху розвиненого капіталізму та ринкової конкуренції подібні підходи вже майже не практикувались у провідних європейських країнах. Проте в умовах Російської імперії, де модернізація часто йшла в обхід логіки вільного ринку, це якимось працювало. Влада шукала власний шлях до індустріалізації, і нехай цей шлях був не завжди послідовний або ефективний, проте мав свої результати. Іншими словами, можна сказати, що всі три точки зору на процес індустріалізації в Російській імперії і Харкові зокрема мають право на існування і всі вони будуть правильними в залежності від оптики, яку дослідник буде використовувати. Адже, на прикладі Харкова, бували випадки, коли іноземний капітал ставав настільки сильним, що починав заважав індустріальним і модерним перетворенням, як це було у Харкові, так у 1882 році Міська дума підписала контракт із Бельгійським акціонерним товариством кінно-залізних доріг за умовами якого міське самоврядування не мало право втручатися в розбудову міської інфраструктури.⁶⁰ Разом з тим підтверджується знову ж таки роль державі, як керуючого процесами модернізації, наприклад, акціонерне товариство Гельферіх-Саде починало свій

⁵⁸ Титаренко Л. Г. Российская модернизация – капиталистический проект цивилизационного развития. Журнал социологии и социальной антропологии. 2020. Вып. 5. С. 149-150.

⁵⁹ Романюк Н. Основні тенденції розвитку підприємництва у промисловості України (друга половина XIX – початок XX століття). Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. 2008. Т. 1, № 11. с. 201

⁶⁰ Боженко, Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах міста Харкова : дисертація ... кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.01 "Історія України" / А.О. Боженко; Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. - Харків, 2018 с. 102.

шлях у 1880ті роки, як металообробний і чавуноливарний завод, однак вже 1890их роках основним продуктом товариства стала машинобудівна галузь., передусім орієнтована на село.⁶¹ Це насамперед було пов'язано з тим, що товариство, тобто підприємці, промисловці і всі дотичні до виробництва кола, орієнтувались вже на нові умови ринку, які були сформовані в основному державними рішеннями та політикою. Якщо раніше дефіцит сталі був чи не основною проблемою у важкій індустрії, то тепер ситуація кардинально змінилася сталі почало вистачати, більше того, її стало занадто багато, тобто почало накопичуватись понад попит, що в свою чергу створювало нові виклики перед виробниками. Цей надлишок підтверджується також і в періодичних джерелах того часу, зокрема у виданні під назвою «Горнозаводской листок», де прямо наведено статистику по виробництву сталі в межах усієї Російської імперії. Із цих даних чітко видно що виплавка сталі зростала буквально в геометричній прогресії протягом усього періоду з 1880 по 1900 рік включно.⁶² Поряд з цим існувала і потреба у машинобудівній і вагонобудівній галузях, адже більша частина сталі протягом 1870-1880 років йшла саме на розбудову залізничних сполучень, лише з 1890 років сталь почала йшли на інші потреби.⁶³ Таким чином вже в 1895 році виникає харківський паровозобудівний завод в районі Балашовки, який водночас з'явився внаслідок діяльності інвестицій підприємців(включно із іноземцями, а саме Р. Бує) і в той же самий час всіляко підтримувався державою, отримував держзамовлення.⁶⁴

Отже, поєднуючи дані з «Горнозаводского листка» і стану машинобудівельних і вагонобудівельних заводів в Харкові, можна сказати, що в промисловому пейзажі Російської імперії Харків починаючи з 1870-1890их років став себе почувати, як один з основних центрів промисловості імперії і

⁶¹ Електронний ресурс. Развитие «Гельферих-Саде» и промышленности Харькова как предпосылки развития спорта и зарождения футбола , ЯХарьковчанин, URL: <https://ikharkovchanin.com/ru/article-2992-razvitie-gelferikh-sade-ipromyshlennosti-kharkova-kak-predposylki-razvitiya-sporta-i> (дата звернення: 11.04.2025). – рос.

⁶² Горнозаводской листок 1 ноября 1903 №23

⁶³ Соловйова А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. Москва «Наука», 1975. 223 с. – рос

⁶⁴ К. Олександр, Харьковский паровозостроительный завод в конце XIX 20-е гг. XX столетия и развитие тракторостроения, Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения, 2014 с. 82.

зокрема регіону. Однак так чи інакше Харків перетворювався на модерне, індустріалізоване місто.

Це підтверджують статичні дані наведені Д. Багалієм, таким чином у 1856-1876 років в Харкові з'явилося приблизно 76 підприємств, що подвоїло кількість підприємств у Харкові загалом, що створило ситуацію, де на одне промислове підприємство підпадала 652 чоловік. Що з одного боку замало, але в цей самий час Харків почав переживати найбільш кардинальну зміну в міському і соціальному просторі, бо урбанізаційні процеси почали все більше вдаватися взнаки і темпи росту населення з ним. Протягом 1870-1876 років ж було створено 24 промислових підприємства, що також говорить про інтенсивність і нарощування обертів у створенні промислового потенціалу міста. Зі збільшенням підприємств збільшувались і прибутки підприємців. Тому слід зазначити і найприбутковіші підприємства що були на 1876 рік, а саме кондитерську фабрику купця Полехтова з річним виробництвом на 325 тис. рублів, вовномийну фабрику Бірюкова та акціонерного товариства торгівлі вовною - 171 тис. рублів, а також гурільчасті заводи Борткевича 159 тис. рублів, Чернишева 156 тис. рублів, Ковалевської 96 тис. рублів, Гільдербрандта 84 тис. рублів, чавуноливарні підприємства Вестберга 94 тис. рублів та Пономарева 72 тис. рублів; загальна ж прибутковість всіх 128 підприємств сягала більш ніж 3,6 млн. рублів.⁶⁵

Все це дає змогу сказати те, що в Харкові починає розвиватись тяжка промисловість, особливо чавуноливарна, так само продовжує добре себе почувати вовномийна промисловість. Пропорційно важка промисловість була вигіднішою ніж вовняна, до прикладу можна взяти завод купця Німченка-Куліковського, який при значній робочій сили - 142 людини, заробляв лише 50000 рублів, в той час, коли інородець Пильстрем маючи в три рази менше людей, 42 чоловіка, виробляв товару на 57500 рублів.⁶⁶ Тобто, можна сказати, що почався процес переорієнтації промисловості на тяжку, хоча доля легкої все

⁶⁵ Багалей Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. С. 547-550

⁶⁶ Там само с. 547-550

ще залишається значною, адже крім вовняної, були і інші промислові сфери, наприклад виробництва тютюну(усіх видів), гурільні, пивоварні тощо.

Вовномийна промисловість була найвідсталішою галуззю індустріально комплексу, адже сама по собі вовна все більше втрачала позиції на ринках збуту, бо обробка бавовни була значно вигіднішою, але вона все ще залишалась найприбутковішою. Проте, все ж таки, вовняна індустрія в Харкові покращувалась, впроваджувались нові методи виробництва, виробництво механізувалось і відповідно скорочувалась кількість залучених до виробництва робітників.⁶⁷ Так, в 1870х на виробництвах почали з'являтися «Левіафани», машини де миття поєднувалось з сушінням і виробництвом.⁶⁸ Також розвиток вовномийної галузі можна прослідкувати завдяки спискам Д. Багалія, за його даними у 1856 році на ще контрольовані Кувшиніковим мануфактурі працювало до 700 робітників, а вже в 1876 році 1066 робітників було залучено загалом в вовняну промисловість, на підприємствах які контролював підприємець(воно було розділено між двома орендарями) працювало всього 267 робітників.⁶⁹ Так само про розвиток індустріального комплексу в Харкові говорить те, що в вовняну промисловість було залучено акціонерне товариство, що говорило лише про пришвидшений розвиток капіталізму у Харкові в порівнянні з минулими роками.

Для порівняння розвитку капіталістичних відносин, а отже і індустріального розвитку, слід порівняти близьку до вовномийної промисловості – ткацької. Так, можна привести до прикладу місто Лодзь, подібно до Харкова місто почало розвиватись як індустріальний центр лише у другій половині XIX століття, однак капіталістичні відносини розвивались в міста значно швидше, бо Лодзь на 1870 роки мав двох індустріальних барони, які майже повністю контролювали всю промисловість міста цими баронами

⁶⁷ Левицький В. Розвиток легкої промисловості в харківській та херсонській губерніях (друга половина XIX – початок XX ст.). Гуржіївські історичні читання. 2017. Т. 1, № 12. С. 111

⁶⁸ Левицький В. Технічне становище легкої промисловості українських губерній Російської імперії в середині XIX – на початку XX століття Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. 2018. Вип. 50, с. 344

⁶⁹ Багалей Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. С. 543-550

були Карл Шайбер та Ізраїль Познанський.⁷⁰

Ці барони тримали у своїх руках не один завод чи фабрику, а цілий комплекс підприємств, які утворювали так званий закритий цикл виробництва від постачання сировини до остаточного продукту. Така модель цілого індустріального комплексу забезпечувала їм не лише стабільність, а й повний контроль над усіма етапами промислового процесу, що, безумовно, відрізнялося від того, як розвивалась промисловість у Харкові. Харківські купці та промисловці, попри певні намагання до концентрації виробництва, все ж не змогли досягти рівня централізації й монополізації, подібного до того, що спостерігався у Лодзі. Ба більше, промисловий розвиток Лодзя був цілісним, спрямованим, з акцентом на модернізацію, тоді як у Харкові він часто носив фрагментарний характер і базувався на ініціативі окремих осіб, а не системному підході.

Цікавим і показовим у цьому контексті є те, що обидва індустріальних барони, про яких ідеться, були іноземного походження, що підкреслює важливість і навіть домінування іноземного капіталу в індустріальному розвитку Російської імперії в останній чверті XIX століття. Їхній вплив часто сягав за рамки окремого підприємства вони формували ринок праці, встановлювали стандарти виробництва, а в деяких випадках навіть впливали на місцеву політику чи освітню сферу. Так, наприклад, Ізраїль Познанський тримав і підтримував різноманітні єврейські школи, був головою громади, членом наглядової ради тощо, тобто мав значний вплив, як в сфері освіти, так і в місцевій політиці.⁷¹ Проте, тут слід відзначити, що і в Харкові були подібні випадки такого собі меценатства, наприклад, Максиміліан Гельферіх, так само підтримував місцеві школи і технікуми, і що найбільш цікаво, підтримував

⁷⁰ M. Grabowski The 18th And 19th Century Industrialization Process as The Main Aspect of City Creation and Its Impact On Contemporary City Structures: The Case of Lodz, IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 2019 – с. 3

⁷¹Електронний ресурс. Poznański Izrael Kalmanowicz, Muzeum Historii Żydów Polskich, URL: https://sztetl.org.pl/he/node/5217?utm_source (дата звернення: 02.05.2025).

місцевий спорт, особливо футбол.⁷² Повертаючись до порівняльного аналізу, слід зазначити, що хоча в Харкові й мали місце подібні спроби до індустріального зосередження згадаймо хоча б мануфактури й фабрики таких підприємців, як Рижов чи Кувшиніков, однак до рівня повноцінних монопольних структур, подібних до тих, що виникали у Лодзі, харківським підприємцям дійти не вдалося. Причини цього, як об'єктивні, так і суб'єктивні.

По-перше, Харків був фізично, ментально і соціально далеким від Європи. Це не лише знижувало інвестиційну привабливість регіону для західних фінансових структур, але й робило сам процес інвестування складнішим з огляду на законодавчі бар'єри, брак інфраструктури, обмеженість робочої сили, що мала би відповідну технічну підготовку. На противагу цьому, Лодзь мав значно вигідніше розташування він був географічно ближчим до європейського ринку, мав традиції ремісництва й текстильного виробництва, а головне був відкритим для капіталу з-за кордону. Наприклад, Карл Шайбер, німецький підданий, не лише заснував, а й успішно вів справи в Лодзі, перетворившись на одного з його головних промислових магнатів. Такі випадки показують, що саме міжнародна відкритість, підтримка місцевої влади і розвинена інфраструктура мали вирішальне значення для створення потужного промислового ядра чого, на жаль, не вистачало Харкову в ті часи. Також це пришвидшувало проникнення механізації та загалом науково-технічного прогресу в індустріальній сфері, бо майже весь індустріальний прогрес в Російській імперії забезпечували іноземні технології, які імпортувались до імперії.⁷³

Це яскраво проявляється на прикладі харківського канатного заводу, який у 1880-х роках залишався доволі архаїчним у своїй організації виробництва і який при цьому був один з небагатьох в підросійській Україні, крім нього

⁷² Електронний ресурс. Развитие «Гельферих-Саде» и промышленности Харькова как предпосылки развития спорта и зарождения футбола, ЯХарьковчанин, URL: <https://ikharkovchanin.com/ru/article-2992-razvitie-gelferikh-sade-ipromyshlennosti-kharkova-kak-predposylki-razvitiya-sporta-i> (дата звернення: 11.04.2025). – рос.

⁷³ Куліков В. Російська імперська індустріалізація та дискусія про її рушійні сили в історіографії, Вісник ХНУ: Серія: Історія ... 2017, Вип. 53 с. 105

існували ще 3 в харківській губернії і Одеський канатний завод.⁷⁴ На той час на підприємстві працювало приблизно 70 робітників, із яких лише близько 20 були залучені до механізованих і автоматизованих процесів виготовлення канатів. Решта ж працівників, тобто більшість, здійснювали плетіння канатів вручну, використовуючи традиційні ремісничі методи, що значно обмежувало обсяги виробництва та його продуктивність, на весь завод припадало всього 8 станків. Проте вже до кінця століття ситуація зазнала відчутних змін. У 1897 році власники підприємства здійснили масштабну модернізацію: було закуплено 147 ткацьких станків та ще 23 прядильні машини, причому все обладнання прибуло з Англії на той час провідного виробника текстильної техніки.⁷⁵ Загалом загальна кількість ткацьких і прядильних машин зросла до 270 одиниць, що дало змогу не лише значно прискорити виробничий процес, але й наблизити структуру підприємства до зразків європейських текстильних фабрик і заводів. Це також стало свідченням поступового переходу від ручної праці до машинної, що, хоч і з запізненням, все ж охоплював і Харків, як частину загального тренду модернізації в Російській імперії наприкінці XIX століття.

По-друге, сам уклад промислового розвитку Харкова був децентралізованим і надто строкатим для ведення бізнесу. Попри наявність великої кількості населення, залучити їх до роботи було складніше, через низьку заробітну плату, що зменшувало купівельну спроможність населення, а це в свою чергу унеможливлювало продаж продукції на місцевому ринку, а на міжнародному ринку місцева продукція конкурувати на рівних не мала змоги, бо англійські, німецькі, французькі товари були якіснішими і їх було значно більше.⁷⁶

Окремо варто звернути увагу на таку цікаву деталь, як надприбутки у харківських кондитерів та інших підприємців, які спеціалізувалися на

⁷⁴ Левицький В. Розвиток легкої промисловості в харківській та херсонській губерніях (друга половина XIX – початок XX ст.). Гуржіївські історичні читання. 2017. Т. 1, № 12. С. 110 - 111

⁷⁵ Там само. с. 110 - 111

⁷⁶ Куліков В. Російська імперська індустріалізація... с. 104

виготовленні та продажу хлібо-булочних виробів, зокрема солодоців. Такі прибутки, що явно перевищують звичайний рівень доходів у галузі харчової промисловості свідчать не просто про вдалі підприємства окремих осіб, а радше про наявність і навіть постійне зростання попиту на подібну продукцію серед місцевого населення. Це у свою чергу вказує на кілька важливих процесів, які тоді відбувалися у Харкові. По-перше, очевидне зростання самого населення міста, бо без цього просто не було б кому купувати стільки виробів. А по-друге, це також свідчить про зміну у смаках і споживчих звичках городян, адже в традиційному, ще доіндустріальному суспільстві, люди не витрачали би зароблені копійки солодоці чи інші модерні хлібні вироби, натомість усе пішло би на інші важливі для виживання потреби. Проте тут ми маємо вже іншу картину. Населення, яке потроху починає виявляти бажання не лише вижити, а й жити з комфортом, із певними елементами насолоди, зокрема гастрономічної. Це є дуже важливим знаком, бо йдеться фактично про перші, хоч і ще слабкі, зародкові ознаки формування суспільства споживання, що паралельно розвився в Європі і потроху ставав характерною рисою модерних урбаністичних центрів Європи. Харків, хоч і з відставанням, але також потрапляв у цей тренд, що свідчить про поступову зміну не лише економічної структури міста, але й ментальності його мешканців, їхніх потреб і цінностей. Збільшення потреб у гастрономічній промисловості означає, що Харків збільшувався демографічно. Збільшення ж населення підтверджується статистично у путівнику Гусєва, так, він вказує, що у 1856 році в Харкові проживало приблизно 30 тис. населення, а вже в 1873 році ця цифра сягала приблизно 82 тисячі чоловік.⁷⁷ Подібне збільшення населення дійсно вражає, хоча статистичні дані, на які Гусєв спирається піддаються сумніву, адже він спирався на одноденний перепис населення, що не відображає реальності в повній мірі, однак так чи інакше воно надає в повній мірі уявлення про темпи росту Харкова в цей період і про те, як швидко мав реагувати ринок на подібний ріст населення.

⁷⁷ Гусєв А. Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях (с приложением снимков, воспроизведенных с редких картин, акварелей, гравюр, фотографий с природы, чертежей, планов города 1768 года 186 и новейшего): Историко-справочный путеводитель. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902 с. 34

До індустріального комплексу Харкова, безсумнівно, слід залучати і залізничний транспорт, адже саме в цей період, тобто у другій половині XIX століття, він активно починає з'являтися на теренах Харківщини, формуючи нові маршрути торгівлі і сприяючи економічному пожвавленню регіону. Так, першою залізницею, що була прокладена безпосередньо через Харків, стала Курсько-Харківсько-Азовська залізниця, будівництво якої припало на 1869–1870 роки. За офіційними даними, її вартість становила 52 мільйони рублів сріблом, хоча насправді її ринкова ціна була значно нижчою лише 33,8 мільйони рублів. Тобто різниця між реальною вартістю і тією, що була витрачена, вказує або на масштабні зловживання, або на непрозоре ведення фінансових операцій, а, швидше за все, і на те, й на інше. Водночас ця дорога не була регіонального значення навпаки, вона мала загальноімперський характер, належала до великого Азово Чорноморського транспортного вузла, і відповідно, відіграла важливу роль у зв'язку центральних районів імперії з південними морськими портами.⁷⁸

Однак, реально побудованою в Харкові залізницею вважається не ця, а Харково-Кременчузька дорога, яку почали прокладати ще в 1868 році. Щоправда, її будівництво навряд чи було зумовлене винятково економічною доцільністю радше тут важливу роль відіграв чинник особистих інтересів її концесорів, зокрема А. Абази та Унгерн Штернберга, які, за свідченнями сучасників, намагались у такий спосіб справити враження або догодити великій княгині Олені Павлівні.⁷⁹

Не все гладко було і з Курсько-Харківсько-Азовською залізницею так, наприклад, у 1866 році фактично єдиним концесіонером її будівництва стає відомий фінансовий магнат С. Поляков. Йому це вдалося завдяки підтримці тодішнього міністра внутрішніх справ І. Толстого, який особисто сприяв

⁷⁸ Соловйова А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. Москва «Наука», 1975. 115-119 с. – рос

⁷⁹ Соловйова А.М. Железнодорожный транспорт ...1975. 107 с. – рос

укладанню концесійного договору.⁸⁰ Насправді, масштаби зловживань і крадіжок, що супроводжували будівництво цієї залізниці, вражають і були вже частково згадані раніше. Ба більше, державне фінансування цього проєкту, хоч і здійснювалось через приватників, фактично лягало на плечі скарбниці, бо, як не крути, імперія була зацікавлена в його реалізації, особливо враховуючи те, що з відкриттям цієї залізниці для центральних районів імперії відкривався широкий доступ до дешевої сировини з Донбасу насамперед до вугілля, а також інших важливих корисних копалин.

Надалі залізнична мережа почала стрімко розширюватися. Уже за кілька років Харків отримав прямі залізничні сполучення з такими ключовими центрами, як Таганрог, Київ і Миколаїв. Залізниця швидко захопила лідерство серед усіх можливих шляхів сполучення, майже повністю витіснивши традиційні засоби доставки товарів насамперед ґрунтові дороги, які були в рази дорожчими, повільнішими та менш ефективними. В умовах швидкої модернізації промисловості Харкова залізниця стала фактично єдиною артерією, через яку місто могло не лише експортувати свою продукцію, а й імпортувати потрібні ресурси від сировини до обладнання. Саме завдяки цьому транспортному прориву Харків остаточно утвердився як потужний індустріальний центр південного сходу імперії.

1.2 Розвиток промисловості на початку ХХ століття: галузі та ключові підприємства.

Переходячи до промисловості початку ХХ століття слід зазначити, що основні галузі і напрямки харківського індустріального розвитку були «обрані» ще в кінці ХІХ століття, початок же ХХ століття затвердив промислову роль Харкова в загальноімперському контексті, остаточно ввівши його в коло так званих індустріальних центрів Російської імперії, хоч і не першорядного

⁸⁰ Соловйова А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. Москва «Наука», 1975. С. 104.

значення, але важливого, впливового і динамічного. Власне саме в цей час починається більш-менш стабільна спеціалізація міста, розвиваються великі підприємства, що працюють в конкретних галузях, і які не просто обслуговують місцеві потреби, а виходять за межі регіонального ринку. Це вже було не звичайне імперське місто, це був Харків центр який позначався, як центр машинобудування, сільськогосподарських машин та легкої індустрії. Такі зміни стали не наслідком певного випадку, а скоріше поступового накопичення потужностей, досвіду, зв'язків, як економічних, так і політичних. І що важливо вся ця структура початку ХХ століття вже діяла не як набір випадкових підприємств, а як складна система з внутрішньою логікою та певним ступенем автономії в межах Імперії, адже держава все ще опікувалась потрібними їй підприємствами, робити держзакупівлі, надавати субсидії тощо.

З цього виходить, що модерн остаточно дійшов до Харкова, а і з ним і соціально-економічна «мода», так, наприклад, Харківський паровозобудівний завод починаючи з ХХ століття починає монополізувати ринок Російської імперії разом з іншими паровозобудівними заводами утворюючи картель, який розподіляв зони впливу, ціни на продукцію, що робило можливим для заводу і картелю тримати ринок в напівнасиченому стані створюючи штучний дефіцит.⁸¹ Особливо це стало відчутним під час серйозної загальноімперської економічної кризи 1900–1903 років, яка болісно вдарила по більшості галузей пов'язаних з важкою індустрією, в тому числі і по легкій промисловості, яка попри уявну стабільність і постійний попит, теж зазнала значних збитків і втрат. Так, за офіційними статистичними даними, упродовж 1897–1900 років держава активно імпортувала продукцію машинобудівної галузі на загальну суму в 54 млн рублів, але вже у 1900 році ця сума зросла майже вдвічі до 99 млн рублів, що свідчило про активне нарощення технічної бази. Але раптово, вже у 1901-му році, імпорт знизився до 76 млн рублів, а далі пішов ще стрімкіше вниз до 57 млн у 1902 та до 52 млн у 1903 році, що стало, по суті,

⁸¹ Машкі О. М. Продпаровоз. Енциклопедія Сучасної України .[Електронний ресурс] URL: <https://esu.com.ua/article-880832> (дата звернення: 20.05.2024).

його критично низьким показником за цей період.⁸²

Протекціоністська політика, яку впроваджувала держава, лише частково рятувала становище: ціни на продукцію намагались тримати штучно високими, навіть тоді, коли на неї не було достатнього попиту, ринок же залишався або монополізованим, або зарегульованим настільки, що фактична конкуренція просто зникала. Щодо харківського паровозобудівного заводу, то його становище можна вважати особливим прикладом «утримуваної стабільності». Завод, попри серйозні проблеми з реалізацією продукції та зниженням попиту на паровози, все ж утримувався «на плаву» завдяки системним субсидіям і преференціям з боку уряду. Очевидно, що влада не хотіла допустити банкрутства одного з найбільших і найпотужніших підприємств всієї імперії, яке, до того ж, мало стратегічне значення не лише для Харкова, а й для забезпечення транспорту всього півдня держави. У випадку менш потрібної для держави підприємства – сільськогосподарських машин, то вони зуміли самотійно вистояти кризове становище, незважаючи на те, що зазнали деяких збитків, так у «Фабрично-заводской статистике» наводиться наступна статистика, яка показує, що криза вдарила по цій галузі лише у 1901 році, через що прибутки знизились з у 1900 році 700 тис. рублів до 638 тис. рублів, однак вже в 1902 році справи значно покращились і вся галузь разом отримала 908 тис. рублів у наступні роки йшов ріст, поки в 1905 році внаслідок революції не отримали спад.⁸³

Під час кризи 1900-1903 років вовномийна промисловість не сильно постраждала, а навпаки протягом 1900-1902 років отримували значні прибутки і лише в 1903 зазнала різкий спад, внаслідок, того що вона перша відчула на собі кризу перевиробництва. Так, якщо в 1898 році ввозилось усього вовни на 549 млн. рублів, то вже 1900 усього 322 млн рублів, а в 1902 році 509 млн. рублів.⁸⁴ Передусім це було пов'язано з тим, що економічна криза 1900-1903

⁸² Яковлев, А. Ф. Экономические кризисы в России / А. Ф. Яковлев. – М. : Гос. изд-во полит. лит., 1955, 287 с

⁸³ Опацкий А. Н. Фабрично-заводская промышленность Харьковской губернии и положение рабочих / А. Н. Опацкий. – Харьков, 1912, с. 13.

⁸⁴ Яковлев, А. Ф. Экономические кризисы в России ... 1955, 287 с

року в Російській імперії почалась на рік раніше, ніж в усьому іншому світі, що дало змогу легкій промисловості оговтатись швидше, ніж це робили часто штучно утримуванні промислові гіганти з важкої промисловості. Однак, вовномийну індустрію це не врятувало від поступового занепаду, адже в 1904 році було 4 вовномийних підприємств на яких працювало 365 осіб.⁸⁵ То вже в 1912 році їх кількість знизилась до лише 2 підприємств із залученими у нього 563 особами.⁸⁶ А вже через рік кількість робітників зменшується до 447 чоловік.⁸⁷ Тобто ми можемо побачити поступове згортання галузі, що було спричинене не лише економічними чинниками, але й зміною ринкових орієнтирів, можливо, також конкуренцією іноземних виробників і внутрішнього ринку, а саме з тієї причини, що власне харківська місцева вовна починає зникати з ринків і які доволі швидко заміняє вовна з Кавказу.⁸⁸ На нашу думку, це є однією з основних причин занепаду вовномийної галузі. У будь-якому разі, вовномийна галузь не змогла втримати стратегічне значення у структурі харківської індустрії та поступово втратила свою провідну роль. Однак з іншої сторони, занепад вовномийної індустрії означав лише те, що харківський промисловий комплекс перейшов на абсолютно нову ступінь розвитку, бо подібні процеси із занепаду вовномийної промисловості пройшла і Англія. Це означає, що Харків поступово входив у логіку загальноєвропейської індустріальної динаміки, хоча і із запізненням, коли певні традиційні або кустарні галузі втрачали актуальність і замінювались більш складними, технічно насиченими виробництвами. У випадку Харкова мова йде насамперед про посилення позицій важкої промисловості, машинобудування, а також розвиток залізниці, яка не лише забезпечувала зв'язок, а й виступала споживачем продукції заводів. Зміна пріоритетів не свідчила про занепад промисловості як такої, а радше про її структурну модернізацію поступовий

⁸⁵ Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. с. 559

⁸⁶ Список фабрик и заводов Российской Империи. 1912 г. СПб. Типография Киршбаума 66 с.

⁸⁷ Левицький В. Розвиток легкої промисловості в харківській та херсонській губерніях (друга половина XIX – початок XX ст.). Гуржіївські історичні читання. 2017. Т. 1, № 12. С. 112.

⁸⁸ Опацкий А. Н. Фабрично-заводская промышленность Харьковской губернии и положение рабочих / А. Н. Опацкий. – Харьков, 1912. – с. 13.

перехід від трудомістких і малорентабельних галузей до технологічно складніших і капіталомістких. Це був симптом зрілості індустріального розвитку, коли економіка починає ускладнюватись, концентрувати ресурси в тих секторах, що мають потенціал зростання і здатність генерувати прибуток не лише в умовах внутрішнього, а й зовнішнього ринку. Або ж іншими словами, капіталізм почав діяти. Через що малорентабельні і не потрібні споживачу сектора економіки зникали.

Якщо ж говорити про посткризову промисловість Харкова, то Д. Багалій наводить наступні дані. Станом на 1904 рік кількість підприємств фабрично-заводського типу збільшилася майже у десять разів у порівнянні з кінцем XIX століття — з 128 до 1218 одиниць. На цих підприємствах було зайнято 16706 осіб, що становило приблизно 8% усього населення міста на той момент, і це, безперечно, вказує на інтенсивну індустріалізацію. Найбільша частка як за кількістю робітників, так і за потужністю виробництва, припадала на важку промисловість. Так, лише на 13 великих заводах цього напрямку було зосереджено 3501 працівника. Водночас поруч із ними існувала розгалужена мережа дрібних майстерень, які займались обробкою металу, виготовленням зброї, сільськогосподарського реманенту та інструментів, що свідчило про збереження ручних та напівмеханізованих форм виробництва як доповнення до великої індустрії. Таким чином, Харків на той час уже перетворився на справжній промисловий центр, у якому важка промисловість визначала не лише структуру зайнятості, а й загальний вектор економічного розвитку міста.⁸⁹

Крім фабрик і заводів в Харкові продовжували існувати і майстерно-кустарні ремісники, так у 1904 році їх кількість сягала 22785 чоловік, а найбільшими галузями були – перевізники 1417 майстрів і 1428 робочих, чоботарі з 1073 майстрами і 654 робочими, слюсарі – 777 майстрів і 877 робочих.⁹⁰ Проте, із плином часу кількість кустарів поступово зменшувалась, що було безпосередньо пов'язано з послідовним впровадженням соціальних

⁸⁹ Багалей Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. С. 553

⁹⁰ Там само. 554-55.

реформ у промисловій сфері. Такі заходи як запровадження мінімального рівня заробітної плати, обмеження тривалості робочого дня та заборона дитячої й підліткової праці поступово змінювали не лише умови найманої праці, а й загальний підхід до організації виробництва. Кустарне виробництво в той період значною мірою трималося на селянах та міщанах, які мали змогу поєднувати основну зайнятість із домашнім ремеслом. Це забезпечувало їм додатковий дохід і певну економічну стабільність. Однак ті, хто втрачав доступ до землі або інші засоби виживання, часто змушені були остаточно переходити в категорію фабричних робітників і залишати кустарну справу. Утім, попри поступовий занепад, кустарі намагались адаптуватись до нових умов: вони активно виготовляли продукцію, яка була затребувана в промисловості, або ж закривали нішеві сегменти ринку, на які масове виробництво не могло адекватно реагувати.⁹¹

У подальші роки промисловий ландшафт Харкова особливо не змінювався, збільшувався вшир аж до революційних подій. Однак в період з 1905 -1907 рр. революційні події не оминули і Харків. Так відомо про масові мітинги на заводі Гельфріха-Саде, які мали на меті повалення монархічного укладу, однак, бунтарі свого не добились, а завод натомість обстріляли з артилерійських снарядів.⁹² Також після революції багато з цієї галузі в цілому було звільнено, так ми можемо побачити спад в 1905-1906 рр., а саме з 1051 робітників до 878, що примітно, об'єм виробництва при цьому не змінювався, лише на початку 1905 року впав з 1118 до 1037 тис. рублів, а вже в 1907 році він знову збільшився до 1098 тис. рублів.⁹³

Отже, з часом харківський промисловий комплекс зазнавав як кількісних, так і якісних трансформацій під впливом широкого спектру чинників. Серед них активні урбанізаційні процеси, глибокі ремісничо-промислові традиції, а

⁹¹ Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2 с. 555

⁹² Электронный ресурс. Развитие «Гельферих-Саде» и промышленности Харькова как предпосылки развития спорта и зарождения футбола, ЯХарьковчанин, URL: <https://ikharkovchanin.com/ru/article-2992-razvitie-gelferikh-sade-ipromyshlennosti-kharkova-kak-predposylki-razvitiya-sporta-i> (дата звернення: 11.04.2025). – рос.

⁹³ Опацкий А. Н. Фабрично-заводская промышленность Харьковской губернии и положение рабочих / А. Н. Опацкий. – Харьков, 1912. – с. 13.

також наявність значного капіталу вже на старті індустріального розвитку. Водночас не можна оминати увагою й те, що на тлі загальної молодості харківської індустрії вона залишалась доволі вразливою до зовнішніх економічних викликів, зокрема міжнародних криз, які не минули й Російську імперію. Цей факт свідчить як про залучення Росії, і Харкова зокрема, до системи світової капіталістичної економіки, так і про початкову недосконалість інституцій, необхідних для сталого капіталістичного розвитку, які лише починали формуватись і функціонувати, часто в обмежений або «заскрипілий» спосіб. Потужним каталізатором цих змін стала поразка Росії у Кримській війні, яка змусила імперію переглянути підходи до модернізації. Після цього починається активна трансформація як держави загалом, так і Харкова в напрямку індустріалізації та оновлення економічних і соціальних структур. Особливо важливу роль у цьому процесі відіграло залізничне сполучення. З кінця 1860-х років саме залізниця стала тією рушійною силою, яка кардинально змінила економічне обличчя Харкова, ввівши його в нову фазу розвитку. Залізниця не просто з'єднувала регіони імперії, вона переміщувала маси людей, що безпосередньо позначилось на зростанні населення Харкова впродовж другої половини XIX століття. Урбанізаційний приріст, у свою чергу, стимулював індустріальний розвиток, адже урбанізація та індустріалізація це дві тісно пов'язані, взаємозалежні складові одного процесу. Харків став яскравим прикладом такого взаємозв'язку: місто буквально виросло в кілька разів порівняно з початком XIX століття, а разом з ним масштабувався і промисловий потенціал. Однак не зважаючи на це індустріальний комплекс Харкова все ще був у свою зародку, адже кількість фабрик і завод на одну людину була недостатньою, щоб повноцінно назвати Харків новим модерним містом, хоча потенціал для цього був значний. Слід зауважити, що місто в цей час залучається до загальноімперських і світових криз, що також підкреслює важливість як торгового і промислового міста на міжнаціональному рівні.

РОЗДІЛ 2. ВПЛИВ ІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ НА СОЦІАЛЬНІ ВЕРСТВИ МІСТА

2.1. Зміни у демографічному складі населення Харкова у другій половині XIX ст.

Харків, як і інші міста імперії в другій половині XIX століття почав відчувати значні демографічні зміни. Однак, на відміну від інших міст, як Одеса наприклад, Харків мав сталий приріст населення.⁹⁴ Перш за все треба виділити основні причини і процеси які спонукали зміни демографічного складу населення в Харкові в другій половині XIX століття. Першим і мабуть основним є поява модерну в Харкові, адже за словами Л. Вірта, модерн є тією силою, яка притягує населення до міста, особливо це стосується великих міст.⁹⁵ І дійсно, Харків за аналогією Вірта є таким містом, яке притягує населення до себе, так Харків мав в собі не лише промисловий потенціал, а і економічний, науковий, соціальний. Також слід зазначити, що всі риси модерного міста, а отже міста яке підлягає швидкій урбанізації, взаємопов'язані між собою, адже кожен чинник сам по собі не може існувати, але в купі дає майже нескінчений потенціал до росту, однак разом з тим подібне місто або в деякий час зупиняє свій розвиток, або просто зникає. Для прикладу можна навести американське місто, яке виходить за рамки дослідження, але є показовим в цьому випадку, Детройт, яке зазнало швидкої урбанізації, але з коливанням ринку воно перетворилось у місто привид, що спричинило деурбанізацію і загалом загибель міста.⁹⁶

Доля подібна до Детройта Харків оминула, однак швидка урбанізація із

⁹⁴ Електроний ресурс. Тетяна Портнова. Українські міста Російської імперії середини XIX – початку XX століть в світлі модернізаційної теорії., Historians, URL: <https://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 13.05.2025)

⁹⁵ Л. Вирт, Урбанизм как образ жизни, Социальные и гуманитарные науки, реферативный журнал, Москва, 1997, с. 173.

⁹⁶ Електроний ресурс. Detroit Census Confirms a Desertion Like No Other, // New-York Times URL: https://www.nytimes.com/2011/03/23/us/23detroit.html?_r=1 (Дата звернення 12.05.2025)

різкою зупинкою була притаманна Харкову кінця XIX століття. Так, ми можемо спостерігати наступний ріст населення протягом XIX століття на момент 1850 року населення міста складало 41681 осіб, а вже 1860 році 57639 в 1873 – 82133 чоловік, в 1883 – 101175, а в 1893 139179, в 1900 – 197405.⁹⁷ Отже, протягом XIX століття спостерігається неймовірний приріст населення, яке виросло більш ніж в 3 рази за 50 років. Також в цій статистиці простежується певна тенденція росту населення, адже основний масив мешканців припав на постресторформлений період і співпадає із побудовою Курсько-Харківсько-Азовською залізницею, що може означати лише прихід модерних процесів в місто саме в 1870ті роки. Однак, слід зазначити, що міграція в кінці XIX століття більше носила сезонний характер, так у Пам'ятній книжці від 1865 року зазначається, що з жовтня до Харкова приїжджає велика кількість людей професійних і різноробочих у пошуках, власне, роботи.⁹⁸ Також значна кількість населення до Харкова з'їжджалась з інших губерній і в меншій кількості з харківської, за переписом населення 1897 року 60% від усього населення Харкова було не місцевого походження, що також спостерігається в ранішні часи у 1873 році, де 41% був немісцевих.⁹⁹

Це вказує на те, що Харків, як передусім промисловий і торговий центр, був цікавим для усіх верств населення, навіть якщо враховувати сезону міграцію, місто все одно залишалось привабливим для багатьох людей, які шукали тут не лише сезонну зайнятість, а й постійне місце праці. Крім того, зростання кількості населення стало каталізатором для розвитку нових інфраструктурних, житлових і комунальних проєктів, що в довгостроковій перспективі сприяло трансформації Харкова, як більш модерного міста в один з головних індустріальних, інтелектуальних і адміністративних центрів Півдня

⁹⁷ 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 186 и новейшего): Историко-справочный путеводитель. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902 с. 34

⁹⁸ Голяховский Я. Памятная книжка Харьковской губернии на 1865 г. Харьков: Университетская типография, 1865. 385 с. Голяховский Я. Памятная книжка Харьковской губернии на 1865 г. Харьков: Университетская типография, 1865. 33 с.

⁹⁹ Боженко, Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах міста Харкова : дисертація ... кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.01 "Історія України" / А.О. Боженко; Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. - Харків, 2018, с. 120.

імперії.

Хоча перші прояви модерного способу життя і інших принад були притаманні Харкову ще з 1820 - 1830х років, так за спогадами пана Рейнгарда до Харкові ще в першій половині XIX століття приїжджали модистки які створювали тут свої майстерні, також що з 1840 років починає розвиватись кондитерська справа, що також говорить є проявом модерну.¹⁰⁰ Однак, ці паростки не мали майже ніякого впливу. Так як, треба ще враховувати те, що ментальність мешканців Харківської губернії, потенційних харків'ян, не була готова до переселення у місто, більше того в їм були притаманні різного роду забобони відносно міста, яке просто не давала можливості проникнення великої частини села до міста, через його інакшість, як в способі виробництва і життя, так і в етнічно-конфесійному сенсі, бо міста, в уяві селянина, місце, де живить усі ненависні йому соціальні елементи: від поміщиків, податківців до євреїв.¹⁰¹ З цього приводу Я. Грицак висуває цікаву думку: «українці втримали свою ідентичність великою мірою не внаслідок модернізації, а всупереч їй».¹⁰² І дійсно, український селянин не бажав змінювати своє життя до такої міри, щоб увійти в модерн, переїхати до міста тощо, адже йому «пристало» бути хліборобом. Чого не можна сказати про мешканців сусідніх губерній, передусім з Центральної частини Російської імперії, де виїзд на заробітки до міста мав ширше розповсюдження, як і сама міграція населення була жвавішою.

Основною рушійною силою в демографічному зламі в Харкові став пореформлений період, адже селянська реформа 1861 року звільнила величезну кількість населення від кріпосного права і в більшості випадків вона зробила це такому ключі, яке зробила життя селян значно гірше, ніж вони мали до цього.¹⁰³ Як вже зазначалось, Н. Проць наводить цифру в 573293 кріпаків державних та дворових, що отримали земельні наділи в Харківській губернії після відміни

¹⁰⁰ Рейнгардт Ф.О. Г. Харьков 20-х и 30-х годов (По воспоминаниям Ф.О. Рейнгардта) // Харьковский сборник : Литературно-научное приложение к "Харьковскому Календарю" на 1887 г. Выпуск 1. – Харьков, 1887. – С. 16-17.

¹⁰¹ Тацієнко Н. Л. Аграрна реформа 1861 року у сприйнятті селян уманського повіту київської губернії. Емінак. 2018. Т. 1, № 4. С. 27–32.

¹⁰² Грицак Я. Від редакції або що таке модерна історія України? // Україна модерна. Львів, 1996. Ч. 1. С. 6.

¹⁰³ Denisson T. Did serfdom matter? Russian rural society 1750-1860, History research, Т. 79, № 203, Оксфорд, 2006 с. 89

кріпосного права.¹⁰⁴

Однак, цієї землі не вистачало на всіх, тому це, у свою чергу, скоріше за все привело до обезземелення у подальші роки, а відкриття залізниці загальноімперського значення і приходу великого капіталу до Харкова спричинило перші хвилі урбанізації. Більше того, слід додати і те, що земля в підросійській Україні цінувалась значно більше, ніж в центральних губерніях, що змушувало колишніх кріпаків залишатися більше в статусі тимчасово зобов'язаного, ніж в цьому статусі залишався середній росіянин.¹⁰⁵ Так само не слід забувати і те, що образ міста в традиційній українській культурі залишався чужим, внаслідок чого українське селянство і не бажало їхати до міста. Навпаки, воно воліло переїжджати до інших регіонів імперії у пошуках землі. Так, наприклад, лише за 1896-1914 роки з Харківської губернії було 198548 тис. переселенців в азійську частину Російської імперії.¹⁰⁶ Так само не слід забувати і те, що звільнення селянства відбулось за їх власний кошт, через що вони мали платити, як державі, так і поміщикам.¹⁰⁷ Якщо державі вони були винні за волю, то поміщикам за землю, внаслідок чого утворилась ціла соціальна група тимчасовозобов'язаних, винних за землю поміщику селян 9-25 років.¹⁰⁸

Внаслідок подібних селянських перетворень власне українські селяни мали змогу приїжджати до міста лише в пошуках тимчасового заробітку, у випадку Харкова, це була насамперед торгівля сільськогосподарським продуктом. Так само селян залучили і до роботи на колишнього поміщика за ринковими умовами, що так само не спонукало його до переїзду до міста.

Актуальним буде порівняння харківського суспільства з іншою етно-культурною фронтовою спільнотою – донськими козаками. Модернізаційні

¹⁰⁴ Проць Н. В. Дворянство харківської губернії другої половини XIX – початку XX ст. : дис. ... канд. іст. наук : 032. Харків, 2015. С.74

¹⁰⁵ М. Бойцун Робітничий рух і національне питання в Україні: 1880–1920 / Пер. з англ. Максима Казакова та Лесі Бідочко. — Ч. I. — Київ: Rosa-Luxemburg-Stiftung в Україні; АРТ КНИГА, 2017. — 72 с.

¹⁰⁶ Жиленкова І.М. ПЕРЕСЕЛЕНСЬКИЙ РУХ З УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ І ЙОГО ПРИЧИНИ (КІНЕЦЬ XIX – ПОЧАТОК XX СТ.), Карпатський край, 2018, , вип.10. с. 95

¹⁰⁷ Богатчук С.С. АГРАРНА РЕФОРМА 1861 Р. ТА ЇЇ НАСЛІДКИ ДЛЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ, ЕКОНОМІКА. ФІНАНСИ. МЕНЕДЖМЕНТ: актуальні питання науки і практики, 2018, № 4, с.133

¹⁰⁸ Реєнт О.П. До проблеми скасування кріпосного права в 1861 р., Український історичний журнал, 2011, №1. С. 39.

перетворення другої половини ХІХ століття залишили місцеве населення позаду, більше того вони не мали мети і змоги зруйнувати суспільний лад, який сформувався на Кубані протягом останніх кількох століть. Навпаки, сюди приїжджало селянство, яке заміняло в містах і по селах місцеве населення в тих економічних ланцюжках, які донські козаки не могли приймати участь. Так, прийшло населення займало місце в торгівлі, промисловості і приймало участь в аграрних перетвореннях регіону, що у свою чергу змінювало економічне становище цілого регіону. Так, на 1906 рік Кубань демонструвала найбільший відсоток прийшлого вільнонаймового населення до місцевого, що у свою чергу погіршувало модернізаційний процес серед донського тубільного населення.¹⁰⁹

Порівнюючи демографічну ситуацію з цілим кубанським регіоном можна дійсно простежити ситуацію аналогічну Харкову, адже як в Харкові, так і на Кубані місцеве населення в економічних перетвореннях виступало додатком, а не локомотивом. Звичайно, що це не стосується суспільних верств купецтва і дворянства, а у випадку Кубані козацтва, які виступали патронами модернізаційних і демографічних рухів своїх регіонів.

Однак, на відміну від Кубані Харків залишався більш привабливим для переселення. Адже не можна забувати і те, що центр Харкова сам по собі вже був «достатньо» модерним, що спричиняло «експорт» модерну з центру до його околиць, що розділяло місто за престижністю. Чим більш престижним було місцепроживання тим більше особа засвідчувала свою вищість в соціальній ієрархії, тобто місцепроживання стало способом репрезентації влади.

Місце проживання, у контексті модернізаційних процесів, поступово перетворювалось на інструмент демонстрації соціального статусу та влади не лише економічної, а і реальної. Архітектура, місце розташування, внутрішній устрій помешкання все це ставало засобом репрезентації належності до певного прошарку суспільства, способом відокремлення від «інших» і підтвердження

¹⁰⁹ Коломойцева М. А., Команджаєв О.Н. ОБРАЗ ЧЕЛОВЕКА ФРОНТИРА НА ПРИМЕРЕ ИНОГОРОДНЕГО КРЕСТЬЯНСТВА ДОНА, Журнал фронтальных исследований, 2022 с. 188-190.

власної причетності до модерного середовища.¹¹⁰

Ще одним ключовим виявом модерності, який сприяв притоку населення до міста, став університет. Харківський університет виконував не лише освітню, а й містоутворюючу функцію. Саме сюди стікались представники різних соціальних груп, що сприяло формуванню особливого урбаністичного середовища, де відбувалось постійне зіткнення й взаємопроникнення культур, уявлень та цінностей. Університет виступав як майданчик не тільки для навчання, а й для поширення нових ідей, розвитку критичного мислення, інтелектуального зростання молоді та формування нового типу людини громадянина модерної епохи. Особливо вагомим був вплив університету через притік іноземних викладачів і науковців, які часто ставали неформальними лідерами культурного життя міста. Їхній приїзд означав не просто поширення знань, а й трансляцію нових ціннісних орієнтацій, що формували середовище відкритості, плюралізму та поступу. Таким чином, університет у Харкові став не лише навчальним закладом, а центром модернізаційного впливу як на місто, так і на суспільство загалом.¹¹¹ Тобто, Харків отримав спільну культурну традицію з європейськими вишами через цих професорів. Адже професура, яка була не слов'янською, а якщо і була, то навчалась вона за кордоном. Не слід також забувати і про тих, хто навчався загалом - молоді юнаки, які бажали відрізнятись, ставати в опозицію всьому тощо. Така інфантильність, тяга до авантюри, романтичність і є основними характеристиками університету. Але ми можемо говорити не про формування і диктування, а про лише наслідування такої "моди" на підґрунті якої формується вже щось своє, абсолютно нове в загальноімперському значенні.¹¹²

Таким чином, можна сказати, що демографічні зміни в Харкові були викликані цілим комплексом причин в основу яких лежить розвиток

¹¹⁰ 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

¹¹¹ С. Посохов, В. Иващенко, Образы профессоров-иностранцев Харьковского университета начала XIX в. в воспоминаниях современников, Наукові записки. Збірник праць молодих вчених та аспірантів., Т. 19 (1), К., 2009., 631-642 с. - рос.

¹¹² Григор'єва М.В. Первые студенты Харьковского университета, Харків, 2009, с. 9.

модерну в самому місті. Модерн як явище в Харкові був знайомий доволі довгий період, але реально розвиватись він почав лише в післяреформлену епоху, коли соціальне навантаження було зменшено, а соціальна і демографічна мобільність стали легшими для великих мас населення. Також не слід виключати об'єкти, які стали головним чинником який приваблював мігрантів до Харкова, а саме головним чином промисловість та університет.

2.2 Становлення середнього класу в Харкові.

Перед тим, як почати розглядати середній «клас» в Харкові слід дізнатися взагалі, а чи це був взагалі «клас»? Для початку треба сказати, що Російська імперія юридично все ще залишалася становою монархією, через що говорити про існування класів доволі тяжко. Однак, все ж таки так і Німеччина за часів К. Маркса, і Велика Британія були монархіями, тоді чому там клас існував, а в Російській імперії ні? Передусім тому, що кріпосне право, як пережиток середньовічних соціально-економічних відносин був ліквідований юридично лише в 1861 році, а фактично він залишався наявним до Лютневої і Жовтневої революцій. Так само на це впливало і сама природа влади в розумінні Російської імперії, а саме її змішаний варіант між західною монархією і східною деспотією, що ускладнювало і без того складну схему соціальних відносин. Російські еліти не мали ніякого впливу на престол, навіть ті приклади, які були показані в цій роботі були скоріше економічним виключенням, ніж правилом, адже держава була в цьому зацікавлена. А без відсутності впливу на престол і зламу станової структури класоутворення в Російській імперії було значно сповільнено, якщо не повноцінно ліквідовано до часів масового збанкрутіння поміщиків.¹¹³ Також не слід забувати і те, що в Європі класи сформувались не завдяки владі, а всупереч їй, власне європейська буржуазія, яка і стане прикладом середнього класу, була сформована у

¹¹³ Иванова Н. А. , Желтова В. П. Сословное общество Российской империи, (XVIII - начало XX века). - М. : новый хронограф, 2010. - 752 с

боротьбі з тими, хто представляв місцеву владу і з самою владою. Державна політика могла спонукати і заохочувати європейський середній клас, але не могла його сформувати.¹¹⁴ Так само класове суспільство розуміє під собою можливість соціального ліфту, чого не було в підросійській імперії, адже всі соціальні групи були замкненими, навіть навпаки, ліфт був, але вниз, особливо для молодших дворянських синів. Також цікавої думки з приводу класоутворення має П. Бурдьє, який наголошує на тому, що клас – соціальна група людей, яка має відносно однакові умови існування і спільний «габітус».¹¹⁵ Якщо ж дивитися на умови Російської імперії, то на перший погляд за Бурдьє вона мала класи і мала їх завжди, але тут постає інша проблема. Російське суспільство було занадто строкатим, воно тільки сформувалось як станове і вже мало переходити до класового, що породжувало доволі складні умови для соціальних перетворень. Так, перед періодом реформ в імперії існувало 46 соціальних селянських груп, 8 міщанських, 7 для духовенства 2 для дворянства і кілька для інших більш маргіналізованих соціальних груп, як різночинці.¹¹⁶

Внаслідок чого можна сказати, що класів у розумінні західних мислителів у Російській імперії і зокрема в Харкові не було. Було те, що можна назвати перехідним варіантом класового суспільства у суспільстві наздоганяючого типу. Для цієї держави подібні соціальні проблеми не були новиною. Подібною ж думки дотримуються Д. Чорний¹¹⁷ та М. Солошенко¹¹⁸. Так само цієї думки додержується і Г. Фріз, який стоїть на засадах того, що станове суспільство в Російській імперії існувало ще в ХХ ст.¹¹⁹ Йому ж протистоїть Л. Геймсон, який вважає, що навпаки ні станів, ні класів в Імперії не існували і пропонує

¹¹⁴ Лахман Р. Капиталисты поневоле: конфликт элит и экономические преобразования в Европе раннего Нового времени. Москва, 2010. 134 с.

¹¹⁵ Електронне джерело, Класовая теория Бурдьє: ученый как революционер // Спільне URL: <https://commons.com.ua/ru/klassovaya-teoriya-burde/> (дата звернення: 15.05.2025)

¹¹⁶ Миронов Б. Н. Российская империя: от традиции к модерну. В 3 т. Т. 1. Санкт-Петербург, 2014. 340 с.

¹¹⁷ М. Чорний. Станова структура губерньски міст України (1897-1914 рр.). Вісник ХНУ ім. В.Н. Каразіна, Історія України, вип 6, (2003). 47-54.

¹¹⁸ М. Солошенко. До питання про станову структуру Харківської губернії другої половини ХІХ ст. Історія. Тези до ІІІ міжнародного конгресу українців. 1996 Харків, 237-241.

¹¹⁹ Г. Фріз, Словная парадигма и социальная история России. Американская русистика: вехи историография последних лет. Императорский период, 121-162.

членувати суспільство «сегментом».¹²⁰ Можна ще згадати сучасників проблеми, а саме В. Берві-Флеровського, який зазначав, попри назву своєї праці «Положение рабочего класса в России», що класів в Російській імперії не має, а є лише стани, основну ж з багатьох причин відсутності класового поділу він виділяв низький рівень життя, який навіть не дозволяв думати поза виміром виживання. Також, в нього є цікава думка, що однією з причин є пізня заборона фізичного і морального приниження більшої частини населення.¹²¹

На нашу ж думку соціальне становище в Російській імперії слід назвати перехідним варіантом класового суспільства у суспільстві наздоганяючого типу і під час розгляду цього питання звужувати оптику дослідження до міського простору і сприймати генезу класового суспільства кластерами, адже повна відсутність класів в умовах капіталістичних відносин неможлива. Тому, двоїста природа класового суспільства в Російській імперії ускладнює і без того комплексну систему соціальних відносин в імперії.

Якщо ж говорити про Харківський середній клас, то до нього можна віднести доволі строкату стану структуру, а точніше дворянство і деяке купецтво. В випадку підросійської України, здається, що можна виключити обов'язкову мобільність притаману класовому суспільству, і брати за основу сучасне значення середнього класу, а саме особи, яка може мати достойний рівень життя, доступ до освіти, культурного дозвілля, а також певний рівень економічної незалежності.¹²² Саме з таких позицій і варто аналізувати харківський середній клас другої половини XIX - початку XX століття. Його ядро формували представники освіченого дворянства, тобто інтелегенція, чиновництва середньої ланки, власники невеликих фабрик і заводів, майстерень і голови цехових корпорацій, частина купців другої та третьої гільдії та деякі

¹²⁰ Haimson, L.H. (1988). The Problem of Social Identities in Early Twentieth Century Russia. *Slavic Review*. (47, 1), 1-20.

¹²¹ Берві-Флеровский В. В. Положение рабочего класса в России. СПб: Н.П. Поляков, 1869. 494 с.

¹²² Електронний ресурс. Значення формування "середнього класу" в сучасних умовах суспільного розвитку., Освіта.UA, URL: <https://osvita.ua/vnz/reports/politolog/16978/> (дата звернення: 25.04.2025).

міщани.¹²³ Хоча включення до середнього класу дворянства є спірним, але враховуючи те, як швидко дворянство почало грати другу роль в економічному житті держави і те, як швидко воно почало розчинятись після двох революцій, а отже воно було не однорідним, їх, на нашу думку, можна включати до середнього класу. Також не зрозуміла місце різночинців.

Виходячи з таких позицій можна побачити, що класоутворення в Харкові відбувалось і вже на кінець XIX століття можна говорити про сформований середній клас який складався передусім з дворянства. Яскравим прикладом цього може слугувати Д. Багалій, як активна соціально-політична особа, що впливала на суспільні процеси в місті і мала достойний рівень життя.¹²⁴ Інший яскравий приклад формування середнього класу є можливості до самоорганізації жителів міста, як це вже було продемонстровано у першій главі, де група купців і підприємців протягом 10 років наполягала на створенні біржі в Харкові і зрештою її отримала.

Отже, скотрокатість, становість, нерівномірність та комплексність соціальних взаємозв'язків в Російській імперії ускладнює не лише формування середнього класу, а і формування класового суспільства як того, однак з часом, попри думку деяких дослідників можна говорити про зародження саме класового суспільства, в таких собі модерних «острівках» серед моря тільки но постфеодального суспільства .

2.3 Підприємці як нова міська еліта.

Харків протягом усього XIX століття у політичному, адміністративному та соціальному сенсах залишався містом, де основні важелі впливу утримували в своїх руках представники традиційної еліти родова аристократія та у випадку

¹²³ Боженко, Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах міста Харкова : дисертація ... кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.01 "Історія України" / А.О. Боженко; Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. - Харків, 2018 с. 132.

¹²⁴ Боженко, А. (2017). КУПЕЦТВО VS ДВОРЯНСТВО: ЕЛІТА М. ХАРКОВА У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XIX ст. – НА ПОЧАТКУ XX ст. *City: History, Culture, Society*, (2), с. 42.

Харкова купецтво. Вони, всю повноту влади, формували міське середовище згідно з усталеними нормами імперської ієрархії. Однак з другої половини століття ситуація почала змінюватися, адже до міста прийшов модерн, а з ним і нові економічні та соціальні умови, що вимагали інших форм управління, організації простору, праці та капіталу. І в цій зміненій реальності старим станам, дворянству й купцям, довелося поступитися частиною свого впливу. На арену виходить нова соціальна група - підприємці. Це була еліта іншого типу: не спадкова, а "зроблена", не та, що отримала владу у спадок, а та, що виборола її через економічний успіх. І хоч не всі підприємці автоматично ставали новими "господарями міста", саме вони почали визначати характер урбаністичного розвитку Харкова в останній чверті XIX — на початку XX століття. Йдеться насамперед про власників великих фабрик і заводів, тих, хто мав можливість не лише генерувати капітал, але й вкладати його у формування нової міської інфраструктури. Вони будували не лише виробництва, а й житло для робітників, іноді лікарні, школи, церкви. Один із найяскравіших прикладів Максиміліан Гедельфріх, чия діяльність справді залишила глибокий слід у вигляді промислових об'єктів, архітектурних ансамблів і загальної трансформації міського простору. Втім, більшість підприємців все ж займалась дрібнішою або спекулятивною діяльністю, орієнтованою на швидкий прибуток. Харків як місто надавав їм таку можливість, адже його економічна й географічна позиція, розвиток транспортних мереж (особливо залізниці), постійний приріст населення та ріст попиту на промислову продукцію створювали ідеальне середовище для капіталу, який шукав прибутковості. Окрему увагу слід приділити періоду «маніакальної» забудови 1870–1880-х років. Саме тоді підприємці почали масово інвестувати в урбанізацію Харкова, від вуличної інфраструктури до нових кам'яних споруд. Вони змінювали не лише економічне обличчя міста, але й його фізичну структуру: від дерев'яних кварталів Харків поступово переходив до модерного вигляду міста з каменю, цегли, індустріальних фасадів і нових архітектурних рішень. Це була справжня трансформація, яка водночас відображала нові соціальні ієрархії, нові цінності

та нову реальність індустріального суспільства.

Так само підприємці впливали на місто виборюючи собі звання еліти через створення інфраструктури. Цим займались усі великі промислові гіганти, як Паровозобудівний завод, який під час свого відкриття у 1895 року збудував електростанцію, 24х квартирний дім, два трьохповерхові будинки і гуртожитки для робітників.¹²⁵ Звичайно, завод був зацікавлений у створенні інфраструктури навколо себе, бо збільшувало працездатність робітників, але сам факт того, що вони робили соціальну інфраструктуру вже достатній для формування містоутворюючого чинника і впливу на місто, адже завод весь час масштабувався і навколо нього весь час потрібне було розширення інфраструктури, що менші за капіталом підприємці її і створювали. Не відставав у завод Гельдфріха-Саде, який за життя самого Максиміліана значно вклався в розбудову міста створюючи соціальну інфраструктуру.¹²⁶ Або ж М. Дітмар, власник машинобудівного заводу, так само розбудовував міську інфраструктуру.¹²⁷

Однак, еліта за своєю суттю є політичним гравцем, яким підприємці поступово ставали. Проте дійсно впливати на політику вони зуміли лише у пореформлений період з 1870 років, адже до цього часу в Міська дума була суто становим інститутом.¹²⁸ Внаслідок чого у Харкові фактично утворились дві або три, ворогуючі партії «консерватори» у лиці старої еліти – спадкового дворянства і купецтва першої-другої гільдії, і «прогресивісти» - підприємці і інтелегенція, або ж під стиль часу «почвенники» і «западники» за іншою думкою це були просто «купецька», «аристократична» партії і партія «інтелігенції». Так, як підприємці частіше за все виходили з купців, то і

¹²⁵ А.Г. Кривоконь. Харьковский паровозостроительный завод в конце XIX – 20-е гг. XX столетия

¹²⁶ Електронний ресурс. Развитие «Гельферих-Саде» и промышленности Харькова как предпосылки развития спорта и зарождения футбола, ЯХарьковчанин, URL: <https://ikharkovchanin.com/ru/article-2992-razvitie-gelferikh-sade-ipromyshlennosti-kharkova-kak-predposylki-razvitiya-sporta-i> (дата звернення: 11.04.2025). – рос.

¹²⁷ 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>

¹²⁸ Боженко, Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах міста Харкова : дисертація ... кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.01 "Історія України" / А.О. Боженко; Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. - Харків, 2018, с. 122.

відстоювали вони відповідно інтереси купецькі, тобто економічні.¹²⁹ Це суперечело бажанням інтелегенції, яка критикувала партію підприємців, так Є. Гордієнко критикував монополію підприємницької партії, адже побоювався того, що вони перетворять місто на свій «капітал».¹³⁰ Міські ж жителі були більш прихильними до підприємців, як нової еліти, адже вони прямо впливали на благоустрій міста. Також слід зазначити, що харківські підприємці мали вплив не лише в межах міста, але й у всьому регіоні, так А. Боженко наводить в цифру 20 купецьких домів, 88 % з яких відносилось Харкова. Ця цифра була другою за величиною в усій підросійській Україні.¹³¹

Отже, новосформований, а в умовах Російської імперії в дечому «нелігитимний» соціальний прошарок підприємців почував себе в Харкові доволі добре, адже саме по собі це місто було купецького типу, де задовго до приходу модерну купці заробляли свої статки, а з приходом модерну значна частка купці перепрофілювалась у підприємців. Так само реформа 1870 року надала підприємцям і повноту влади, яку вони вмiло використовували для створення інфраструктури в місті, хоча це було не обов'язком, адже і без отримання повноти влади харківські підприємці змінювали обличчя міста, чого варте лише масова збудова будинків, або ж створення інфраструктури в місті коштом підприємців.

2.4 Соціальні проблеми, умови життя та праці робітників.

Капіталізм і індустріалізація два тотожних слова, особливо відносно того, скільки соціальних проблем вони викликають. Сам по собі капіталізм викликає майнову нерівність, якщо заходити далі і включати марксистсько-леніністську парадигму, то і пригнічує усі соціальні прошарки, крім тих, хто власне і пригнічує, тобто правлячий клас та еліта загалом.

¹²⁹ Там само. С. 123-124.

¹³⁰ Журнал очередного заседания от 7 декабря 1884 / Харьковская городская дума. №54. Харьков, 1884.

¹³¹ Боженко, Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах міста Харкова)... с. 126

У реаліях Харкова ж основною соціальною проблемою було нестача житлового простору і його погана якість. Тобто, в багатьох новобудовах в погоні за вигодою забудовники не вирішували не облаштувати будинки, через що ці будинки самі по собі були маленькими, до цього ж кімнати часто були на цокольному поверсі, що не отоплювався.

Окремо стоїть питання про каналізацію, адже її нестача призводить велике місто до постійних епідемій. Так, у Харкові на момент 1912 року з 8000 дворів лише 2000 мали водопровід, також існувала проблема з вивозом відходів. Однак, каналізаційна система в Харкові була напричуд чудова, вона була побудована на початку ХХ ст., і приходила по всьому місту, на кінці Греківської вулиці стояли прутні, які не давали пройти великим предметам у відстійник, де нечистоти фільтрувались і після відправлялись на відстій в спеціальні водойми, звідки вони попадали в р. Лопань. Також гостро стояла проблема бідності, так в Харкові існував дім для безпритульних, але він занадто переповненим. Ті ж кому не вдалося туди потрапити спали де заманеться, що також погіршувало і без того скрутну гігієнічну ситуацію.¹³² Проблема каналізаційної системи і якості води була поширеною і в інших містах Російської імперії, зокрема Катеринослава.¹³³

Також гостро стояла проблема умов життя та праці робітників, адже в підросійській Україні робітники ледь виживали і не доїдали і загалом мала менше, ніж його європейський колега, так само стояла проблема і тривалості робочого дня, адже на той момент він тривав до 12 годин.¹³⁴ Проблему збільшувало і те, що деякі підприємці, як наприклад доволі впливовий М. Дітмар, стверджували, що справи робітників і їх роботодавців їх особисті справи, і

¹³² Харьков : путеводитель для туристов и экскурсантов / Харьковское общество любителей природы . – 3-е изд. – Харьков : Типография И.М. Аничкина, 1915 . – 36-40. с., 13 вл. л.: карт.

¹³³ Електроний ресурс. Тетяна портнова. Еволюція міського середовища Катеринослава кінця ХІХ– початку ХХ ст., Historians, URL: <https://www.historians.in.ua/index.php/en/doslidzhennya/144-tetiana-portnova-evolyutsiya-miskoho-ser> (дата звернення 13.05.2025)

¹³⁴ Романюк Н. Основні тенденції розвитку підприємництва у промисловості України (друга половина ХІХ – початок ХХ століття). Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. 2008. Т. 1, № 11. С. 200–206.

ніхто не має права в них влізати.¹³⁵ Так само проблема бідності торкалась і кустарно-ремісничого сектору, який весь час протягом нагромадження промислового комплексу Харкова все більше біднів.

Зрештою це призвело до соціального вибуху у 1905 році учасниками якого були робітники найбільших промислових гігантів Харкова, робітники Гельферіх-Саде зокрема.¹³⁶ Основними вимогами робітників були зменшення робочого дня, збільшення заробітної плати і покращення вимог праці. Також, у випадку заводу Гельферіх-Саде, це були і політичні вимоги по типу усунення монархії, власне, через це їх цей завод і був розстріляний із гармат, і загинуло 4 людини.

Окремо слід відзначити проблему проституції, адже її поширення було тим показником, який показував неієдатність влади відповісти на проблему зuboжіння серед населення, більше того послугами проститутток користувались не лише робітники, але і солдати, що створювало додаткові проблеми. Так само там, де існувала проституція був великий ризик того, що місце м'яко кажучи буде не в доброму стані, і навіть у Харкові, де панувала житлова криза, люди виселялись з домівок-борделей.¹³⁷

Отже, соціальні проблеми в Харкові дуже тісно переплітались із проблемами харківського робітництва і були гостросоціальними весь цей час, навіть Російська революція, і поступове покращення умов праці, із збільшенням заробітної плати їх не змінювали. Так само виступ робітників заводу Гельферіх-Саде засвідчував те, що робітники також хотіли брати участь у політичному життю, але із зрозумілих причин не мали змогу цього робити.

¹³⁵ 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>

¹³⁶ Електронний ресурс. Развитие «Гельферих-Саде» и промышленности Харькова как предпосылки развития спорта и зарождения футбола, ЯХарьковчанин, URL: <https://ikharkovchanin.com/ru/article-2992-razvitie-gelferikh-sade-i-promyshlennosti-kharkova-kak-predposylki-razvitiya-sporta-i> (дата звернення: 11.04.2025). – рос.

¹³⁷ Альков В.А., Робак І. Проблема проституції на теренах Харківської губернії у XVIII–на початку XX ст.: соціальний та медичний аспекти. Краєзнавство, 2016, 1-12 с.

ВИСНОВКИ

Індустріалізація Харкова в другій половині XIX – початку XX століття була складним і багатогранним процесом. Вона не обмежувалася лише будівництвом нових підприємств та модернізацією старих, а й супроводжувалася глибокими соціально-економічними змінами. За кілька десятиліть Харків із невеликого губернського міста перетворився на важливий центр імперського значення. Цьому сприяли стрімкий промисловий розвиток, високі темпи індустріалізації та наявність місцевих капіталів у купецтва, що створило сприятливі умови для швидкого зростання.

Важливу роль у цьому відіграло вигідне географічне положення міста, особливо розвиток залізничного сполучення, а саме створення залізниці Курськ-Харків-Азов. Ставши головним залізничним вузлом півдня Російської імперії, Харків не лише підвищив свій статус, а й отримав нові можливості для розвитку. Завдяки цим змінам місто почало конкурувати з такими великими центрами, як Москва чи Санкт-Петербург, у сферах економіки, демографії та інфраструктури. Міграція та урбанізація стали ключовими чинниками перетворення Харкова. Наявність робочих місць на заводах і фабриках приваблювала тисячі людей, що призводило до стрімкого зростання населення. Міська влада не могла активно розвивати житлове будівництво.

Однак, підприємці зуміли відреагувати майже відразу, як великі хвилі населення почали заїжджати до Харкова, що спричинило, те, що Д. Багалій назвав «манією будівництва». Нові будинки були низької якості, часто дуже маленькі, без опалення да інших принад модерного міста. Однак попит на житло залишався високим через постійний приплив мігрантів, переважно колишніх селян, які знаходили роботу на промислових підприємствах. Це також знайшло свій відгук у початку диференціації міського простору за соціально-економічним престижем.

Цей економічно-демографічний цикл сприяв розширенню міста: до нього приєднувалися нові території, які швидко забудовувалися підприємцями. Хоча не завжди місто дійсно приєднувало новоколонізовані території, частіше

відбувався варіант із виключенням новосзаленої землі адміністративно, але включення соціально.

В результаті зростало добробут мешканців, а індустріалізація ставала каталізатором модернізації. Остання охопила всі сфери життя: з'явилися трамваї, покращилася інфраструктура. Одним із найяскравіших прикладів стала електрифікація міста, зокрема вуличне освітлення, доступне всім жителям незалежно від статку чи соціального статусу.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Голяховский Я. П. Памятная книжка Харьковской губернии на 1865 г. Харьков: Университетская типография, 1865. 385 с. – рос.
2. Горнозаводской листок 1903 с №23 1 лист., с. 14.
3. Гусев А. Харьков: его прошлое и настоящее в рисунках и описаниях. Харьков: Типография Адольфа Дарре, 1902. – рос.
4. Журнал очередного заседания от 7 декабря 1884 / Харьковская городская дума. № 54. Харьков, 1884. – рос.
5. Опацкий А. Н. Фабрично-заводская промышленность Харьковской губернии и положение рабочих. Харьков, 1912. 141 с. – рос.
6. Рейнгардт Ф. О. Г. Харьков 20-х и 30-х годов (По воспоминаниям Ф. О. Рейнгардта) // Харьковский сборник. Литературно-научное приложение к «Харьковскому Календарю» на 1887 г. Вып. 1. Харьков, 1887. С. 18. – рос.
7. Список фабрик и заводов Российской Империи. СПб: Типография Киршбаума, 1912. 720 с. – рос.
8. Том XI часть II «Уставы Кредитный, Торговый, о Промышленности Фабричной и Заводской, и Устав Ремесленный». СПб, 1857. 1239 с.
9. 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: 15.04.2025).
10. Машкі О. М. Продпаровоз. Енциклопедія Сучасної України. URL: <https://esu.com.ua/article-880832> (дата звернення: 23.04.2025).
11. Електронне джерело. Класовая теория Бурдые: ученый как революционер // Спільне. URL: <https://commons.com.ua/ru/klassovaya-teoriya-burde/> (дата звернення: 15.05.2025).
12. Електронний ресурс. Развитие «Гельферих-Саде» и промышленности Харькова как предпосылки развития спорта и зарождения футбола, // ЯХарьковчанин. URL: <https://ikharkovchanin.com/ru/article-2992-razvitie-gelferikh-sade-ipromyshlennosti-kharkova-kak-predposylki-razvitiya-sporta-i> (дата

звернення: 11.04.2025).

13. Електронний ресурс. Значення формування "середнього класу" в сучасних умовах суспільного розвитку. // Освіта.UA. URL: <https://osvita.ua/vnz/reports/politolog/16978/> (дата звернення: 25.04.2025).

14. Електронний ресурс. Тетяна Портнова. Еволюція міського середовища Катеринослава кінця XIX– початку XX ст., Historians, URL: <https://www.historians.in.ua/index.php/en/doslidzhennya/144-tetiana-portnova-evolyutsiya-miskoho-ser> (дата звернення 13.05.2025)

15. Електронний ресурс. Detroit Census Confirms a Desertion Like No Other, // New-York Times. URL: https://www.nytimes.com/2011/03/23/us/23detroit.html?_r=1 (дата звернення: 12.05.2025).

16. Електронний ресурс. Poznański Izrael Kalmanowicz // Muzeum Historii Żydów Polskich. URL: https://sztetl.org.pl/he/node/5217?utm_source (дата звернення: 02.05.2025).

17. Альков В.А., Робак І. Проблема проституції на теренах Харківської губернії у XVIII–на початку XX ст.: соціальний та медичний аспекти. Краєзнавство, 2016, 12 с.

18. Альков В. А. Реакция местной власти и общества на негативные проявления модернизации: проблема проституции в крупном городе Российской империи кон. XIX – нач. XX в. на примере Харькова / В. А. Альков // Нравственные императивы в праве, образовании, науке и культуре : Международная научно-практическая конференция, Белгород, 16–17 мая 2013 г. / Белгородский государственный национальный исследовательский университет. – Белгород, 2013. – С. 23–32. – рос.

19. Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования. Т. 2. 973 с. – рос.

20. Бервы-Флеровский В. В. Положение рабочего класса в России. СПб: Н. П. Поляков, 1869. 494 с. – рос.

21. Богатчук С.С. аграрна реформа 1861 р. Та її наслідки для економічного

розвитку України, економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики, 2018, № 4, с.129-139

22. Бойцун М. Робітничий рух і національне питання в Україні: 1880–1920 / Пер. з англ. Максима Казакова та Лесі Бідочко. — Ч. I. — Київ: Rosa-Luxemburg-Stiftung в Україні; АРТ КНИГА, 2017. - 224

23. 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.

24. Боженко А. О. КУПЕЦТВО VS ДВОРЯНСТВО: еліта м. Харкова у другій половині XIX ст. – на початку XX ст. // City: History, Culture, Society. 2017. № 2. С. 39–48.

25. Боженко Анастасія Олегівна. Формування міського способу життя у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах міста Харкова): дис. ... канд. іст. наук. Харків, 2018. 253 с.

26. Водотика Т. Підприємці в соціальній структурі міського населення Наддніпрянської України в другій половині XIX – на початку XX ст. Український історичний збірник. 2015. Т. 1, № 18. , С. 118-127.

27. Григор'єва М. В. Перші студенти Харківського університету. Харків, 2009. С. 9.

28. Грицак Я. Від редакції або що таке модерна історія України? // Україна модерна. Львів, 1996. Ч. 1. С. 6.

29. Жилєнкова І.М. переселенський рух з українських земель і його причини (КІНЕЦЬ XIX – ПОЧАТОК XX СТ.), Карпатський край, 2018, вип.10. с. 95

30. Иванова Н. А., Желтова В. П. Сословное общество Российской империи (XVIII – начало XX века). М.: Новый хронограф, 2010. 752 с. – рос.

31. Кароєва Т. Українська лубочна книга як різновид масової літератури: книгознавчий погляд. Вісник Книжкової палати. 2014. с. 30-34.

32. Коломойцева М. А., Команджаєв О.Н. образ человека фронта на примере иногороднего крестьянства дона, Журнал фронтальных исследований,

2022 с. 178-205

33. Куліков В. Російська імперська індустріалізація та дискусія про її рушійні сили в історіографії. Вісник ХНУ: Серія: Історія. 2017. Вип. 53. С. 105.
34. Лахман Р. Капиталисты поневоле: конфликт элит и экономические преобразования в Европе раннего Нового времени. Москва, 2010. 456 с.
35. Левицький В. Розвиток легкої промисловості в харківській та херсонській губерніях (друга половина XIX – початок XX ст.) // Гуржіївські історичні читання. 2017. Т. 1, № 12. С. 109–114.
36. Левицький В. Технічне становище легкої промисловості українських губерній Російської імперії в середині XIX – на початку XX століття. Наукові праці історичного факультету ЗНУ. 2018. Вип. 50. С. 344.
37. Малишев О. Місце кустарних промислів у процесі індустріалізації Харківської губернії наприкінці XIX – початку XX ст. Історичний архів. 2008. Т. 1, № 2. С. 51-56
38. Миронов Б. Н. Российская империя: от традиции к модерну. В 3 т. Т. 1. Санкт-Петербург, 2014. 896 с
39. Опацкий А. Н. Фабрично-заводская промышленность Харьковской губернии и положение рабочих. Харьков, 1912. 141 с. – рос.
40. Посохов С., Іващенко В. Обrazy профессор-инострaнцев Харьковского университета начала XIX в. в воспоминаниях современников // Наукові записки. Зб. праць молодих вчених та аспірантів. 2009. Т. 19(1). С. 631–642. – рос.
41. Прыжов И. Г. История кабаков в России. СПб, 2009. 320 с. – рос.
42. Проць Н. В. Дворянство харківської губернії другої половини XIX – початку XX ст.: дис. ... канд. іст. наук. Харків, 2015. 74 с.
43. Реєнт О.П. До проблеми скасування кріпосного права в 1861 р., Український історичний журнал, 2011, №1. С. 34-51
44. Романюк Н. Основні тенденції розвитку підприємництва у промисловості України (друга половина XIX – початок XX століття) // Вісник Східноукраїнського національного університету імені В. Даля. 2008. Т. 1, № 11.

С. 200–207.

45. Сідоров О. Індустріальному Харкову – столиці УСРР – зразкове міське господарство. Харків: Партвидав "Пролетар", 1932. 56 с.
46. Сіроштан М. А. Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область. Київ: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1966. 664 с
47. Степанов В. Крымская война и экономика России // Вопросы теоретической экономики. 2018. Т. 1, № 1. С. 125–126. – рос.
48. Солошенко М. До питання про станову структуру Харківської губернії другої половини ХІХ ст. Історія. Тези до ІІІ міжнародного конгресу українців. Харків, 1996. С. 237–241.
49. Тацієнко Н. Л. Аграрна реформа 1861 року у сприйнятті селян Уманського повіту Київської губернії // Емінак. 2018. Т. 1, № 4. С. 27–32.
50. Титаренко Л. Г. Российская модернизация – капиталистический проект цивилизационного развития // Журнал социологии и социальной антропологии. 2020. Вып. 5. С. 141–163. – рос.
51. Л. Вірт Урбанизм как образ жизни // Социальные и гуманитарные науки, реферативный журнал. Москва, 1997. С. 169–196. – рос.
52. Ховтура А. Становлення та модернізація соціальної інфраструктури губернських міст Лівобережної України (кінець ХVІІІ - початок ХХ століть) : дис. ... канд. іст. наук : 032. Харків, 2021. 338 с.
53. Чорний М.. Станова структура губернських міст України (1897–1914 рр.) // Вісник ХНУ ім. В. Н. Каразіна. Історія України. 2003. Вып. 6. С. 47–54.
54. Шандра В. Міщанські органи станового самоврядування в Україні (кінець ХVІІІ – початок ХХ ст.). К.: Інститут історії України НАН України, 2016. 345 с.
55. Denisson T. Did serfdom matter? Russian rural society 1750–1860. History Research. 2006. Т. 79, № 203. Oxford. С. 76–89.
56. Haimson L. H. The Problem of Social Identities in Early Twentieth Century Russia. Slavic Review. 1988. Т. 47, № 1. С. 1–20.
57. M. Grabowski. The 18th and 19th Century Industrialization Process as the Main Aspect of City Creation and Its Impact on Contemporary City Structures: The

Case of Lodz. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2019. C. 3. 58. Sugden K., Cockerill A. The Wool and Cotton Textile Industries in England and Wales up to 1850. C. 4–5.

РЕЗЮМЕ

Турбулентність другої половини XIX – початку XX століття залишила свій слід на міському просторі Харкова, адже саме завдяючи їй Харків став містом, яке мали принади промислового гіганта. Навіть сьогодні можна побачити, який спадок залишили ці буремні часи перетворення Російської імперії в місті.

Індустріальний комплекс для сучасників значно змінив їх спосіб, стиль життя так само як і їх саму ментальність. Швидка урбанізація, розвиток фабрик і заводів, поява нових соціальних верств — усе це перетворило Харків на потужний економічний та культурний центр. Особливо відзначались залізниця, яка стала символом харківської економічної і промислової потуги, так само як була «винною» за майже не контрольований процес урбанізації в Харкові.

Так само, Харків, як нове модерне місто мав змогу відчувати на собі усі несподіванки які несе за собою модерна епоха: конфлікти капіталу, повстання та зубожіння, стали основою Харкова того періоду. Однак попри це, місто продовжувало свій шлях у модерн.

ABSTRACT

The turbulence of the second half of the 19th and early 20th centuries left its mark on the urban space of Kharkiv, as it was precisely this period that turned Kharkiv into a city with the allure of an industrial giant. Even today, one can see the legacy left by these tumultuous times of transformation in the Russian Empire within the city. The industrial complex significantly altered the way of life, lifestyle, and even the mentality of its contemporaries. Rapid urbanization, the development of factories and plants, and the emergence of new social strata—all of this transformed Kharkiv into a powerful economic and cultural center. The railway, in particular, became a symbol of Kharkiv's economic and industrial might, while also being "responsible" for the nearly uncontrolled urbanization process in the city. Similarly, Kharkiv, as a new modern city, experienced all the unforeseen consequences brought by the modern era: conflicts of capital, uprisings, and impoverishment became the foundation of Kharkiv during that period. Yet, despite this, the city continued its march into modernity.