

# ФОРУМ «ЯКІСТЬ ЖИТТЯ ТА УКРАЇНСЬКЕ МІСТО В ЕПОХУ МОДЕРНІЗАЦІЇ»

Проблеми якості життя в минулому на українському матеріалі є майже невивченими, та й саме це поняття все ще лише епізодично застосовують у нашій історичній науці. Водночас, його використання може дати продуктивні дослідницькі інструменти для розуміння історії через людину, її бажання, примхи, потреби, звички. Ми звернулися до дослідників та дослідниць різних міст із пропозицією поміркувати про те, наскільки якість життя є релевантною та цікавою категорією для історичної урбаністики, яким чином змінювались «їхні» міста в епоху модернізації та, відповідно, як (не)змінювався життєсвіт містян. При тому, що перелік питань залишався незмінним, опитувані могли обрати собі ті, що краще відображають їхні дослідницькі інтереси, або ж додати власні спостереження.

## ЗАПИТАННЯ ТА ВУЗЛОВІ ПРОБЛЕМИ ФОРУМУ, ЗАПРОПОНОВАНІ ДО ОБГОВОРЕННЯ

1. Чи може якість життя бути якимось специфічним маркером урбанізації простору, ідентифікації населеного пункту як міста? Наскільки ця проблема є актуальною та дослідженою щодо «ваших» міст, які підходи та інструментарії тут можуть бути найпродуктивнішими?
2. Центральна влада vs місцеві ініціативи. Що більше змінює якість життя в конкретному населеному пункті — урядові проекти чи рішення місцевих еліт? Наскільки впливовими є приклади «столиць» і в чому найбільше проявляються унікальні місцеві досвіди?
3. Роль особистості у великих перетвореннях. Як одна людина ініціює та просуває масштабні зміни? Особливості «пригадування» місцевих реформаторів. Конструювання образів «великих будівничих» та їх побутування у міському просторі. Кого зазвичай глорифікують, а кого забувають?
4. Трансфер культур і запозичення досвіду. Настільки дієвими є запозичення і паралелі з питань медицини, містопланування, проведення водогону, каналізації та електрифікації? Якими прикладами надихалося «ваше» місто? Наскільки універсальними є такі досвіди в регіональному та хронологічному зрізах?

DOI: 10.15407/mics2023.02.008  
УДК 94:614.4(477)«17»

5. Місто традиційне і місто модерне. Міста як провідники модернізації. Місто та емансипація. Модерна культура і традиційні відносини спорідненості, земляцтва, кругової поруки. Споживання «інтелектуальної їжі» та розваг. Девіації (як-от проституція, наркоторгівля) та якість життя в історичному контексті.
6. Місто та проблема соціальних нерівностей і (не)рівного доступу до «благ цивілізації»: школа, лікарня, зміни в пенітенціарній системі. Проблеми соціальних і культурних розривів між містом і довколишньою сільською місцевістю на прикладах минулого українських міст.

**Юрій Волошин**

**Полтавський національний педагогічний університет  
імені В. Г. Короленка (Полтава)**

**Чи може якість життя бути якимось специфічним маркером урбанізації простору, ідентифікації населеного пункту як міста? Наскільки ця проблема є актуальною та дослідженою щодо «ваших» міст, які підходи та інструментарії тут можуть бути найпродуктивнішими?**

Залежить від того, що розуміють під якістю життя. Якщо це доступ до ремесла, торгівлі й адміністрації, то місто ранньомодерного часу справді буде суттєво відрізнитись від села. Це засвідчують і демографічні маркери — вік вступу в перший шлюб, розміри й типологія родин. Тут ми побачимо суттєві відмінності між містом і селом. Шлюбний вік буде вищим, а панівною формою родини буде проста (нуклеарна) сім'я.

**Центральна влада vs місцеві ініціативи. Що більше змінює якість життя в конкретному населеному пункті — урядові проекти чи рішення місцевих еліт? Наскільки впливовими є приклади «столиць» і в чому найбільше проявляються унікальні місцеві досвіди?**

Якість життя змінюється більше під впливом рішень місцевих органів самоврядування, ніж урядових ініціатив. Так було у XIX столітті, й так відбувається зараз. До прикладу, останніми роками ми спостерігаємо велику зношеність міської інфраструктури. Її стан тільки погіршується, і це є наслідком електоральних уподобань і породженої ними недієздатності міської влади. Попри зміни до генпланів, стратегування, складається таке враження, що якогось стратегічного плану розвитку міста насправду не існує взагалі.

Формально ми маємо комунальну установу «Інститут розвитку міста». Під її егідою реалізовано низку дрібних ініціатив, але назагал мешканці міста її діяльність асоціюють зі скандальним працевлаштуванням покоївок колишнього мера. Унаслідок ліквідації міськрадою відповідних структур фактично припинився ремонт доріг і тротуарів, тож через якийсь час містом буде незручно не лише ходити пішки, а й їздити на авто. Через брак відповідних рішень на місцевому рівні у Полтаві є «ворожим» і незручним для містян громадський транспорт. На думку міської влади, полтавці не хочуть їздити комфортними сучасними автобусами, їм більше подобається пересуватися в старих проіржавілих і дірявих маршрутках, яких у жодному іншому обласному центрі вже давно немає. Так само вони «відмовляються» оплачувати проїзд через термінали, тому ті постійно ламаються.

Приклад столиці для Полтави, на мою думку, є не зовсім виправданим. Наприклад, саме «столичним» досвідом свого часу було виправдано будівництво цілої купи підземних переходів із торговельними центрами, які просто спотворили архітектурний простір.

Якщо говорити про історичний досвід, то власне життєзабезпеченням міста у період Гетьманщини займався магістрат — самоврядний орган, базований на магдебурзькому праві. Через цей орган мешканці вирішували проблеми міста. Тому якість життя в конкретному населеному пункті — це не рішення навіть місцевих еліт, а радше наслідок розвитку самоврядування.

**Роль особистості у великих перетвореннях. Як одна людина ініціює та просуває масштабні зміни? Особливості «пригадування» місцевих реформаторів. Конструювання образів «великих будівничих» та їх побутування у міському просторі. Кого зазвичай глорифікують, а кого забувають?**

Безумовно, роль особистостей у перетвореннях міст є доволі значною. Навіть якщо місто функціонує як злагоджений механізм, має бути той, хто згуртовує і спрямовує цей колектив для такої роботи. Однак місцевих реформаторів часто пригадують не так за якимись структурними реформами, які закладають підвалини функціонування тривалих перетворень, як за зовнішніми проявами реформаторської діяльності. Приклад із найближчої історії Полтави — це діяльність Анатолія Кукоби, який був першим міським головою за доби незалежної України. Він прославився побудовою численних підземних переходів і торговельних центрів у них, а також гучним святкуванням винайденої дати 1100-річчя заснування міста, під яку було витрачено значну державну субвенцію. На суто зовнішніх, косметичних змінах, які тоді відбувалися у місті, виріс міф про «великого будівничого». При цьому поза «пам'яттю» про нього лишаються незаконний продаж і

подаляша руйнація пам'ятки архітектури — Кадетського корпусу, псування всього архітектурного комплексу Круглої площі, брак стратегічного планування розвитку міста тощо.

Приміром, із ранньомодерного періоду полтавці пам'ятають Павла Руденка, надвірного радника, бунчукового товариша, міського бурмістра, купця і запорозького козака. Він був чи найбагатшим мешканцем Полтави свого часу, мав власну чи не єдину в місті кам'яницю, збудував перший пам'ятник Полтавській битві й виступив одним із фундаторів побудови мурованої Воскресенської церкви на місці старої дерев'яної. Прикметно, що попри те, що Руденко був лише одним із чотирьох парафіян, хто зобов'язувався давати на побудову храму по 50 рублів щорічно, а були й ті, хто давав менші суми, в Полтаві «пам'ятають» лише Руденка і то найбільше в ролі козака, а останнім часом шириться помилкове твердження, що він ще був і полковником. Цікаво, що такої слави не зажили полтавські вийти, які боролись за відновлення магдебурзького права чи захисту гарантованих ним міських прав і вольностей у протистоянні з полковою адміністрацією — як, наприклад, Йосип Кирилів, Іван Висоцький і Петро Черниш. Виглядає так, що глорифікують тих, хто залишив по собі найбільше матеріальних і писемних джерел, а у сучасному випадку — тих, про кого добре відгукуються засоби масової інформації, які, до речі, теж колись стануть джерелами.

**Трансфер культур і запозичення досвіду. Настільки дієвими є запозичення і паралелі з питань медицини, містопланування, проведення водогону, каналізації та електрифікації? Якими прикладами надихалося «ваше» місто? Наскільки універсальними є такі досвіди в регіональному та хронологічному зрізах?**

**Місто традиційне і місто модерне. Міста як провідники модернізації. Місто та емансипація. Модерна культура і традиційні відносини спорідненості, земляцтва, кругової поруки. Споживання «інтелектуальної їжі» та розваг. Девіації (як-от проституція, наркоторгівля) та якість життя в історичному контексті.**

**Місто та проблема соціальних нерівностей і (не)рівного доступу до «благ цивілізації»: школа, лікарня, зміни в пенітенціарній системі. Проблеми соціальних і культурних розривів між містом і довколишньою сільською місцевістю на прикладах минулого українських міст.**

Традиційна культура в широкому розумінні наявна майже в усіх сферах життя кожного сучасного обласного центра Центральної України, принаймні Полтави так точно. Можливо, цю традиційність зумовлено тим, що в них містяни в третьому поколінні все ще становлять меншість. Батьки більшості мешканців — це вихідці з сіл, які принесли

з собою традиційну культуру, частково адаптувавши її до міського способу життя. Для зовнішнього спостерігача ця специфіка оприявлена через неквапливий, тихий штиб життя. Часто можна почути, що Полтава — «сонне місто». Це показовий стереотип, який, однак, має право на існування. Око ж історика може бачити рудименти традиційного світу в сучасних сферах. Наприклад, громадський транспорт у Полтаві чимось схожий на середньовічний цех — із монополією кількох родин, замкнутою корпоративною спільнотою, що керується здебільшого власними внутрішніми традиціями. За рахунок зв'язків із місцевими елітами, ці перевізники виграють конкуренцію в муніципального транспорту, хоча використовують старі, незручні та небезпечні маршрутки.

Однак, з іншого боку, саме місто як досить велика агломерація є і провідником модернізаційних змін. Зокрема в місті з'являються водогони, каналізація, протипожежна охорона, заклади освіти й охорони здоров'я. Так само, як у більш ранні періоди нашої історії, наприклад заходи з протипожежної безпеки у Полтаві фіксують ще в XVIII ст., тоді ж почали працювати перші лікарі й аптекарі, а згодом починають мостити вулиці, дбати про санітарний стан, естетику міських вулиць.

Якщо говорити про вужчий культурний аспект, то саме в місті концентрувалася найбільша кількість освічених/грамотних людей. Це, перш за все, представники духовенства, яких тут було більше, бо більше храмів і монастирів. Це чиновники адміністративних установ — полкової канцелярії та магістрату, а згодом губернських органів, викладачі гімназій тощо. Тобто саме в місті з'являлися споживачі «інтелектуальної їжі» і саме тому стали можливими театр, заснований Котляревським, і поява його «Енеїди».

### **Роман Любавський**

#### **Харківський національний університет імені Василя Каразіна (Харків)**

**Чи може якість життя бути якимось специфічним маркером урбанізації простору, ідентифікації населеного пункту як міста? Наскільки ця проблема є актуальною та дослідженою щодо «ваших» міст, які підходи та інструментарії тут можуть бути найпродуктивнішими?**

Поняття «якість життя» є об'ємним, оскільки його можна використовувати, досліджуючи всі верстви суспільства як у минулому, так і сьогодні. Виявити параметри якості життя доволі складно. Для цього дослідники протягом XIX–XX ст. аналізували різні параметри якості життя: рівень оплати праці, розмір і ефективність державної допомоги

малозабезпеченим сім'ям, можливість доступу до системи соціального забезпечення, задоволення матеріальних і духовних потреб тощо. Сучасні науковці звертають увагу й на так звану відчутну якість життя. За такого підходу засадничо важливими є індивідуальні відчуття людини, що сформовані на основі біографічно детермінованих обставин життя (рівня матеріальної забезпеченості, соціального статусу, релігії тощо) та прагнення їх змінити. Якість життя тісно переплетена із повсякденням, до певної міри зумовлює його і навпаки. Укоріненість у повсякденність дає змогу говорити, що, перифразуючи відомий вислів Юрія Лотмана, якість життя подібна до повітря, ми починаємо про нього думати, коли воно псується або його бракує. За висновком Ольги Колястрок, історія повсякденності прочитується дослідниками у річищі вивчення «рівня життя» та «стилю життя».

Поняття «якість життя» та «рівень життя» є близькими за значенням. Не заглиблюючись у термінологічні нетрі, зазначу, що рівень їх близькості варіювався з плином часу, і «якість життя» часто аналізували за показниками рівня заробітної платні, державних видатків на соціальну сферу тощо. Співвідношення понять залежить від оптики. Сучасні дослідники Інституту демографії та соціальних досліджень НАН України констатують, що у широкому значенні сьогодні під якістю життя розуміють «задоволеність населення життям із погляду різних потреб та інтересів і включають в його зміст характеристики та індикатори рівня життя, умови праці та відпочинку, житлові умови, соціальне забезпечення, екологію, суб'єктивні оцінки тощо. У більш вузькому трактуванні з якості життя вилучають економічні характеристики (власне характеристики рівня життя — доходи, споживання, вартість життя)».

Наскільки ці підходи релевантні до історичних досліджень, я спробую показати на прикладі повсякденного життя робітників Харкова у 1920–1930-ті рр. Метою радянського політичного проекту було проголошено суттєве покращення стандартів життя населення, особливо робітників. Житлове питання було одним із найактуальніших, тому влада пропонувала людям переселитися з околиць до будинків «буржуазії» у центрі міста. Більшовики, апелюючи до поняття соціальної справедливості, намагались перерозподілити ресурси на користь тих, хто був позбавлений привілеїв за старого режиму. Завдяки цьому радянська влада намагалася наділити представників нового «класу-гегемона» житлом і в такий спосіб надати йому реальні переваги в суспільстві. Це було виразним маркером початку радянської урбанізації. Можемо констатувати, що цей проект зазнав невдачі або його результати були значно менші, ніж очікувалось. Серед причин можна назвати невпевненість харківських робітників у міцності радянської влади; небажання втрачати соціальний капітал, накопичений за часи проживання на околиці міста поряд зі



своїми колишніми односельцями; передбачення складнощів у справі опалення великих квартир у центрі, що потребувало більших ресурсів, ніж обігрів маленьких помешкань на околиці; небажання витратити більше часу на проїзд від дому на роботу тощо. Отже, за формальним критерієм, зміна місця проживання була можливістю покращити якість життя. Оскільки квартири у будинках у центрі міста були кращими, ніж самостійно збудовані будиночки робітників на околицях або заводські бараки, гуртожитки за багатьма критеріями (доступ до чистої води, інсоляція приміщень, наявність теплих вбиральнь тощо). Однак так звана відчутна якість життя від проживання на околицях переважала чинники, що на перший погляд видаються більш об'єктивованими. Робітники, що не підтримали ініціативу радянської влади, продемонстрували насамперед небажання змінювати сталі повсякденні практики, стиль свого життя. Тут якість життя означає також звичку і перебування у звичному середовищі як більш комфортному.

Наведу ще один приклад. Згідно з «законом» Ернста Енгеля, що нижче рівень матеріального забезпечення родини (а отже і рівень життя), то більше коштів вона витрачає на продукти харчування. В історії повсякденного життя робітників Харкова у міжвоєнний період можемо знайти низку сюжетів із цієї теми. За підрахунками радянських фахівців зі статистики, у 1920 р. розмір витрат на харчі істотно збільшився порівняно з попередніми роками й дорівнював 69,6 % бюджету (без урахування коштів, витрачених на купівлю дров). Наприкінці 1920-х робітники витрачали на харчі 48,5 % бюджету, що може свідчити про поліпшення їхнього матеріального добробуту. Утім, якщо поглянути на ці дані в більш тривалій порівняльній перспективі, стане очевидно, що частка бюджетних витрат на харчі наприкінці 1920-х досягла рівня, який був у Російській імперії до 1914 р. У 1930-ті докладних обстежень бюджетів працівників не проводили. Дані офіційної статистики відображають динаміку збільшення різних складників бюджету, при цьому не розкривають його реальний стан. Упродовж 1930–1935 рр. розмір витрат на харчі досяг найбільших темпів зростання — 308 %, тоді як розмір заробітної плати за той самий період збільшився на 243,2 %. Незважаючи на те, що ці дані фактично не відображають реальних показників балансу робочого бюджету, деякі висновки зробити можна.

Можемо констатувати, що впродовж 1920–1930-х рр. бюджет працівників Харкова не зазнав структурних змін; як і на початку ХХ ст., він на дві третини формувався з заробітної плати глави родини. Робітники були вимушені постійно шукати приробітків. Незважаючи на появу нових форм поповнення бюджету (продаж майна, крадіжка на підприємстві, виплати за соціальним страхуванням тощо), працівники поповнювали бюджет за рахунок коштів, одержаних від випадкових підробітків, утримування столовників, віддавання житла в оренду, продажу товарів із власного господарства.

Отже, ці сюжети демонструють, що зміни «якості життя» та «рівня життя» взаємозалежні зі «стилем життя», що визначається певною моделлю рішень, які вибирає індивід чи група в тих умовах, які пропонує чинний суспільний лад. На мою думку, дослідження «стилю життя» дає змогу спрямувати методологічне вістря історії повсякденності й проаналізувати весь спектр об'єктивних та суб'єктивних факторів, що визначають якість життя. Під стилем життя розуміємо структуровані в часі та просторі моделі поведінки, що залежать від ресурсів (матеріальних і культурних), типу родини, господарства та ціннісних орієнтирів. Важливо зазначити, що ознакою стилю життя є самостійність рішень людей, які все ж не є цілковито довільними, а залежать від обсягу ресурсів, якими вони володіють. За такого підходу в центрі уваги дослідника опиняються й структури повсякденності, й, власне, повсякденні практики людей. Такого підходу сьогодні відчутно бракує у вітчизняній історіографії. Певна наукова мода на історію повсякденності у 2000–2010-ті роки ніби сприяла дослідженню якості життя радянської людини. Проте часто амбітні, методологічно нові для вітчизняного історичного поля підходи були лише декларацією намірів у заголовках і перших абзацах.

**Центральна влада vs місцеві ініціативи. Що більше змінює якість життя в конкретному населеному пункті – урядові проекти чи рішення місцевих еліт? Наскільки впливовими є приклади «столиць» і в чому найбільше проявляються унікальні місцеві досвіди?**

Столичний статус Харкова у радянський період (до 1934 р.) істотно вплинув на його простір. У цей час було створено новий центр міста із площею Свободи та будівлею Держпрому, що сьогодні є візитівками міста. Окрім них місто збагатилося низкою інфраструктурних об'єктів, які вважали на той час зразковими: третя робітничка поліклініка, будівля поштамту, палац ВУЦВК, клуб-театр «Харчосмак», Червонозаводський театр, палац культури «Металіст» тощо. Наявність таких важливих для суспільного життя новобудов визначала якість культурного життя мешканців Харкова. Статус міста вплинув на рівень забезпечення продовольчими товарами при впровадженні карткової системи. У 1931 р. в УСРР було створено ієрархічну триступеневу систему забезпечення. Кожне місто входило до так званого списку постачання, що зумовлювало розмір забезпечення товарами його мешканців. До першого списку увійшли міста Донбасу, криворізької округи та Маріуполь, до другого – Харків і Дніпропетровськ, до третього – Київ та Одеса. Звісно, у радянській системі соціальної інфраструктури було чимало проблем, проте спектр можливостей у столичному місті був дещо ширшим, ніж в інших містах. Особливої уваги вартий проект будівництва «Нового Харкова» – соціалістичного



містечка-супутника, збудованого для робітників Харківського тракторного заводу (сьогодні це Індустріальний район міста).

Можемо констатувати, що урядові проекти 1920–1930-х рр. сформували обличчя Харкова та впливали на якість життя населення. Про ступінь реалізації та «оповсякденювання» цих проектів можна дискутувати, проте тут важливо зафіксувати їхню масштабність. Їхні показовість та амбітність зумовили символічне протистояння Києву у міжвоєнний період.

Уже в перші роки незалежності України «фантомні болі столичності» стали виразною особливістю сприйняття міста як для значної частини його мешканців, так і для місцевої політичної еліти. Метафора «перша столиця» є однією із визначальних для Харкова, оригінальним маркером міської історії та сучасності. Її зафіксовано у назвах телепередач, різних виробів, піснях тощо. Наведу промовистий приклад. У 2011 р. Харківська міська рада вирішила «з метою вшанування вагомої історичної події в історії міста Харкова – проголошення Радянської влади в Україні та набуття Харковом статусу столиці Української Соціалістичної Радянської Республіки, визнання видатних заслуг попередніх поколінь у розвитку індустріального і наукового потенціалу нашого міста, з огляду на історію створення і реалізації проекту “Соціалістичне місто «Новий Харків»”... найменувати сквер на проспекті Орджонікідзе, 6 (Орджонікідзевський район) ім'ям Радянської України». З 2016 р. цей сквер має назву «Тракторозаводський». Стійкість метафори столичності, на думку Сергія Посохова, пов'язана не стільки зі згадками про радянське минуле, скільки з регіональним патріотизмом, фіксацією певної претензії міста на особливий статус. Попри те, що «столичність» Харкова у минулому, місто все ще прагне змагатися за «центральність».

**Роль особистості у великих перетвореннях. Як одна людина ініціює та просуває масштабні зміни? Особливості «пригадування» місцевих реформаторів. Конструювання образів «великих будівничих» та їх побутування у міському просторі. Кого зазвичай глорифікують, а кого забувають?**

Образ Харкова як університетського, наукового центру сьогодні є одним із засадничих для міста. В цьому важко переоцінити постать Василя Каразіна. Завдяки його творчій енергії та здібностям ідею відкриття університету в Харкові було прийнято місцевою елітою та підтримано в столиці. Поява університету істотно підвищила статус і значущість міста. До Харкова як освітнього центру почали приїздити студенти, що позначилося на ритмі життя, сфері послуг, стимулювало якість культурного життя міста.

Ідея поставити пам'ятник Каразіну вперше озвучив у 1872 р. письменник Григорій Данилевський. Зауважу, що на той час у Харкові взагалі не було жодного пам'ятника й аген-

том змін тут виступила університетська спільнота. Рада університету домоглася у 1875 р. дозволу провести збір коштів на відкриття пам'ятника. Інформацію про надходження коштів публікували на шпальтах газети «Харківські губернські відомості». Ця ініціатива збурила жваву дискусію щодо того, чи вартий взагалі Василь Каразін такої відзнаки. На початку ХХ століття окремі професори університету вважали, що відкриття йому пам'ятника буде справжньою ганьбою. Від появи ідеї до її реалізації минуло більше ніж 30 років. Пам'ятник урочисто відкрили у 1907 р. біля університетського саду (нині — сад ім. Т. Шевченка) на вулиці Сумській. Протягом наступних десятиліть його неодноразово переміщували. У 1934 р., коли почали будувати монумент Кобзарю, пам'ятник Каразіну перенесли на вулицю Університетську, біля історичної будівлі корпусу університету. У 1958 р. пам'ятник знову перенесли до міського саду ім. Тараса Шевченка. У 2004 р. з нагоди урочистостей до двохсоті річниці заснування Харківського університету пам'ятник В. Каразіну встановили біля центрального входу до головного корпусу університету.

Приклад із пам'ятником В. Каразіну є своєрідним. Він не був засновником міста, видатним науковцем чи відомим письменником, яких сучасники або нащадки, як правило, прагнуть увічнити. Однак створення пам'ятника саме засновникові університету було першою меморіальною ініціативою у Харкові. Цікаво, що другою за хронологією такою ініціативою в місті було створення скульптурного пам'ятника Тарасові Шевченку. У 1899 р. на замовлення родини Алчевських було виготовлено погруддя поета, й через заборону міської влади розмістити його власне у просторі міста, встановлено у сквері родинного маєтку. Перший виразний маркер культурного простору Російської імперії — пам'ятник О. Пушкіну — з'явився у Харкові у 1904 р. Тоді ж була й перша спроба його знищити.

Історія створення пам'яток у радянський період може бути предметом окремого дослідження. Обмежусь кількома загальними спостереженнями. За підрахунками Юлії Кісельової, упродовж радянського часу в Харкові встановлено 92 місця пам'яті, які присвячено 53 історичним особам. Серед лідерів — Володимир Ленін. У міжвоєнний період, окрім пам'ятників політичним лідерам, зокрема «Леніну і Сталіну в Горках» і Сергєєву (Артему), у місті з'явилися пам'ятники Т. Шевченку, М. Коцюбинському та В. Еллану-Блакитному. Серед них лише останній пов'язаний із містом. У другій половині ХХ століття перелік пам'ятних знаків поповнили монументи чи погруддя героям війни, командувачам та підпільникам (Г. Зубарєв, О. Нікітіна та ін.), культурним діячам (М. Горький, М. Островський, Г. Сковорода, А. Макаренко), монумент на честь проголошення радянської влади в Україні (народна назва — «четверо несуть холодильник до ломбарду»).

До сьогодні лише пам'ятники Т. Шевченку та Г. Сковороді зберегли своє місце і статус в ієрархії соціального простору. Окремі пам'ятники зникли ще за радянських часів (В. Еллану-Блакитному). Кілька радянських постаментів у центрі Харкова були демонтовані ще «до того, як це стало мейнстримом». У 2011 р. монумент на честь проголошення радянської влади в Україні, а у 2013-му погруддя героїв-комсомольців зі скверу Перемоги демонтували з обіцянкою перенести їх до району Харківського тракторного заводу на околиці міста. Очільники міста заявляли, що в районі ХТЗ має бути територія з ностальгійною атмосферою, яку формували б не лише перенесені пам'ятники, а й елементи соціальної інфраструктури на кшталт автоматів із газованою водою. Керівники міських комунальних закладів, управлінці та політики неодноразово говорили про можливість/доцільність створення в Індустріальному районі «музею тоталітаризму» або «парку скульптури тоталітарного періоду». Такі ідеї є доволі типовими, й подібні проекти не раз обговорювали в Україні, зокрема в столиці. Проте вони лишилися лише на папері. Під час Революції гідності було знесено пам'ятник В. Леніну. Якійсь час на цьому місті був лише хрест. Тепер — реконструйований сквер із фонтаном.

У роки незалежності через встановлення пам'ятників можемо простежити спробу відшукати/сконструювати/актуалізувати козацьку історію міста. Зокрема, на 350-ту річницю міста у 2004 р. на початку проспекту Науки на розі з проспектом Незалежності було встановлено пам'ятник козакові Харьку. Варто зазначити, що споруду відлив як подарунок Харкову за бюджетні кошти Москви російський скульптор З. Церетелі. Цей пам'ятник викликав неоднозначну реакцію мешканців міста. Їм не сподобалось місце його розташування, вбрання козака тощо. У 2019 р. акцент на російському дарунку було зроблено в контексті публічних дискусій про радіоактивність пам'ятника, що накладається на тези антропологині Мері Дуглас про зображування «іншого» в категоріях «брудного», «нечистого».

У 2014 р. з початком російсько-української війни символічні перетворення в просторі міста було спрямовано на те, щоб підкреслити українськість Харкова, його належність до козацькому міфу. За харківською традицією відкриття нових об'єктів, пов'язаних з інфраструктурою або міським простором, відбуваються до дня міста. У 2015 р. у Харкові з'явився пам'ятник гетьману П. Сагайдачному. На відкритті монумента заступник міського голови Ігор Терехов наголошував якраз на спільності історії козацтва та історії міста (а отже української державної та регіональної історії). Образ козака-лицаря є затребуваним у популярній культурі, його підживлює історіографічна традиція XIX — початку XX ст., інструменталізують політичні й громадські об'єднання. У 2017 р. у старому центрі міста відкрили пам'ятник отаману Іванові Сірку. За висловом тогочасного мера Геннадія

Кернеса, отаман оберігатиме місто. Ініціативу щодо відкриття монумента підтримала влада, а ініціювали окремі меценати та громадські активісти, які позиціонували Харків як «місто козацької слави».

**Трансфер культур і запозичення досвіду. Настільки дієвими є запозичення і паралелі з питань медицини, містопланування, проведення водогону, каналізації та електрифікації? Якими прикладами надихалося «ваше» місто? Наскільки універсальними є такі досвіди в регіональному та хронологічному зрізах?**

Трансфер і адаптація ідей і технологій на різних етапах історії розвитку міських спільнот України мали свої особливості. У другій половині XIX – на початку XX ст. за темпами розвитку мережі міської соціальної інфраструктури Харків був абсолютним лідером серед міст Лівобережної України. Бувши на початку XX ст. восьмим містом в імперії за кількістю населення, рівнем розвитку системи комунікацій (телеграф і телефон) і розгалуженістю громадського транспорту Харків не поступався більшим містам. До прикладу, харківський електричний трамвай почав діяти у 1906 р., тобто на 14 років пізніше, ніж у Києві, але на рік раніше, ніж у Санкт-Петербурзі. Акторами розвитку соціальної інфраструктури була імперська влада, міське самоврядування, представники громадських організацій, підприємці, міські спільноти.

**Місто традиційне і місто модерне. Міста як провідники модернізації. Місто та емансипація. Модерна культура і традиційні відносини спорідненості, земляцтва, кругової поруки. Споживання «інтелектуальної їжі» та розваг. Девіації (як-от проституція, наркаторгівля) та якість життя в історичному контексті.**

Модернізація не є лінійним процесом. Межа між традиційним і модерним, з одного боку, є доволі чіткою, модерне місто має набір сталих маркерів на кшталт розвиненої системи соціальної інфраструктури (водогін, освітлення, каналізація, трамвай, індустріальний ландшафт тощо). З іншого боку, повсякденне життя міських мешканців може бути насичене як традиційними, так і модерними практиками. Період радянської урбанізації у роки перших п'ятирічок тут є показовим. Упродовж 1920–1930-х рр. адміністративні кордони Харкова істотно збільшились. Це відбулось завдяки включенню передмість, ландшафт, інфраструктура і стиль життя мешканців яких мало чим відрізнялися від сільської місцевості. Варто зазначити, що у середині 1920-х у Харкові навіть зразкові проекти робітничих виселків передбачали зведення окрім одно- чи двоповерхового будинку комплексу допоміжних будівель – льоху, сараю, вуличних убиралень

тощо. Інфраструктура таких виселків була невпорядкованою, вулиці — незамощеними, освітлення не було. Більшість житлового будівництва в місті була індивідуальною. Це невеличкі будинки, зведені з матеріалів, що були доступні людині. Їх здобували завдяки кооперативному кредиту, крадіжці, розбиранню старих нежилых приміщень тощо. Такі будинки було збудовано без жодної системи, тож під'єднати їх до водогону або каналізації було вкрай важко. На околицях Харкова частка будівель, приєднаних до централізованої комунальної мережі, була надзвичайно низькою, не більше ніж 1,5 відсотка. Треба зауважити, що навіть тоді, коли люди приєднували власні оселі до мережі водогону, вони не встановлювали ванн або теплих убиралень. Задавалося б, це могло істотно підвищити якість життя, проте варто враховувати так звану відчутну якість життя, психологічне відчуття комфорту та рівень культурних потреб. До того ж повсякденність завжди раціональна. Люди на околицях не встановлювали ванни, бо прагнули не збільшувати витрати води й заощадити родинний бюджет. Але й ті, хто мав ванни у своїх оселях у багатоквартирних будинках, часто не поспішали користуватися ними. У джерелах зафіксовано численні випадки, коли нові міські мешканці тримали у ваннах свиней, а на балконах — гусей та іншу птицю. Мікроісторичний підхід до історії міста дає змогу зрозуміти непростий шлях становлення міського способу чи стилю життя. Люди, які переїжджали із села до міста, повільно адаптувалися до життя в урбаністичному просторі, поступово відмовлялися від колишніх звичок. Вони насичували нові функціональні простори міста сталими повсякденними практиками. Цікаво, що й сьогодні у харківських спальних районах можемо зустріти анклав льохів навпроти дев'ятиповерхівок.

Дихотомія традиційне-модерне місто у радянському проекті модернізації у 1930-ті мала винятки. Ознакою модерного міста є цілковита зайнятість робітника на виробництві. Проте через проблеми із постачанням робітників продовольчими товарами дискурс про «змичку між містом і селом» підтримувався на офіційному рівні. Робітники, а тим паче ударники виробництва, мали присадибні господарства, отримували технічну допомогу від адміністрації підприємств (машини й навіть трактори). Присадибне господарство на початку 1930-х формувало бюджет робітника залежно від пори року до 6 %.

Отже, коли ми говоримо про урбанізацію наприкінці 1920-х — на початку 1930-х рр., ми можемо говорити й про зустрічний курс — певне «оселянювання» міста. Це доволі швидкоплинний, проте важливий процес. Місто є потужним провідником модернізації. Проте для того, щоб проникнути у всі тканини життя, модернізація має пройти стадію «оповсякденювання».



**Місто та проблема соціальних нерівностей і (не)рівного доступу до «благ цивілізації»: школа, лікарня, зміни в пенітенціарній системі. Проблеми соціальних і культурних розривів між містом і довколишньою сільською місцевістю на прикладах минулого українських міст.**

Одним із найбільш показових прикладів створення нового урбаністичного простору, який мав би усунути нерівність і забезпечити рівномірний доступ до соціальної інфраструктури, було будівництво «соціалістичних міст». В Україні кілька проектів таких міст було розроблено на межі 1929–1930 рр. для розселення працівників промисловості, насамперед значущих промислових об'єктів. Одними з наймасштабніших були соцмістечко у Кривому Розі, соцмісто «Новий Харків» у Харкові та «Шосте селище» у Запоріжжі (сьогодні – міські райони). Вони були архітектурним маніфестом епохи, збудовані поблизу промислових об'єктів, що стали символами успіхів першої п'ятирічки, – Криворізького металургійного заводу, Харківського тракторного заводу та Дніпрогесу. Проаналізуємо докладніше приклад Харкова.

Ідея усунення соціальних нерівностей була визначальною, адже передбачалося, що всі мешканці містечка – заводчани. Однією з вад капіталістичного міста вважали нерівномірний розвиток інфраструктури в різних його районах. Тому проектувальники «Нового Харкова» (група молодих архітекторів на чолі з П. Альошиним) вважали, що старий ієрархічний поділ території на центр та околиці був засобом соціально-просторової стратифікації міського середовища. Розташування помешкання в тому чи тому районі було одним із маркерів соціального статусу. Натомість розробники моделі соціалістичного міста для робітників ХТЗ прагнули забезпечити рівномірний розвиток інфраструктури нового міста й звести нанівець поняття престижності районів.

Для реалізації ідеї було розроблено проект житлового комбінату. Він складався з комплексу будівель і приміщень, необхідних для забезпечення повного «усуспільнення обслуговування індивідуальних потреб». За проектом, мали збудувати 36 комбінатів, що мали школу, клуб, їдальню, дитячий садок та ясла. Було заплановано, що будинки будуть з'єднані між собою спеціальними коридорами-мостами на рівні другого поверху, щоб людина, не виходячи на вулицю, могла перейти до приміщення клубу, їдальні, бібліотеки тощо. Пізніше від ідеї таких переходів відмовились із метою економії. У кожному житловому комплексі для проведення культурно-просвітницьких заходів і суспільних зборів було передбачено спеціальну залу. Також мали створити адміністративного-культурний осередок, до якого входили будинок адміністрації, театр, палаци культури, праці, фізкультури та спорту, будинки кіно та преси, два готелі, музеї, а також басейни для плавання, парк культури та футбольний стадіон.



Реалізувати цей амбітний задум вдалося лише частково, більша частина робітників заводу мешкала у бараках, які знесли лише на початку 1970-х. Разом з тим, основні маркери містечка (сьогодні це Індустріальний район міста), як-от велика кількість зелених насаджень і розвинена система інфраструктури, є основними для опису цього простору з другої половини ХХ століття і до сьогодні, про що добре свідчать харківські путівники.

Слід зауважити, що історію соціальних, у тому числі містобудівних, експериментів радянської влади у 1930-ті рр. в українській історіографії часто обмежують лише періодом сталінізму. Подальша доля цих проектів (їх вплив на навколишні території та життя людей, для яких ці проекти створювали) у наступні десятиліття радянської влади та добу незалежності України є маловивченою. Будівництво соціалістичних міст поблизу значних промислових об'єктів були частиною модернізаційного проекту радянської влади та соціалістичного суспільства. Концепція житлового комбінату стала основою для появи мікрорайонів. Погляд на ці проекти суто як на «кладовища міст соціалізму» має обмежену евристичну перспективу. Утопічність окремих архітектурних рішень або констатація того факту, що зі створенням розвиненої соціальної інфраструктури у радянської влади були проблеми, не має відволікати від того, що простори соціалістичних міст (нині це звичайні спальні райони міст) були і є сьогодні простором життя людей. Тому важливо досліджувати простір соціалістичних міст як частину радянської спадщини, аналізувати еволюцію їхніх образів та способи репрезентації у просторі сучасних українських міст.

**Іван Монолатій**

**Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника  
(Коломия — Івано-Франківськ)**

**Чи може якість життя бути якимось специфічним маркером урбанізації простору, ідентифікації населеного пункту як міста? Наскільки ця проблема є актуальною та дослідженою щодо «ваших» міст, які підходи та інструментарії тут можуть бути найпродуктивнішими?**

У місті з високою якістю життя, передусім щодо надання комунальних послуг (заклади освіти, охорона здоров'я, сортування сміття тощо), більшою мірою хотітиметься жити і працювати, планувати власне майбутнє. Це питання є актуальним і для Коломиї, і для

Івано-Франківська, зокрема з погляду практичної реалізації проблеми сортування сміття. Якихось універсальних підходів у реалізації цієї проблеми і решти складових тут, вочевидь, не буде: важливими є бажання і способи її розв'язання міською владою і/або творення діалогу з громадянським простором. Варто використати вже наявні практики подібних за чисельністю і регіональною належністю міст (наприклад, малих і середніх міст у Польщі, Румунії, Чехії), міст-побратимів/посестер. Осердям тут завжди буде самоврядування, якісне чи не дуже, як коли. Однак, якщо перелічити складові якості життя у місті, ними могли б бути: 1) право містянина на якісні медичні послуги; 2) право на якісну публічну освіту, яку можуть творити також містяни через власні проекти та ініціативи; 3) право на культуру, яка має принципове значення для розвитку міста, зокрема збереження культурної спадщини; 4) право на безпечне перебування у місті, і, можливо, 5) право на можливість відмовитися від власного засобу пересування у місті (приміром, обмеження для автовок щодо їх перебування у міському просторі), а не лише право на ефективно розбудовану міську комунікацію.

**Центральна влада vs місцеві ініціативи. Що більше змінює якість життя в конкретному населеному пункті — урядові проекти чи рішення місцевих еліт? Наскільки впливовими є приклади «столиць» і в чому найбільше проявляються унікальні місцеві досвіди?**

Вочевидь, більшою мірою спрацьовують власні, місцеві ініціативи. Якість життя у Коломиї чи Івано-Франківську змінюють не урядові проекти, а лобізм місцевих політиків, зокрема міських голів і депутатського корпусу, що, як правило, мають схожі політичні й/або ідеологічні цінності. Впливовими прикладами «столиці» є настільки, наскільки цими «столицями» вкладено ресурсів у конкретний населений пункт, наскільки місцеві бізнес-еліти інтегровані у вищі структури влади. У переважній більшості унікальні місцеві досвіди (якщо вони є, і якщо вони унікальні) стосуються не репрезентантів влади, а її фактичних протагоністів — громадських активістів, громадянського суспільства. Більшою мірою це боротьба за збереження культурної спадщини міст, протидія їхній хаотичній забудові, збереження історико-культурного середовища середмість, спроби ревіталізації окремих пам'яток архітектури, свідомо доведених до аварійного стану. Меншою мірою — творення майданчиків для неформальної освіти і культури (публічні простори читання тощо). Дуже часто, за умови успішності певного громадянського проекту, реалізованого за участю приватного бізнесу або приватних осіб, міська влада намагається стати його «співучасником» чи «співорганізатором». Тому важливим є громадський контроль за такими «досвідами».

**Роль особистості у великих перетвореннях. Як одна людина ініціює та просуває масштабні зміни? Особливості «пригадування» місцевих реформаторів. Конструювання образів «великих будівничих» та їх побутування у міському просторі. Кого зазвичай глорифікують, а кого забувають?**

Небайдужа й активна особистість є своєрідним мотором перетворень, об'єднує довкола себе симпатиків і однодумців. Про «масштабність» змін можна дискутувати, однак вони «задають» тон у різних міських середовищах: культурному, краєзнавчому, мистецькому. Можна стверджувати, що такі перетворення мають своїх «батьків» або «матерів»: у Коломиї — це Михайло Петріво (меценат різноманітних культурних проектів), Валерій Ковтун (засновник краєзнавчої «Коломийської бібліотеки»); в Івано-Франківську — Марія Козакевич (відновлення історичних дверей у будинках міста), історико-краєзнавче об'єднання «Мое місто» (альтернативне міське історичне товариство, яке видає праці про місто, у 2007–2022 рр. надруковано понад 50 книжок, окрему хрестоматію з історії міста) тощо. Чи мають сучасні Коломия та Івано-Франківськ своїх «великих будівничих»? Радше ні, ніж так. У міському просторі такі фігури діяли у 1990-х, і пов'язане було це з великими внесками регіональної влади (часто репрезентованої «червоними» директорами або головами советських колгоспів, обраними у загалом демократичний спосіб, але з відомою ідеологічною спадщиною) у часткове відновлення історичних центрів цих міст і/або «декоративні» реконструкції середмість — із нагоди регіональних або всеукраїнських фестивалів і конкурсів. Відповідно — неконтрольовані витрати за низької якості проведених робіт і вкрай сумнівної доцільності реновації, без громадських обговорень або залучення громадських активістів і фахівців. Здається, що ані в Коломиї, ані в Івано-Франківську немає практики глорифікувати когось з уявних «великих»: у цьому і певний елемент міської демократії, і загроза дуже нейтральної (нульової) характеристики певних ініціатив і проектів. Однак цього не скажеш про владу: вона не гребує тим, щоб інтегрувати не-свої ініціативи у коло «своїх» бізнес-інтересів, набуваючи в такий спосіб певного загальноміського (читай: чиновницького) іміджу.

**Трансфер культур і запозичення досвіду. Настільки дієвими є запозичення і паралелі з питань медицини, містопланування, проведення водогону, каналізації та електрифікації? Якими прикладами надихалося «ваше» місто? Наскільки універсальними є такі досвіди в регіональному та хронологічному зрізах?**

Вочевидь, про трансфер культур для Коломиї чи Івано-Франківська не йдеться, позаяк вони у цьому сенсі можуть вважатися самодостатніми — з численними прикладами

полікультурної і полінаціональної спадщини, однак в історичній ретроспективі. Запозичення досвіду — так, особливо в контексті різноманітних проектів місцевого самоврядування щодо залученості в європейські практики. Однак сказати прямо, якими саме прикладами надихалися Коломия або Івано-Франківськ, важко, майже неможливо, поза як якоїсь визначеної моделі тут не буде. Здається, що усі перелічені речі — медицина, містопланування, водогін, каналізація і електрифікація — більшою мірою реалізують у контексті державної політики, того, що називають «децентралізацією» і «реформою» місцевого самоврядування. І це свідчить про проблемність і закритість цих тем для пересічного обивателя. В історичному сенсі, особливо до початку Першої світової війни, звісно, це міста «габсбурзької цивілізації» Середньої Європи. Проте тоді Станіславів (сучасний Івано-Франківськ) за кількістю населення відставав від Коломиї, хоча рівень модернізації і містопланування у ньому був відчутнішим і динамічнішим, що й засвідчив міжвоєнний період, коли це місто стало воеводським у відновленій Польській республіці, а Коломия певною мірою стала таким собі аутсайдером — порівняно з її «австрійським» періодом. Не переконаний, що будь-які досвіди будуть універсальними, а хронологія цьому сприятиме чи ні. Важливими тут будуть зовнішньополітична кон'юнктура, позиції місцевих політиків, запити містян, привабливість міста як осердя культури. Однак слід зауважити суперечливу тенденцію сучасності: «затирання» культур не-українських містян на догоду панівній титульній більшості, почасти навіть націоналізацію цих досвідів.

**Місто традиційне і місто модерне. Міста як провідники модернізації. Місто та емансипація. Модерна культура і традиційні відносини спорідненості, земляцтва, кругової поруки. Споживання «інтелектуальної їжі» та розваг. Девіації (як-от проституція, наркоторгівля) та якість життя в історичному контексті.**

В історичному контексті і Коломия, і Івано-Франківськ — складні приклади модернізації, адже ці міста, як і решту міст на Галичині, українці більшою мірою боялися, аніж намагалися створити тут міцне підґрунтя власного етнічного бізнесу, зважаючи на панування у ньому євреїв і поляків. Однак ці міста справді були провідниками модернізації порівняно з традиційними, патріархальними укладами довколишніх українських сіл. А ще міста були точкою біфуркації, яка повною мірою визначала наявність етносоціального конфлікту (хоча й на селах ця тенденція була показовою). Якість життя з історичного погляду — надто сумнівна, не забуваймо про модель «етнічної геттоїзації», життя у мурах власних мітів, стереотипів і націоналізмів. Традиційні відносини спорідненості

наявні, земляцтва — не надто властиві саме Коломиї чи Івано-Франківську в історичному сенсі (у сучасності — виразно властиві вихідцям із постсоветських азійських держав у Івано-Франківську, мабуть і поняття кругової поруки також). Наркоторгівля — невідомо, скоріш за все, ні. Проституція в історичному вимірі — як механізм гарантії безпеки власного життя і забезпечення базових потреб людини і дитини — приклади повій у Коломиї та Станиславові під час Першої світової війни, досить примітивна правова регламентація з боку окупаційної російської влади. «Інтелектуальна їжа» — функціонування міських театрів, музеїв, книгозбірень. Відповідно, міжетнічна конкуренція, детермінована як освітнім рівнем містян, так і національною і конфесійною належністю, їхня соціальна стратифікація. Отож, якщо з погляду історії Коломия — місто історично-традиційне, Івано-Франківськ — мотивовано-модерне.

**Місто та проблема соціальних нерівностей і (не)рівного доступу до «благ цивілізації»: школа, лікарня, зміни в пенітенціарній системі. Проблеми соціальних і культурних розривів між містом і довколишньою сільською місцевістю на прикладах минулого українських міст.**

Історично: соціальні нерівності у Коломиї чи Станиславові виразно детерміновані станом міжетнічних взаємин, місцем рівно- та різностатусних спільнот в ієрархії цінностей. В умовах незалежної України — коли «чужих» у цих містах майже немає, або їхній «голос» не чути у межах міського організму, доступ до «благ цивілізації» продиктований рівнем освіти, бажанням змінити власний статус в ієрархії взаємин, фігурально сказати б, «вибитися в люди». Розриву між містом і довколишніми селами майже немає, як і не було — переважає теза про місто як «велике село». Хоча у час, коли місто було справді «не-українським», воно залишалося інонаціональним острівцем серед моря українських сіл. Зокрема це помітно було у випадку Коломиї. Натомість існували численні поділи на рівні етнічної чи конфесійної належності містян, соціальна поляризація «багатий — бідний», структуризація за «міськими» професіями тощо. Це виразно відчувалося у сфері соціальних послуг — освіти та медицині. Сьогодні ж ці нерівності певною мірою проявляються у можливості здобути якісну освіту в державних або приватних (більшою мірою) інституціях, ефективну медичну допомогу і т. д.

**Вікторія Герасименко**

**Південноукраїнський національний педагогічний університет  
імені К. Д. Ушинського (Одеса)**

**Чи може якість життя бути якимось специфічним маркером урбанізації простору, ідентифікації населеного пункту як міста? Наскільки ця проблема є актуальною та дослідженою щодо «ваших» міст, які підходи та інструментарії тут можуть бути найпродуктивнішими?**

Для Одеси XIX — початку XX ст. впливовими були дії та рішення місцевого керівництва у поєднанні з упровадженням урядових проєктів. Якщо ми звернемося до питання реформування міського самоврядування, то перші проєкти почали виникати серед одеських діячів ще в 1840–1850-х рр. (А. Скальковський, П. Местмахер). І Одеса отримала, хоч і як експеримент, Міське положення 1863 р. для створення більш самостійних органів самоврядування, ніж це було після оприлюднення та введення в дію Жалуваної грамоти містам 1785 р. Унікальним досвідом стало те, що новообраній міській думі необхідно було напрацювати механізми дій і внутрішні компоненти системи управління міським господарством, — це можна побачити за роки діяльності на посаді міського голови С. Воронцова, М. Новосельського та Г. Маразлі (створення нових профільних відділень, технічних комісій і спеціалізованих комітетів, введення посад для делегування та розподілу різноманітних завдань тощо). Їхні наступники в більшості справ підтримували створену систему, часом модернізуючи її (наприклад, упровадження внутрішньої системи моніторингу, як-от міський контроль за П. Крижановського та В. Протопопова).

Одеса ставала для інших українських міст прикладом упровадження у життя міської реформи 1870-х рр. На сторінках місцевих видань і в журналах засідань можна побачити приклади звернення міських голів до їхніх одеських колег задля вирішення питань благоустрою власних міст.

Деколи виявлялося і певне протистояння одеської міської думи з центральною владою. Довгий час одеські гласні намагалися отримати схвальне рішення щодо запровадження посади товариша міського голови, як це було в Москві та Петербурзі. Питання порушували за М. Новосельського: спочатку депутати думи з кінця 1860-х і сам М. Новосельський у 1874–1875 рр. Проте остаточне схвалення посади відбулося у 1880 р., за діяльності на посаді міського голови Г. Маразлі. Схожа ситуація була і з пропозицією



міської еліти про створення медичного факультету в Одесі з кінця 1860-х, а реально вона втілилася лише у 1896 р.

**Центральна влада vs місцеві ініціативи. Що більше змінює якість життя в конкретному населеному пункті – урядові проекти чи рішення місцевих еліт? Наскільки впливовими є приклади «столиць» і в чому найбільше проявляються унікальні місцеві досвіди?**

Під кінець XIX ст. й на початку XX ст. у місцевій пресі почали з'являтися порівняльні замітки журналістів про чинних і колишніх міських голів. Здебільшого порівнювали М. Новосельського та Г. Маразлі, а згодом до них додали ще й П. Зеленого. Перший мав «авторитет влади і сили», другий – «авторитет грошей», а останній – «авторитет прогресивності». Тим не менш, інші міські голови також мали певні авторитети – сім'ї, професії, посади та якості.

Досліджуючи постать Г. Маразлі, можна зіткнутися з таким явищем, як глорифікація, – завдяки спонсоруванню більшості видань про життя Одеси XIX – початку XX ст., які збереглися і дійшли до нас, та впливу міського самоврядування на пресу. На мій погляд, цілком нормально вважати Г. Маразлі звичайною людиною і управлінцем із гарним бізнес-чуттям, і якщо звертати увагу на наукові публікації останніх років, то він не єдиний міський голова, якого могли називати «батьком міста». Якби М. Новосельський не поїхав до столиці, а залишився в Одесі й сперся на підтримку гласних, Г. Маразлі не перебував би так довго при владі, адже на всіх подальших виборах (до 1890-х рр.) М. Новосельський також був основним конкурентом для Г. Маразлі. Це яскраво ілюструють вибори 1885 р., де розрив між кандидатами становив буквально декілька голосів, а вирішальними для перемоги Г. Маразлі стали голоси членів міської управи.

Погоджуюся з тим, що Г. Маразлі був одним із найшанованіших і найвідоміших меценатів Одеси, який також працював на розвиток південного краю: багато установ було відкрито за його власний рахунок або коштом спонсорування (з його статків, частину яких становило надбання старшого покоління, батька Г. Маразлі).

У працях істориків і краєзнавців згадується, що Г. Маразлі був більш консервативним і багатим, займався переважно зовнішнім оздобленням Одеси та благодійною сферою, на відміну від налаштованого на патетику М. Новосельського, який багато зробив для стійкої та налагодженої роботи міських органів самоврядування та інших сфер міського життя, але не мав таких значних статків.

М. Новосельського і Г. Маразлі можна вважати бенефіціарами одеського самоврядування. За часів їхньої діяльності на чолі місцевого самоврядування відбулася трансформація політики та характеру ведення справ у міській думі. Бувши двома кардинально протилежними постатями (управлінець М. Новосельський та комерсант Г. Маразлі), тим не менш вони однаково дивилися на вектор розвитку Одеси, сумістивши водночас її промисловий прогрес (за М. Новосельського) з культурними ініціативами та зовнішнім прикрашанням міста (за Г. Маразлі). Свідомість одеситів-публіцистів і краєзнавців, яка формувалася за Г. Маразлі, згодом відбилася в їхніх роботах. Навіювання тільки найкращого епохою ренесансу Одеси дало поштовх для розширення міфологізації історії міста, що для сучасних дослідників становить небезпеку в разі сліпого наслідування тільки одного вектора.

Шлейф ушанування значної меценатської діяльності Г. Маразлі в сучасній українській історіографії та міському житті Одеси також яскраво відчувається. Під час підготовки дисертаційного дослідження я звернула увагу, що найбільш вивченою постаттю є саме Г. Маразлі. Починаючи з 1990-х, майже щорічно з'являються публікації, проходять виставки, заходи, присвячені його життю та діяльності. В Одесі є два пам'ятники, пам'ятні дошки, вул. Маразліївська, будинок та оранжерея Маразлі (потребує часткового відновлення та реставрації), в області — два села з назвою Маразліївка. Також у 2003 р. було засновано Почесну нагороду імені Г. Маразлі: власники трьох різних ступенів нагороди отримують звання «почесного громадянина Одеси». У 2019 р. створено громадську організацію «Клуб Маразлі» (Marazli Club), діяльність якої спрямована на підтримку та розвиток Одеського художнього музею за рахунок членських внесків.

Ім'я М. Новосельського має тільки одна з вулиць. П. Зеленого як одного з найактивніших ініціаторів і прогресивних міських голів, який захищав українську мову та культуру, ратував за викладання українською в місцевих школах, майже не згадано в Одесі. Можливо, є якийсь зв'язок між вул. Зеленою і Зеленим проспектом, але сумнівний.

**Роль особистості у великих перетвореннях. Як одна людина ініціює та просуває масштабні зміни? Особливості «пригадування» місцевих реформаторів. Конструювання образів «великих будівничих» та їх побутування у міському просторі. Кого зазвичай глорифікують, а кого забувають?**

Найбільшим здобутком міського голови М. Новосельського у сфері благоустрою вважають будівництво Одеського водогону. У 1868–1869 рр. М. Новосельський пропонував власними силами частково починати роботу щодо забезпечення міста водою, паралельно

вибираючи системи водопостачання. Разом із гласними було також вирішено, що водогін має залишатися в руках міста. Пропозиції від концесіонерів щодо спорудження водогону в Одесі надходили з різних куточків Європи — Парижа, Лондона, Москви, Петербурга, Глазго, Одеси, Берліна, Гейдельберга та Кенігсберга. Остаточним рішенням одеської міської думи перевагу віддали пропозиції англійських підприємців В. Швабена і Д. Мора. Фінансову сторону проекту забезпечило «Одесское водопроводное общество», засноване в 1872 р., в серці Великої Британії — Лондоні. У 1873 р. Одеса стала третім містом, де було збудовано мережу централізованого водогону, після Катеринослава (1869) та Києва (1872). Проте питання якості водопостачання та роботи самої системи залишалося нагальним у порядку денному на засіданнях думи. Під час обговорень у думі доходило і до суперечок між гласними з пропозиціями судового вирішення питання через власні скарги та звернення міської громади про неякісне технічне обслуговування та несвоєчасне удосконалення, поганий смак і колір води тощо.

У середині 1870-х рр. М. Новосельський підготував доповідну записку про використання вільної системи спуску у водостоки нечистот і спрямування їх у район Пересипу для зрошення земель. Знаючи досвід західноєвропейських міст (Англії, Франції та Бельгії), М. Новосельський був упевнений, що, використовуючи нечистоти із водостоків як добриво для пересипських солончаків (безплідних пісків), а не спускаючи їх у море, — місто тільки виграє в економічному та санітарному плані, зокрема зможе зменшити витрати на спорудження колекторів. М. Новосельський пропонував відвести всі нечисті води в район Пересипу через колектори, побудовані за проектом інженера Домінікана, а також призначити комісію на чолі з гласним Соловейчиком (голова санітарної комісії) для створення правил використання вільної системи спуску нечистот у водостоки. Проте депутати міської думи не дуже квапилися підтримати впровадження цього проекту.

Коли містом керував Г. Маразлі, завдяки розширенню мережі каналізацій удалось здійснити першу в Російській імперії спробу зрошення полів нечистотами, що збільшило урожайність земель. Більш-менш якісно система колекторів запрацювала у 1880-х і розширювалася до початку ХХ ст., охопивши не тільки центральні вулиці, а й територію районів Молдаванки та Слободки-Романовки. Зрошені поля почали надавати дохід місту, адже оренда за земельні ділянки йшла до міського бюджету.

**Тетяна Водотика**

**Київська школа економіки / Інститут історії України НАН України  
(Херсон — Київ)**

**Чи може якість життя бути якимось специфічним маркером урбанізації простору, ідентифікації населеного пункту як міста? Наскільки ця проблема є актуальною та дослідженою щодо «ваших» міст, які підходи та інструментарії тут можуть бути найпродуктивнішими?**

При вивченні якості життя для мене постає питання джерел. Очевидно, що якість життя є категорією, що зазнає впливу як суб'єктивних, так і об'єктивних факторів. Рівень освіти, очікувана тривалість життя, доступність та якість медичних послуг, якість води, доступність свіжих та якісних продуктів харчування, оплата праці та безпека на виробництві, купівельна спроможність — ці чинники можемо виміряти за допомогою статистичних джерел і методів історичної статистики. Одразу зазначу, що цей напрям досліджень не є популярним в останні 10–20 років. Хоча методи роботи із даними явно покращились, історикам є що запозичити в дата-аналітиків.

Але як виміряти суб'єктивну задоволеність життям, яка також є складником поняття «якість»? Як виміряти суб'єктивне відчуття комфорту? Чи не є в такому разі категорія «якість життя» більше історико-психологічною, аніж соціоісторичною?

Якщо так, то які джерела можна використати для відображення психоемоційного стану людини? Найперше на думку спадають щоденники, спогади, особисті архіви, блокноти із замальовками тощо. І киевознавці назвуть чимало его-джерел. А от дослідники імперського Херсона навряд пригадають бодай одне. Але хто є їх творцями? Освічені люди, інтелектуали, які мали внутрішню потребу, час і відповідні навички для написання текстів. Рівень грамотності у Києві в XIX — на початку XX століття звісно прогресував (1874 р. — 37,5 %, 1897 р. — 55,4 %, 1919 р. — 76,1 %), але до 100 % не дійшло навіть у XXI столітті.

Іншим вимірюваним показником може бути кількість самогубств, правопорушень і рівень алкоголізму. Такі дослідження видаються цікавими, перспективними, хоча й надзвичайно копіткими. Загальновідомо, що у містах рівень самогубств вищий, ніж у селах. Тобто це точно можна вважати маркером урбанізації. Однак чи означає це, що якість життя у селі вища? Згадаймо, як героїня «Кайдашевої сім'ї» І. Нечуя-Левицького втікає від нестерпного родинного життя та явного психологічного дискомфорту, тобто аж ніяк

не від «якісного життя», до міста — простору свободи. Звести рахунки з життям — також один із проявів свободи, хоча й екстремальний.

Підсумуємо. Подальші дослідження якості життя — перспективні й потрібні. Вони здатні розширити методологічний інструментарій історичної науки, ще гостріше поставити питання про використання підходів психології, статистики, соціології. Як завше, потрібна дискусія та спроби.

**Центральна влада vs місцеві ініціативи. Що більше змінює якість життя в конкретному населеному пункті — урядові проекти чи рішення місцевих еліт? Наскільки впливовими є приклади «столиць» і в чому найбільше проявляються унікальні місцеві досвіди?**

Важко визначити, який із двох рухів — знизу чи згори — був потужнішим чи впливовішим. Ризикну стверджувати, що в Російській імперії «высочайшие решения» все ж домінували, принаймні задавали рамки та тренди. І на цьому тлі яскравішими видаються ініціативи локальних еліт, навіть якщо вони не були успішними.

Наведу приклади з історії залізничного та портового будівництва в Україні (звучить як назва монографії десь у 1970-х або заголовок із історичної енциклопедії за лекалами тих часів, але що поробиш; до слова, ця тема потребує нових досліджень — уже із постколоніальною оптикою).

Залізничне сполучення було конче потрібне всім: армії — для перекидання військ (і це стало зрозуміло під час Кримської війни), цареві — для швидкого переміщення між історичною та імперською столицями, виробникам зерна — для доставки його в чорноморські порти і швидкого збуту. Для багатьох міст будівництво залізниць стало неначе допінгом, стимулювавши бурхливий розвиток тих населених пунктів. Міста й села, де не проходила залізниця, були приречені на занепад і стагнацію.

\* \* \*

1897 року Софія Фальц-Фейн заснувала порт Хорли. Рішення було логічним: продукцію було простіше експортувати через власні ворота, а не везти до Херсона чи Одеси. Окрім того, за три роки до цього, 1895-го, конкурент Фальц-Фейнів Сергій Скадовський заснував місто Скадовськ. Отже, це було не лише потрібно, а й можливо.

Фальц-Фейни отримали небачені можливості для експорту. Втім, було одне обмеження: до порту не підходила залізнична лінія, якою можна було б експортувати не лише

<sup>1</sup> Володимир Шліппе (1834–1923) — державний службовець, у 1890–1893 — губернатор Катеринославської губернії, на момент розгортання «залізничного лобізму» — губернатор Тульської губернії. Був старшим братом Олександра Шліппе — чоловіка Єлизавети Фейн (1841–1910).

власну продукцію, а й продукцію інших виробників. І це було б ще одним джерелом прибутку, ще й майже невичерпним. Проблема була в тому, що не лише Софія Фальц-Фейн хотіла провести залізничну колію до свого порту. В її дітища Хорлів були два серйозні конкуренти — містечко Скадовськ і губернський центр Херсон.

Херсон не мав залізничного сполучення до початку ХХ століття. Мер Херсона Сергій Скадовський (засновник і власник Скадовська) та Фальц-Фейни вели кількарічну боротьбу за привілей отримати залізничну гілку.

Кожен із них лобіював проект, який мав поєднати їхні «дітища» (чорноморські порти Хорли і Скадовськ відповідно) з мережею всього Південного регіону. 14 січня 1899 р. херсонська газета «Юг» уперше писала про наміри С. Скадовського налагодити залізничне сполучення до Скадовська. Керівник Російської залізничної акціонерної компанії Самуїл Поляков мав намір отримати виключне право на експлуатацію Скадовського порту і проведення залізничної дороги, а С. Скадовський в обмін на це — 500 тисяч рублів. Упродовж 1900 р. обговорювали проект, який мав задовольнити і Фальц-Фейнів, і С. Скадовського, — з'єднання залізницею Скадовська та порту Хорли з Мелітополем. Акціонерне товариство Скадовської залізниці, крім самого С. Скадовського, планували заснувати князь Петро Трубецький, Володимир Шліппе<sup>1</sup> та Олександр Фальц-Фейн. При цьому на інтереси Херсона підприємці не зважали. Зрозуміло, що тогочасний міський голова міста Іван Волохін і його колега з Миколаєва Василь Даценко негативно оцінили проект.

Проекти множились, преса здіймала галас і публікувала матеріали різного ступеня ангажованості упродовж кількох років. Улітку 1905 р. ситуація вирішилась. У Санкт-Петербурзі було призначено спеціальну комісію з визначення доцільності будівництва залізниці до портів Скадовська і Хорлів. Показово, що і Фальц-Фейни, і С. Скадовський подбали про лобі заздальгідь. На засіданнях комісії представник Російського товариства пароплавства і торгівлі М. Романов підтримав проект для Хорлів, а представник морського відомства — «скадовський» проект. Урешті, прогнози щодо можливих державних збитків від обох проектів (від 300 до 500 тисяч рублів щорічно — через недостатній потік вантажів і пасажирів та погіршення перспектив Херсона як губернського центру) переконали комісію не надавати їм урядових гарантій. Погодившись із аргументами міських голів Херсона, Мелітополя, Олександрівська та голови Одеського біржового комітету, комісія вирішила підтримати будівництво гілки Херсон–Миколаїв.

Ця історія — приклад використання інфраструктурних ресурсів, маніпуляцій і корупції задля того, щоб отримати нові можливості для власного бізнесу, хай навіть на шкоду суспільним інтересам, адже потенціал Херсона і Херсонського порту був незрівнянно більшим порівняно з Хорлами і Скадовськом.



Утім, Софія Фальц-Фейн від ідеї прокладення залізничного сполучення до Хорлів не відмовилась. У 1914 році було розпочато будівництво залізниці від Федорівки (поблизу Асканії-Нова) на Хорли та Скадовськ через Каланчак. На жаль, проєкт зі зрозумілих причин до кінця не було доведено. Хорли і Скадовськ — і зараз без залізниці, й, очевидно, її вони так і не отримують.

**Роль особистості у великих перетвореннях. Як одна людина ініціює та просуває масштабні зміни? Особливості «пригадування» місцевих реформаторів. Конструювання образів «великих будівничих» та їх побутування у міському просторі. Кого зазвичай глорифікують, а кого забувають?**

Традиції пам'ятання, пригадування та забування — нелінійні, недарма Memory Studies існують так довго і не втратять популярності ще принаймні десятиліття. Наведу приклад з історії підприємництва Києва. Дві родини, які збагатились на виробництві й торгівлі цукром. Дві родини благодійників, меценатів, патронів провідних київських навчальних закладів та лікарень, донаторів тодішнього Університету святого Володимира (нині — Національний університет імені Тараса Шевченка). Суми, витрачені на добротність обома родинами, — це щонайменше сотні тисяч рублів. Прізвище однієї родини має затишна київська вулиця, про цю родину написано сотні текстів, знято документальний серіал. Прізвище іншої родини має одна зі збудованих їхнім коштом релігійних споруд, і все. Здогадуєтесь, про кого мова? Про Терещенків і Бродських. Стратегії побудови лояльності та іміджу мали цілком протилежний результат. Терещенки — шановані в імперії, шановані й досі (хоча, не втомлюсь це повторювати, в годину ікс Михайло Терещенко поїхав до Петрограда будувати демократичну Росію, вести зовнішню політику геть не на користь новоствореної УНР, то чого ж би українцям так ним пишались?). Бродських терпіли в імперії, віддаючи належне статкам, талантам та авторитету, і майже не згадують нині. Дивні шляхи твої, пам'яте.