

А. О. Боженко

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

**ІНДУСТРІАЛЬНІ ОБ'ЄКТИ ЯК МІСТОУТВОРЮВАЛЬНИЙ ЧИННИК
У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.
(НА ПРИКЛАДІ ХАРКОВА)**

У статті розглянуто роль індустріальних об'єктів Харкова у формуванні модерного міського середовища. Головною гіпотезою є те, що вони були своєрідними кристалізуючими ядрами, що формували навколо себе специфічно міський стиль життя. Авторка бере до уваги такі аспекти, як фізичне розташування підприємств та їхній вплив на розвиток транспортної системи, соціальну взаємодію робітників та підприємців, зародження екологічної ідеології тощо. У висновках подано основні характеристики індустріалізованого ландшафту модерного Харкова.

Ключові слова: індустріалізація, модерність, Харків, транспорт, інфраструктура.

В статье рассматривается роль индустриальных объектов Харькова в формировании современной городской среды. Главной гипотезой является то, что они представляли собой своеобразные кристаллизующие ядра, которые формировали вокруг себя специфически городской стиль жизни. Автором освещаются такие аспекты, как физическое расположение предприятий и влияние на развитие транспортной системы, социальное взаимодействие рабочих и предпринимателей, зарождение экологической экологии. В выводах даются основные характеристики индустриализованного ландшафта современного Харькова.

Ключевые слова: индустриализация, модерность, Харьков, транспорт, инфраструктура.

The main problem of the article is the influence of industrial objects at the modern city environment. The hypothesis of paper is suggestion, that plants and factories were crystallizing cores, which formed specific urban life style. Such aspects as location of plants and factories, transport system, social interaction between workers and entrepreneurs, appearance of ecological ideology are highlighted. Author gives some features of industrial landscape of modern Kharkiv in conclusion.

Keywords: industrialization, modernity, Kharkiv, transport, infrastructure.

Друга індустріальна революція істотно змінила структуру міст, хоча за своєю сутністю і не була винятково урбаністичним явищем. Проте однією зі специфічних рис міст Харківської губернії, на думку Д. Чорного, якраз і було те, що чверть від усіх підприємств розташовувалася саме у містах, разом з тим як, наприклад, у Катеринославській лише кожне шістнадцяте підприємство було міським [10, с. 97]. Отже, можна говорити про більший, аніж в інших містах Лівобережжя, вплив індустріалізації на урбанізацію.

Мета статті – дослідити, яким шляхом індустріалізація формувала міський модерний простір на прикладі пореформеного Харкова як центру промисловості східноукраїнського регіону. Вважаємо за доцільне ввести дефініцію кристалізуючих ядер, яку сформулював М. Анциферов. На його думку, кристалізуючі ядра – це своєрідний соціальний вузол, в ролі якого може виступати будь-яка установа, навколо якої трансформуються або формуються нові райони міста [1, с. 46]. Для нас такими об'єктами виступатимуть підприємства Харкова. Міський простір будемо розуміти як поєднання фізичного (розташування об'єктів на мапі), соціального (взаємодії між представниками різних верств, які формують фізичний простір та водночас є сформованими ним) та ідеального (уявлення про те, яким місто має бути

внаслідок рефлексії над проблемами фізичного та соціальних просторів).

Історіографія імперського часу має виражений емпіричний характер, тоді відбувалося збирання статистичних даних про промисловість, за радянської доби також тривав аналіз цих даних. Нарешті, у сучасній історіографії маємо актуалізацію цієї проблеми: дослідження індустріальних ландшафтів (В. Куліков [14]), участь підприємців у формуванні міської інфраструктури (Р. Лінднер [7]), формування робітничого класу з селянського середовища (Д.Бетер [11]) тощо. Джерельну базу становлять діловодна документація підприємств, зокрема Паровозобудівного заводу та Гельферіх-Саде, статистичні дані («Сведения о фабриках и заводах Российской империи», «Города России в 1910 г.»), картографічні джерела (План О. Гінзбурга) тощо.

Передусім нам необхідно визначити фізичне розташування підприємств для того, щоб відповісти на питання, чи можемо ми виокремити промислові осередки та наскільки серйозно вони впливали на ландшафт міста. Саме зміна ландшафту унаочнювала процес урбанізації, виступаючи не лише суто фізичною зміною, але й соціальною, оскільки, як зазначив В. Куліков, ландшафти є соціальними конструктами, що змінюють людські життя і світогляд, створюючи новий символічний простір, причому в даному випадку, на відміну від корпоративних міст Донбасу, індустріальні елементи змушені були вписуватися в уже наявний простір [14, с. 57].

Ми користувалися планом інженера Гінзбурга 1916 р. [2], який цікавий тим, що на ньому нанесено об'єкти інфраструктури: передусім транспортну мережу та найбільші підприємства. Ці дані ми також доповнили відомостями з «Харьковского календаря за 1913 г.» [9] і нанесли їх на Google-мапу. Понад 40 дрібних підприємств (до 100 робітників), що переважно виготовляли легку й харчову продукцію, доволі щільно обступали береги річок, особливо в тому місці, де Харків впадає у Лопань. Серед великих підприємств тут розташовувалася лише кондитерська фабрика Жоржа Бормана. Це можна пояснити паровими двигунами, встановленими на фабриках, які потребували доступу до води, а за умов відсутності системи розгалуженого централізованого водогону, який тільки почали втілювати в життя наприкінці 1880-х рр., це ставало серйозною проблемою [8]. Цілком очевидно, що транспортне сполучення периферії, де жили робітники, та центру на той час здебільшого не становило проблеми (1887 р. – поява конки, 1906 р. – електричного трамвая); впадає в око й доволі близьке розташування залізничного вокзалу.

На плані Гінзбурга [2] бачимо, що певний машинобудівний анклав сформувався у квадратах КVII, КVIII наприкінці вулиць Петинської та Корсиковської, де розташовувався один із найбільших харківських машинобудівних заводів – Гельферіх-Саде (1 428, 910 тис. руб. на рік), також Паровозобудівний (5 255, 486 тис. руб. на рік) [8], сумарний дохід яких становив 28 % від 105 підприємств Харкова, та кілька дрібніших потужностей, що гуртувалися навколо них: це евакуйований з Варшави завод «Герлах та Пульст», а також «Конрад Ярушкевич». Бачимо, що ці підприємства, на відміну від підприємств дрібної промисловості, вже були розташовані на периферії міста та навіть виходили за його межі. У зв'язку з цим постає питання про транспортне сполучення з цим машинобудівним осередком, де працювали понад 5 тис. робітників. За планом трамвайних шляхів 1908 р. [4] бачимо, що вже на той час Петинську вулицю з вокзалом та центром пов'язувала лінія. Також трамваєм через центр можна було дістатися з Кінної та Старомосковської вулиць.

Слід зазначити, що наявність човникової міграції також змушувала дирекції заводів постійно втручатися у конфлікти з приводу збереження робітничих потягів на Південній залізниці. Зокрема, з переписки дізнаємося, що на 1911 р. з 2 300 робітників паровозобудівного заводу 303 постійно мали зв'язки з передмістям, тобто це становить 13 % всіх працівників. З них 68 осіб (3 % від загальної кількості) користувалися сполученням з недалекими передмістями (Мерефа, Дергачі, Люботин, Рижов, Покотилівка) щоденно, інші 245 – у святкові та вихідні дні (Спасів Скит, Слатіно, Мерчик, Максимівка, Шурино, Безпалівка). Причому в передсвяткові дні та суботи роботи на заводі закінчувалися

о 15 годині, що, власне, давало змогу дістатися й до більш віддалених поселень. Дирекція заводу дуже наполягала на збереженні робітничих потягів, мотивуючи це нагальною необхідністю для робітників: «Лишение рабочих поездов составило бы для них очень большую потерю, ибо заставило их или бросить работу и потеряют заработок, или переехать на жительство в город, где сильно дает себя знать дороговизна квартир» [16, ф. 749, оп. 1, спр. 1868, арк. 1,3,]. Примітно, що самі робітники брали участь у зборах з цього питання та висловлювали побажання з приводу кількості зупинок, зокрема, вони просили зробити зупинку на станції Храму Христа Спасителя [16, ф. 668, оп. 1, спр. 57, арк. 3]. У воєнний період у зв'язку з подорожчанням продуктів харчування більша частина робітників їздила додому і посеред тижня, що потребувало додаткових потягів [16, ф. 668, оп. 1, спр. 57, арк. 30]. Складність полягала у тому, що розклад потрібно було узгодити із іншими підприємствами Харкова, тим же заводом Гельферіх-Саде, тому на цьому ґрунті подекуди виникали конфлікти. Зокрема, у листопаді 1911 р. на вокзалі відбувся скандал через те, що потяг було відправлено раніше, аніж більша частина робітників Гельферіх-Саде прибула на станцію. Попри те, що слюсар Іванов (за словами дирекції паровозобудівного заводу) попереджав про це чергового, потім черговий же і поклав провину на нього, сказавши, що саме Іванов запропонував відправляти потяг, бо всі зібралися. Внаслідок чого робітники Гельферіх-Саде ледве не викинули слюсара з потягу. З боку ж начальника станції ситуація виглядала геть по-іншому: він сам віддав наказ про відправлення потягу раніше за призначений час і пояснив це робітникам, а Іванов дуже грубо спілкувався з його помічником, за що йому мають висловити догану на заводі [16, ф. 749, оп. 1, спр. 1868, арк. 1,3,9-11, 13, 14]. З подальшого листування дирекції заводу й начальника вокзалу дізнаємося, що робітники постійно запізнювалися на потяг через те, що годинники на заводі відставали на 5 хвилин, однак керівництво залізниці відмовилося йти на компроміс та перенести відправлення потягу на пізніший час через незручності для подальшого руху [16, ф. 749, оп. 1, спр. 1868, арк. 15,16]. У свою чергу керівництво заводу Гельферіх-Саде просило додати декілька вагонів та відкривати каси раніше до станції Безпалівка, оскільки кількість робітників, що від'їжджала на ці станції, збільшилася, і вони не встигали купувати квитки [16, ф. 668, оп. 1, спр. 57, арк. 8]. Така ситуація може свідчити про неунормованість розкладів та маршрутів робітничих потягів. Як зазначає Д. Гарві у своїй роботі «Париж, столиця модерності», «залізниці зробили внесок у почуття хаотичного поспіху та плутанини у місті, і разом з тим вони інтегрували передмістя у міську мережу. Але розклад – це було все» [12, р. 106]. Конфлікти подекуди ставалися і через те, що робітники відмовлялися сплачувати за проїзд, спеціально затягували контроль, щоб встигнути доїхати без квитка, внаслідок чого дирекція Паровозобудівного заводу у своєму оголошенні навіть погрожувала звільненням через недотримання правил залізничного руху [16, ф. 749, оп. 1, спр. 1868, арк. 17-19]. Бачимо, що індустріальні підприємці значною мірою впливали на пасажиропотік та розклад залізниці й міського транспорту. Тож можемо погодитися з думкою Д. Бетера, який вивчав розвиток індустріального Санкт-Петербурга: «Індустріалізація змінила обличчя міста... Модернізація транспорту визнається наслідком як індустріалізації, так і зростання населення» [11, р. 12].

Заводи певною мірою намагалися вирішити і проблему з житлом для робітників. В літературі досить часто наголошується на скрутних умовах в помешканнях, які надавали підприємства робітникам, зокрема це були цехи або казарми [6, с. 48]. Проте на прикладі Харкова бачимо більш вдалі спроби вирішення проблеми. Зокрема Паровозобудівний завод будував помешкання для директорів, кваліфікованих робітників, гуртожитки, формуючи в такий спосіб соціальну інфраструктуру навколо заводу [5, с. 94]. Дирекція пропонувала квартири у кам'яному будинку за цінами 144 руб. та 168 руб. на рік залежно від розміру квартири [16, ф. 749, оп. 1, спр. 184, арк. 1]. Середня вартість оренди на той час у Харкові за малу квартиру становила 60-72 руб. на рік, за середню – 120-400 руб. на рік [3, с.120], тобто бачимо, що ціна, пропонована робітникам, не виходила за межі цього діапазону. Проте

значалося, що квартири будуть здавати лише кваліфікованим робітникам, бригадирникам і монтерам, утім, вони могли брати до себе жильців з-поміж інших робітників заводу. У дерев'яних будинках вона була ще нижчою, а саме – 96 руб. на рік [16, ф.749, оп.1, спр.184, арк.1]. Також заводи намагалися влаштувати їдальні для робітників за поміркованими цінами: на січень 1917 р. обід у Гельферіх-Саде коштував 60 коп., щоправда, уже в липні ціна піднялася майже втричі – до 1 руб. 50 коп., що пов'язано з загальною кризою в Російській імперії. Утім, їдальнею користувалося лише близько 80 співробітників [16, ф. 668, оп. 1, спр. 112, арк. 16,33,38].

Індустріалізація спричинилася до конструювання не лише нового соціального та фізичного простору міста, але й міста ідеального. Цю проблему розглянемо у ширшому географічному контексті. Не можна сказати, що екологічні проблеми, пов'язані з розвитком промисловості аж надто актуалізувалися у публіцистиці Російської імперії. Зокрема, автор замітки в «Городском Деле» відзначає: «Русский читатель удивится, пожалуй, что тема эта [боротьба з димом у містах. – А.Б] столь подробно и часто затрагивается в европейской муниципальной печати» [15, 1910, № 7, с. 458], але автори статей та науковці вже почали цікавитися західними напрацюваннями. Проблему боротьби з димом у містах порушив, наприклад, професор Д. Кашкадамов і серед інших методів запропонував при плануванні міст відзначати окремі місця для промислових об'єктів, розташованих оддалік від житлових кварталів [15, 1912, № 1, с. 19]. Зокрема, зацікавлення викликала ідея «Міста-саду» Е. Говарда, поява якої як така служила симптомом втоми від перенаселених індустріальних міст з брудним повітрям [13]. Зокрема, російські містобудівники влаштовували поїздки до Англії для огляду вже реалізованих проєктів [15, 1910, № 11-12, с. 820], також 1912 р. були вже розпочаті розробки власних проєктів під Москвою [15, 1912, № 19, с. 1217, № 22, с. 1371]. Також, пишучи про вплив мешканців з Харкова у передмістя, автор за аналогією з цією ідеєю, називав їх «містом-садом» та бідкався з приводу їхнього перетворення на брудне і промислове місто [15, 1912, № 17, с. 1067]. Проте ми бачимо лише початок теоретичного вирішення проблеми забруднення повітря через промисловість – на практиці ці застереження майже не реалізувалися. Проте вже у цей період почала закладатися основа екологічної ідеології в містах Російської імперії.

Бачимо, що індустріалізація істотно вплинула як на фізичний, так і на соціальний простір міста. На прикладі Харкова яскраво вирізняються два осередки промисловості: легка – у центрі міста, на берегах річок, на периферії – підприємства важкої промисловості, які, власне, виділялися не лише в масштабах міста, а й всього південноросійського промислового регіону. Це, зокрема, обумовлювало розвиток міського транспорту саме у спрямуванні до підприємств, а також залізничного. Тут ми бачимо нову площину для соціальної комунікації: це, по-перше, зв'язок робітників та дирекції заводу, які спільно вирішували це питання, по-друге, заводів та керівників вокзалу для того, аби винайти найбільш зручніший розклад робітничих потягів для забезпечення адекватного режиму роботи заводів. Причому в такому разі спостерігалася ще комунікація і між представниками різних заводів, що сприяло консолідації класів робітників та підприємців як окремих соціальних груп саме через взаємодію, а не через боротьбу, як наголошувала на тому марксистська історіографія.

Література

1. Анциферов Н. Пути изучения города как социального организма / Николай Анциферов. – Ленинград: Сеятель, 1926. – 151 с.
2. Гинзбург А. М. План города Харькова с прилегающими пригородами и поселками / А. М. Гинзбург, Н. Б. Жаврид. – Харьков, 1916.
3. Города России в 1904 году. – Санкт-Петербург, 1906. – 907 с.
4. Доклад Второй Трамвайной комиссии о сооружении в Харькове новых трамвайных линий собственным распоряжением Городского управления. – Харьков: Типография М. Ф. Зильберберга, 1909. – 82 с.

5. Дьякова О. В. Економічний та соціальний стан робітників Харківського паровозобудівного заводу на рубежі XIX–XX ст. / О. В. Дьякова // Збірник наукових праць. – Серія «Історія та географія». – Харків, 2016. – Вип. 53. – С. 91–96.
6. Михеичева В. Л. Условия труда фабрично-заводских рабочих в российской империи в последней четверти XIX в. / В. Л. Михеичева // Инновационная наука. – 2016. – №2-5 (14). – С. 47–50.
7. Райнер Л. Підприємці і місто в Україні: 1860–1914 рр. (Індустріалізація й соціальна комунікація на Півдні Російської імперії) / Лінднер Райнер. – Київ; Донецьк: Кальміус, 2009. – 504 с.
8. Список фабрик и заводов Российской империи / Ред. В. Е. Варзар. - Санкт-Петербург, 1912. – 304 с.
9. Харьковский календарь на 1913 год. – Харьков: Тип. губ. правления, 1912. – 609 с.
10. Чорний Д. М. По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.) / Дмитро Миколайович Чорний. – Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2007. – 304 с.
11. Bater J. H. St. Petersburg: industrialization and change / James H. Bater. – London, 1976. – 496 p.
12. Harvey D. Paris, Capital of Modernity / David Harvey. – London: Routledge, 2003. – 362 p.
13. Howard E. Garden Cities Of To-Morrow / Ebenezer Howard. – London, 1902. – 188 p.
14. Kulikov V. Industrialisation and Transformation of the Landscape in the Donbas from the Late Nineteenth to the Early Twentieth Century / Volodymyr Kulikov // Migration and Landscape. – Vandenhoeck & Ruprecht, 2016. – pp. 57–83.
15. Городское дело (журнал, Санкт-Петербург).
16. Державний архів Харківської області.