

Тетяна Водотика

**УРБАНІСТИЧНЕ СЕРЕДОВИЩЕ
ТА ПІДПРИЄМНИЦТВО: ПАРАДИГМИ
СПІВІСНУВАННЯ ТА ВЗАЄМОДІЇ
В ПІДРОСІЙСЬКІЙ УКРАЇНІ В ДОБУ
ІМПЕРСЬКИХ МОДЕРНІЗАЦІЙНИХ
ПЕРЕТВОРЕНЬ**

Авторка аналізує процеси співіснування та взаємних впливів міського середовища та підприємницького прошарку. В якості бекграунду подано загальний опис урбанізаційних процесів у другій половині XIX ст. Показано, яким чином відбувались трансформації урбаністичного середовища під впливом підприємницької діяльності. Насамкінець показано процес формування специфічного підприємницького простору в містах.

Ключові слова: місто, модернізація, урбанізація, підприємництво, трансформації міського простору.

Увага дослідників з певною періодичністю зверталась до проблеми функціонування підприємців у містах та їх впливу на міський простір та тканину міста. Останнім часом з'являються дослідження з історії бізнес-клімату в містах України¹, популярною є тема благодійництва та громадської діяльності підприємців². Цікавою є праця німецького дослідника Р. Лінднера «Підприємці і місто в Україні, 1860–1914 рр.». На тлі соціально-історичного портрету підприємця і міського життя представлені форми комунікації та соціальний простір дій, форми соціальної інтеграції та дезінтеграції, світ символіки городян-господарників. Відбір автором міст для аналізу за ознаками «міста, що склалися історично», «міста, що виникли в

¹ Дружкова І.С. Кредитно-банківські установи на Півдні України в XIX — на початку XX ст. (Історичний аспект). Автореферат. — Одеса, 2004; Венгерська О.В. Формування кредитно-банківської системи на Правобережній Україні (кінець XVIII — початок XX ст.). — К., 1997; Шевченко В.В. Приватне банкірське підприємництво в Одесі (XIX — початок XX ст.). — К., 2010; Шиханов Р.Б. Біржі південної України. 1886–1914 рр. Дисертація. — Запоріжжя, 1999.

² Николаєва Т.М. Внесок підприємців в освітньо-культурний розвиток України (остання третина XIX — початок XX ст.). Дисертація. — К., 2005; Нарядько А.В. Благодійність у розвитку освіти в Україні (др. пол. XIX — поч. XX ст.). Автореферат. — Запоріжжя, 2000.

процесі освоєння нових територій імперською владою» та «промислові поселення» уможливує диференціацію історії підприємництва за місцевими особливостями.

Співпраця російських та американських істориків підприємництва мала результатом роботу «Предпринимательство и городская культура в России. 1861–1914». Автори звернули увагу на імперські центри, а стаття про Одесу виглядає «загубленою» у тематичному розмаїтті текстів про столичних підприємців. Евристичний потенціал заявленої проблеми видається звуженим через надмірне акцентування суто зовнішніх аспектів культури — формування нового архітектурного обличчя міст та благодійництва³.

Міста України у пореформений період можна розглядати як простір співіснування традиції та індустріального модерну. Саме суспільство перебувало на марші змін, а у містах ці зміни проявлялись у всій своїй суперечності та неоднозначності. Підприємці були дзеркалом міського життя, свого роду «людьми фронтиру». Саме підприємець із його фабрикою, магазином чи капіталом визначав життя багатьох пореформених міст. Часом підприємці навіть творили нові міста. Мова йде про корпоративні міста Донбасу, які утворювались волею підприємця чи компанії біля родовища, шахти чи підприємства⁴.

Підприємці не просто адаптовувались до умов суспільства в епоху трансформації, вони допомагали іншим це зробити — створюючи робочі місця, в міру свого розуміння пом'якшуючи соціальні протиріччя та негаразди, збільшуючи можливості самореалізації. Або ж усе відбувалось навпаки і протиріччя лише поглиблювались. Функція підприємців у міському середовищі полягала також у творчому руйнуванні старого та водночас у творенні нового. Співвідношення цих процесів, співвідношення між новим та старим визначало (не)успіх поступу кожного міста в умовах індустріалізації та модернізації.

Втім, міське середовище могло бути несприятливим для бізнесу. На це впливали такі фактори як економіко-географічного становище, дії міської влади, економічна кон'юнктура, входження у європейські та світові ринки тощо. Врешті-решт, підприємці були «людьми фронтиру», і не можна випускати з поля зору негативні їх риси, які були породжені як самим суспільством, його вадами, консерватизмом, перехідним станом та хронічними хворобами, так

³ Предпринимательство и городская культура в России, 1861–1914. — М., 2002.

⁴ Детальніше про це в роботах Володимира Кулікова. Наприклад, *Куліков В.О.* Корпоративні міста: визначення, характерні риси, історична доля // Український історичний журнал. — 2017. — Вип. 1. — С. 41–60.

і «економічними преріями», з їх духом першовідкриття, широких меж можливостей та дозволеності.

Тим не менш, саме підприємництво доклало руку до створення пореформених міст України такими, якими ми їх бачимо на старих світлинах. У багатьох містах розгорнулося промислово-транспортне, житлове і громадське будівництво, з'явилися великі фабрично-заводські корпуси, а за ними й цілі райони, вокзали та електростанції, готелі та магазини, банки та біржі, поштові та телеграфні контори, телефонні станції, розвивався міський транспорт — прокладалися кінні й електричні трамвайні лінії, покращувався благоустрій головних вулиць міст, з'явилися перші лінії телефону, телеграфу та електрики. Пожвавлення суспільного і культурного життя у містах сприяло будівництву приміщень для навчальних закладів, театрів, музеїв, бібліотек, лікарень, притулків, будинків громадських товариств тощо.

Міграції та ринок робочої сили. Рівень урбанізації

Зростання рівня урбанізації забезпечувалось не так природним приростом, як міграціями, які живили ринок праці та споживання.

Найбільше мотивів для міграції до міст мають полярні за майновим (бідні та заможні) та освітньо-кваліфікаційним (високий або вкрай низький) рівнями особи. Саме вони становили основу для підприємництва як власники бізнесу і наймані працівники.

Міграція населення у великі та нові індустріальні міста відчутно впливає на соціальну структуру «реципієнтів». Залежно від інтенсивності та розмірів міграції доречно вести мову про довготривалі й швидкі впливи на потенціал модернізації міст. Довготривалі наслідки пов'язані з поширенням модерного соціального простору — нові (кількісно й якісно) можливості та потреби, якість життя, тип родини і відтворення населення, зростання підприємницького потенціалу тощо. Очевидно, що урбанізація є необхідною, але недостатньою умовою для модернізації суспільства.

Швидкі наслідки урбанізації також неоднозначні. До позитивних результатів слід віднести прискорення розвитку передових галузей, підвищення рентабельності виробництва, зростання місцевих бюджетів та попиту на житло, послуги тощо, прискорене формування модерної соціальної структури населення. Негативні наслідки також були, і не менш очевидні, — стрімке зростання соціальних проблем та соціальної напруги, наростання нерівності та незадоволеності, загострення міжетнічних та інших протиріч.

Опрацювання матеріалів перепису 1897 р. дозволяє проаналізувати вплив урбанізації на модернізаційний потенціал міст Наддніпрянської України у регіональному вимірі.

Отже, в містах Наддніпрянської України на січень 1897 р. проживало 2,85 млн чоловік з 22,98 млн усього населення, що становило 12,42%.

Проаналізуємо рівень «достатності» чи «недостатності» такого рівня урбанізації в координатах модернізації. Так, згідно з багатотомною «Історією Української РСР» 1897 р. питома вага міського населення досягла 13%, що оцінюється як «низький рівень» без відповідного обґрунтування⁵. В. Сарбей наводить цифру урбанізації у 13,6%, але уникає аналізу цієї цифри⁶. «Енциклопедія історії України» зазначає кількість жителів міст на кінець XIX ст. у 2,7 млн чоловік (різниця з нашими даними виникла за рахунок Бессарабії, Таврії, Путивльщини, Тираспільщини, що в сумі становить 168 тисяч), що дає 11,6% урбанізації⁷.

За Б. Кравченком, на 1897 рік у містах України було 3 мільйони міських жителів, що становило 13,2%. Для порівняння, відсоток урбанізації для Європейської Росії — 12,9%. Підрахунки Б. Міронова дають дещо іншу цифру (щоправда і на пізніший час) — 15% станом на 1914 р.⁸ При чому головним фактором такого високого рівня урбанізації дослідник цілком справедливо називає прискорений розвиток південних міст. Проте модель урбанізації нагадувала внутрішню колоніальну — стимулом для поступу міст був не природній поступ економіки та суспільства, а інтереси зовнішніх сил, для яких українські міста та землі були ресурсом (експортним, сировинним тощо)⁹.

Логічними були б порівняння з лідерами модернізації щодо міри урбанізації. Так, в Англії на кінець XIX ст. 78% підданих корони проживало у містах. У Німеччині 1901 р. питома вага городян досягла 54%, у Франції — 40%, у США — 40%¹⁰. З часів Просвітництва зростання рівня урбанізації відіграло вирішальну роль у формуванні західної цивілізації, перетворивши міста в «головну лабораторію Європи». За оцінками П. Шоню, Франція кінця XVIII ст. з 16% урбанізацією залишалась селянською країною,

⁵ Історія Української РСР: У 8 т., 16 кн. — Т. 3. Україна в період розкладу і кризи феодално-кріпосницької системи. Скасування кріпосного права і розвиток капіталізму (XIX ст.). — К., 1978. — С. 307.

⁶ Сарбей В.Г. Національне відродження України // Україна кризь віки. — Т. 9. — К., 1999. — С. 176.

⁷ Котляр М.Ф., Мовчан О.М. Місто // Енциклопедія історії України. — Т. 6. — К., 2009. — С. 750–754.

⁸ Міронов Б. Благосостояние населения и революции в имперской России. — М., 2012. — С. 343.

⁹ Кравченко Б. Соціальні зміни і національна свідомість в Україні XX ст. — К., 1997. — С. 23–39.

¹⁰ Город // Советская историческая энциклопедия. — Т. 4. — М., 1963. — Ст. 544–586.

оскільки лише частка городян у 40–50% населення «автоматично робить економіку регіону міською»¹¹.

Більш обґрунтованими є оцінки Ф. Броделя: російська урбанізація 1897 р. є «найскромнішою цифрою в Європі», вона тотожна рівню США часів колоніальної залежності. Аналіз величезного обсягу статистики дозволив Ф. Броделю зробити висновок, що рівень у 10% урбанізації означає досягнення «первісного рівня ефективності», а наступний щабель у поступі модернізації становить 40–50%¹², який на теренах України було досягнуто в кінці 1950-х рр. (за переписом 1959 р. у містах УРСР проживало 46%)¹³.

Економічна кон'юнктура та інфраструктура міст

Слід зазначити, що нерозвиненість транспортної мережі консервує підприємця у межах традиційних ринків праці, сировини та збуту, звужуючи можливості для розвитку. Створення транспортної інфраструктури рівня індустріального суспільства (мова йде про залізницю та обладнані порти) — першочергове завдання для тодішньої міської громади та держави. Місто, свідоме необхідності покращення бізнес-клімату, мало б відстоювати перед державою власні інтереси. Але підприємці часто й самі могли впоратись, і виступали провідниками модерної інфраструктури.

Одна із успішних історій — Олександрівськ (Запоріжжя). Залізниця у місті з'явилась у 1873 р., на 34 роки раніше, ніж у губерньському центрі Херсоні. Першою була лінія Лозова-Олександрівськ з гілкою на Катеринослав, за два роки було відкрито сполучення із Кримом. Товари прибували в Олександрівськ залізницею, перевантажувались на баржі та відправлялись вниз по Дніпру до морських портів, бо наскрізного судноплавства Дніпром не було. У 1902 р. друга залізнична гілка з'єднала Криворізький залізорудний та Донецький вугільний басейни. Було споруджено станцію Олександрівськ-II, реконструйовано порт. Місто стало потужним транспортним вузлом та створювало таким чином підприємницькі можливості.

Показовим також є приклад Миколаєва. За умовами Паризького миру 1856 р. Росії заборонялось утримувати на Чорному морі військовий флот і Миколаїв, як центр військового кораблебудування, постав перед загрозою занепаду. Але з 1862 р. почав діяти

¹¹ Шоню П. Цивілізація Просвещения. — Екатеринбург–М., 2008. — С. 417–418.

¹² Бродель Ф. Матеріальна цивілізація, економіка і капіталізм, XV–XVIII ст. В 3-х т. — Т. 1. Структура повсякденності: можливе і неможливе. — К., 1995. — С. 416.

¹³ Численность и состав населения СССР: По данным Всесоюзной переписи населения 1979 г. Статистический сборник. — М., 1984. — С. 26–28.

торговельний порт, відкритий для іноземних суден. Підприємці зніщували будівництво залізниці через місто, внесли проект до міської думи. Проект був підтриманий військовим губернатором Б.О. фон Глазенапом. 1868 р. до Петербурга було відправлено делегацію лобістів, серед яких були й підприємці. Місія мала успіх і 1873 р. була відкрита лінія Знам'янка–Миколаїв. У 1876 р. укладено угоду між правлінням Харківсько-Миколаївської залізниці та власниками магазинів на Мельничній і Заводській вулицях про будівництво гілки від вокзалу до порту. Економіка міста ожила.

У 1882–1883 рр. залізницею до Миколаєва надходило до 65% експортного збіжжя¹⁴. 1907 р. лінію було продовжено до Херсона, у 1914 р. з'явилась гілка Миколаїв–Одеса. Для потреб каботажного флоту та зовнішньої торгівлі у 1891–1893 рр. була збудована Каботажна гавань з молотом. Розширенню портових операцій сприяла зручна система складів і причалів, під'їзні колії, елеватор. Внаслідок цього Миколаїв став третім портом імперії після Одеси і Новоросійська з експорту збіжжя. Нові економічні можливості приваблювали підприємців, у тому числі й іноземців, інженерів, купців, селян, авантюристів — всім Миколаїв обіцяв легкі гроші.

Цікавим є приклад Бахмута, який отримав залізницю також завдяки активній позиції підприємців. Вперше бахмутські купці (натхненні прикладом миколаївських колег, мабуть) звернулись до уряду з проханням провести через місто залізницю в 1869 р. Десять років листів та прохань не минули дарма і 1878 р. у Бахмуті була таки відкрита залізнична станція. Ініціаторами та виконавцями справи були власники солеварень греки І. Скараманга та В. Ангеліди¹⁵.

Втім, не завжди залізниці сприяли економічному піднесенню. Напрямки їх прокладання швидше відповідали стратегічним потребам, аніж соціально-економічним. Звивистість і безсистемність (з економічної точки зору) таких ліній лише подовжували відстані та вели до здорожчання товарів. Так, Одесу деякі лінії оминали. Не дивно, що за 1884–1897 рр. питома вага залізничного транспорту в доставці зерна до Одеси зменшилась з 51,2% до 31%¹⁶.

Важливим фактором також була корупція. Нам невідомі цифри, але можемо припустити, що за те, аби провести залізницю недалеко від своїх володінь, власники були готові багато на що. Наприклад,

¹⁴ *Надибська С.Б.* Соціально-економічний розвиток міст Південної України у 1861–1900 рр. (за матеріалами Херсонської та Катеринославської губерній). Дисертація. — Одеса, 2005. — С. 64–65.

¹⁵ *Татаринів С.И.* Бахмут: очерки истории. 1783–1917. — Артемовск, 2001. — С. 97.

¹⁶ *Шевченко А.М.* Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина XIX — початок XX ст.). Дисертація. — Ізмаїл, 2008. — С. 155–160.

довкола проектів будівництва залізниць у Херсонській губернії було зламано немало списів.

Доволі довгий час губернський центр Херсон не мав залізничного сполучення. І отримав цей привілей лише в 1905 році в результаті довгої боротьби з успішними підприємцями, засновниками цілих міст. Родина Фальц-Фейнів та поміщик С. Скадовський мали власні погляди на потребу регіону в залізницях. Кожен з них любив проект, який би поєднував їхні «дітища» (чорноморські порти Хорли та Скадовськ відповідно) з мережею всього Південного регіону. 14 січня 1899 р. херсонська газета «Юг» вперше писала про наміри С. Скадовського налагодити залізничне сполучення до Скадовська. Керівник Російської залізничної акціонерної компанії Поляков мав намір отримати виключне право на експлуатацію Скадовського порту і проведення залізничної дороги, в обмін чого С. Скадовський мав отримати 500 тис. рублів. Впродовж 1900 року обговорювався проект, який би задовольнив і Фальц-Фейнів, і Скадовського, — з'єднання залізницею Скадовська та порту Хорли з Мелітополем. Акціонерне товариство Скадовської залізниці, крім самого С. Скадовського, планували заснувати князь П. Трубецький, О. Шліпе та О. Фальц-Фейн. При цьому інтереси Херсона підприємців обходили мало. Зрозуміло, що тогочасний міський голова міста І. Волохін та його колега з Миколаєва В. Даценко негативно оцінили проект.

Проекти множились, преса здійснювала галас та публікувала матеріали різного ступеня ангажованості упродовж кількох років. Влітку 1905 року ситуація вирішилась. У Санкт-Петербурзі було призначено спеціальну комісію з визначення доцільності будівництва залізниці до порту Скадовська і до порту Хорли. Показово, що і Фальц-Фейни, і С. Скадовський подбали про лобі заздалегідь. Так, на засіданнях представник РТПіТ М. Романов виступив на боці проекту на Хорли, а представник морського відомства підтримав «скадовський» проект. Врешті, цифри майбутніх державних збитків від обох проектів (від 300 до 500 тис. рублів щорічно — через недостатній потік вантажів та пасажирів та погіршення перспектив Херсона як губернського центру) переконали комісію не надавати їм урядових гарантій. Аргументи міських голів Херсона, Мелітополя, Олександрівська та голови Одеського біржового комітету переконали підтримати будівництво гілки Херсон-Миколаїв¹⁷. Однак залізниця не означала економічного зростання автоматично.

Експортна торгівля Херсона починає занепадати не лише внаслідок запізненого прокладення залізниці, а й через відсутність фарватеру у гирлі Дніпра. Спроба поглибити фарватер у 1876–1883 рр. виявилась невдалою. Друга спроба була успішною. Канал

¹⁷ Невідомі сторінки Скадовської залізниці // <http://skadovsk.org/old/city>.

глибиною до 5,5 м і вартістю у 1,9 млн рублів, був відкритий 1901 р., причому вже у процесі його облаштування від порту до моря кількість вантажів подвоїлася. Втім, інфраструктура порту залишилась архаїчною. У 1907 р. було закінчено будівництво залізниці Миколаїв-Херсон, але колія не доходила до порту. Транспортна інфраструктура Херсона не витримувала конкуренції з Миколаєвом і тим більше з Одесою¹⁸.

Ключову роль у створенні умов для підприємницької діяльності відіграла міська влада. Вона здійснювала контроль за підприємницькою діяльністю. Управи наглядали за спорудженням нових фабрик, промислових комплексів, відкриттям лавок, ательє тощо¹⁹. Купцям дозволялося будувати фабрики на території міста лише за погодженням із міською владою та після сплати вартості оренди землі. Території заводів, як правило, орендувалися. Натомість великі підприємці намагалися придбати землю здебільшого в повному обсязі майнових прав. Але їм доводилося проходити шлях через органи міської управи, а згодом — чекати затвердження на рівні губернії та відповідного міністерства. При цьому економічні мотиви не завжди домінували. Так, херсонський губернатор на початку ХХ ст. заявляв, що не дасть спаскудити краєвид губернського міста гидкими трубами фабрик та заводів.

Земельні відносини в Херсоні на початку ХХ ст. ілюструють кілька показових речей. Насамперед, це недостатній рівень організації культури, про що свідчать численні випадки самозахоплення ділянок власниками лісопилень (популярний в місті вид бізнесу). З іншого боку, міська влада не змогла поставити цей процес під жорсткий контроль та зробити орендні відносини прийнятними для обох сторін. Лояльність до бізнесу не завжди органічно поєднувалась із бажанням отримати максимальні прибутки з орендарів. Так, 1912 р. орендну плату за землю під лісопилними заводами на Карантинному острові було підвищено на третину. Того ж 1912 р. міська дума постановила змусити до сплати за оренду самозахопленої землі кількох власників лісопилних заводів²⁰. Частина власників визнала за краще просити міську думу забрати частину ділянки. Намагаючись отримати максимально можливі прибутки, міська влада водночас не була спроможна забезпечити законність у питанні оренди. Причина цього і в неможливості взяти землю в

¹⁸ Цибуленко Л.О. Органи самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсона у розбудові муніципальної земельної та виробничої власності в кінці ХІХ на початку ХХ ст. — Херсон, 2003. — С. 95–109.

¹⁹ Державний архів Дніпропетровської області. — Ф. 69. — Оп. 1. — Спр. 14. — Арк. 45–69; Спр. 16. — Арк. 10–16.

²⁰ Державний архів Херсонської області. — Ф. Р-4003. — Оп. 17. — Спр. 36. — Арк. 12–16.

оренду на довгий час (максимальний термін оренди — 5 років). Тому справи про самозахоплення землі були масовими²¹.

В Катеринославі ситуація виглядає більш впорядкованою. Товариству Російських трубопрокатних заводів для прокладення труб в оренду були надані надра — право власності на поверхню місто залишило за собою, як і право повернути ділянку та надати рівнозначну за потреби. При цьому вартість оренди становила 484 рублі на рік, також підприємство зобов'язувалось встановити за свій рахунок пожежні гідранти²².

Олександрівськ дає приклад принципово іншої позиції. 1893 р. виникло питання про модернізацію та переобладнання причалів Російського товариства пароплавства і торгівлі (РТПіТ). Міська влада без зайвих зволікань дала дозвіл на проведення робіт²³. Втім, така лояльність пояснюється не тільки тим фактом, що міська владна еліта була свідомо інтересів підприємців, а й необхідністю створювати відповідну інфраструктуру. Не останню роль відіграла прихильність урядових кіл і навіть імператорської родини, члени якої були серед акціонерів РТПіТ.

Місто як простір можливих змін

Найочевиднішою формою впливу підприємців на міський простір була еволюція забудови. Розвиток приватного підприємництва потягнув за собою зміну зовнішнього вигляду міст. Спершу поодинокі будівлі банків, фірм, вокзали змінювали топографію вулиць. З останньої третини XIX ст. у містах почали виникати квартали, в яких концентрувалися фінансові та торговельні установи. Формувалась нова соціальна топографія міст. Центральні та наближені до вокзалів райони ставали осередками ділового життя, торгівлі та фінансів. Будівельні проекти підприємців мали вплив не лише на архітектурне обличчя міста, а й до певної міри визначали форму та зміст публічного та комунікаційного простору.

Комерційна діяльність потребувала відповідних будівель, які б відповідали масштабу та новим завданням бізнесу. Наприклад, в Одесі, Харкові та Києві було побудовано Пасажі. У Києві прикладом просторово-комунікаційних змін стало зведення на вул. Інститутській будівлі Державного банку на початку XX ст. Банківський центр розмістився на вул. Хрещатик та прилеглих вулицях. В Одесі аналогічним прикладом стала Нова купецька біржа, покликана ніби засвідчити енергію та потужність зростання міста. Схожа картина

²¹ Державний архів Херсонської області. — Ф. 4. — Оп. 1. — Спр. 9. — Арк. 26–31.

²² ДАДнО. — Ф. 469. — Оп. 1. — Спр. 3а.

²³ Центральний державний історичний архів, м. Київ. — Ф. 692. — Оп. 1. — Спр. 84. — Арк. 2–9.

була і в Харкові. На розі вул. Сумської та площі Театральної у 1899–1900 рр. було споруджено відділення Державного банку, на центральній Миколаївській площі в 1896–1898 рр. було збудовано Земельний банк, у 1898–1899 рр. — Торговий тощо²⁴. Нові готелі демонстрували розкіш, гостинність, амбітність та нескінченні можливості, які міста відкривали своїм гостям.

Нові галузі економіки змінювали обличчя міст, соціальну топографію та внутрішнє районування. Так, нові потужні вальцьові млини змінили київський Поділ. До таких споруд слід віднести велику чотириповерхову будівлю млина М. Хрякова на розі вул. Новоколястинівської та Оленівської. Найбільшим став млин Л. Бродського на Поштової площі, зведений у кінці XIX ст. Поруч, на розі вул. Набережно-Хрещатицької та Ігорева провулку, у 1902 р. Київське товариство парового борошномельного млина споруджує будинок для контор та складів. Багатопверхові млини та контори кардинальним чином змінили зовнішній вигляд малоповерхового Подолу. В багатьох містах досі назви вулиць нагадують про колишні підприємства (наприклад, вулиця Ливарна у Херсоні — тут був чавуноливарний завод Вадонів).

Підприємництво сприяло розвитку соціальної інфраструктури міста. Наприклад, мемуаристи згадують розвинену соціальну інфраструктуру херсонських дореволюційних передмість. У кожному кварталі була лавка та корчма, все було розраховано на потреби споживача: торгівля у кредит, мережа агенцій по продажу товарів домашнього вжитку тривалого користування тощо²⁵.

Приплив мігрантів до міст зумовив сплеск житлового будівництва — принципово нової галузі міського підприємництва. Зазначимо, що це була чи не найбільш динамічна галузь всієї економіки Російської імперії. Найрізноманітніші розміри та формати об'єктів, дешевизна будівельних матеріалів та робочих рук, нові технології будівництва приваблювали у галузь багатьох підприємців.

Найшвидше зводилися прибуткові будинки — універсальна споруда, під дахом якої були і торговельні площі, контори, житло. Прибутковий будинок став одним з найпривабливіших бізнесів: його рентабельність становила 10–12%, тоді як рента цінних паперів банків — 4–4,5%²⁶. Під час першої хвилі будівельної лихоманки в

²⁴ *Ніколаєва Т.М.* Соціальний і національний склад підприємницького прошарку в Україні в останній третині // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — 2008. — Вип. 14. — С. 285–292.

²⁵ Державний архів Херсонської області. — Ф. Р-944. — Оп. 1. — Спр. 2. — Арк. 2–16.

²⁶ *Кулінська С. Ю.* Київ у другій половині XIX століття. Дисертація. — К., 1995. — С. 96.

Києві (1895–1900 рр.) були забудовані центральні вулиці — Хрещатик, Прорізна, Інститутська, Миколаївська, частина Володимирської і Великої Васильківської. На початку ХХ ст. будівництво дещо стихло, аби знову набрати обертів після 1907 р. та сягнути апогею 1910–1912 рр.

У Катеринославі у 1890-х рр. почався будівельний бум після втрат житлового фонду через повені та спорудження 1897 р. трамвайної лінії по центральній вулиці. Частина постраждалих від злив виділила землю на пільгових умовах. А новина про будівництво трамваю призвела до зростання цін на землю поблизу центральних вулиць, побудувати кам'яний дім у безпосередній близькості до лінії стало справою престижу²⁷.

В будівництво активно інвестували купці — адже це був практично безпрограшний варіант інвестування. Наприклад, найбільшим домовласником у Харкові наприкінці ХІХ ст. був купець В. Пащенко-Тряпкін, якому належало близько 20 цегляних будинків.

Чимало підрядчиків розбагатіли на інтенсивному будівництві в останній чверті ХІХ — на початку ХХ ст. Так, у Києві за кількістю замовлень та якістю виконаних робіт перше місце посідала будівельна контора Л. Гінзбурга, який з часом став чи не найбільшим домовласником в Україні. Його вишукані прибуткові будинки дотепер залишаються одними з найбільш декорованих у місті. 1900 р. одним з найвищих у Києві був його прибутковий будинок на шість поверхів на вул. Городецького, який стоїть і сьогодні²⁸.

Розвивається розважальний та готельний бізнес. Одним з найперших і найвідоміших готелів Києва став «Європейський», споруджений за проектом архітектора О. Беретті у 1851 р. В кінці ХІХ століття щорічно місто приймає близько 900 тис. відвідувачів. Відтак, кількість готелів значно збільшується. На початок ХХ ст. у Києві їх налічувалося близько сотні²⁹. Місто перетворювалось не просто на економічний центр навколишньої округи, а на згусток модерних товарів, послуг, джерело заробітків. Загалом готельний бізнес був досить поширеним, і не лише у великих містах. Наприклад, у не надто великому Бахмуті на початку ХХ ст. існувало шість готелів та п'ять постійних дворів. Нерідко цей бізнес був родинним, вигідно було поєднувати заняття готельним бізнесом із здаванням в оренду приміщень.

²⁷ *Машуков В.* Воспоминания о городе Екатеринославе (1887–1910 гг.). — Екатеринослав, 1910. — С. 65.

²⁸ *Третьак К.О.* Історія забудови та архітектури Києва наприкінці ХІХ–початку ХХ століть. Дисертація. — К., 1999. — С. 110.

²⁹ *Богуславский С.* Иллюстрированный путеводитель по Киеву и его окрестностям. — К., 1906. — С. 96.

Разом з готельним підприємництвом швидкими темпами розвивався бізнес у сфері громадського харчування. Традиційно одну з реальних можливостей швидко отримати високий прибуток у цій сфері мали ті, хто утримували корчми та шинки, де продавали горілку й інші алкогольні напої на розлив. Поширеними були чайні та кондитерські, що були місцем зустрічей. Як і готельні заклади, трактири, харчевні, чайні, кофейні, булочні, кондитерські відкривалися лише з дозволу міських або земських органів, що встановлювали певний акцизний збір. Наприклад, Луганська міська управа постановила у 1898 р. дозволити турецькому підданому О. Ефенді відкрити трактир, призначивши акциз у 1000 рублів³⁰. Розвиток ринкових відносин у сфері споживання покликав до життя навіть такі екзотичні підприємства, як служба з доставки нетверезих додому³¹.

Удоступнення розваг стало прикметою індустріального міста, новим видом підприємництва. Розважальний бізнес набуває значних розмірів з огляду на зростання міського населення. Для потреб різноманітних клубів, ресторанів, кіно, театрів тощо зводяться нові будівлі. Наприклад, 1903 р. дресирувальник П. Крутіков спорудив у Києві величну будівлю для свого цирку «Гіпо Палас».

Київський цирк мав довгу передісторію і мав усі шанси з'явитись раніше початку ХХ ст. Історія його появи свідчить, що до надання дозволу на зведення нових споруд міська влада підходила дуже ретельно, зважуючи всі плюси і мінуси, які несло нове будівництво.

Восени 1882 р. до київського міського Голови звернувся, як довірена особа потенційного інвестора, підданого Німеччини, Альберта Соломонського, Ернст Берг з проханням надати дозвіл на будівництво тимчасового цирку на території саду Шато де Флер. Планувалось до 1 квітня 1883 р. побудувати дерев'яне приміщення вартістю майже 8 тисяч рублів. За деякий час будівля мала бути передана у власність міста для облаштування літнього театру. Але представник інвестора та міська управа так і не дійшли згоди щодо формату й місця будівництва. Ернст Берг не хотів будувати занадто дорогу споруду, а місто не хотіло дерев'яних фасадів на вулицях першого розряду, та ще й з розмірами, що перевищували норми Будівельного статуту 1876 року. Потім не дійшли згоди щодо будівництва на горі по Олександрівській вулиці, хоч там Ернст Берг був згоден на кам'яну будівлю. Врешті, в грудні 1883 року, через два роки після першого звернення, міська дума остаточно відмовила інвестору.

³⁰ *Закірова С.Г.* Внесок підприємницьких верств Донбасу у соціально-економічний розвиток регіону (1861–1914 рр.). Дисертація. — Луганськ, 2006. — С. 90.

³¹ *Ижцикий Г.В.* Харьков в газетном репортаже. — Х., 2011. — С. 7–8.

Новим видом дозвілля стало кіно. Бурхливий розвиток кінематографа в кінці XIX ст. не потягнув за собою будівництва споруд під кінотеатри. У Києві на 1914 р. майже всі 37 кінотеатрів розміщувалися у прилаштованих або вбудованих приміщеннях³².

З іншого боку, деякі підприємці засуджувались міською громадою за відкриття розважальних закладів. Так, харківський купець В. Жаткін був співвласником замиського концертного залу «Мавританія» з 1897 до 1905 рр., 1902 р. відкрив «Театр-Буфф», у 1907 р. побудував літній театр в одному з міських садів. 1912 р. він придбав ще Малий театр на набережній, прибудував кафешантан, флігель із номерами, сцену, створивши цілий комплекс «Вілла Жаткіна»³³. Там збиралася не краща публіка. Підприємець М. фон Дитмар назвав її «рассадником цинизма и развратителем юношества». Водночас у Малому театрі виступав О. Вертинський, грали відомі трупи³⁴.

Аналіз підприємницької діяльності у сфері послуг дає можливість прослідкувати кілька важливих тенденцій. Насамперед, це ступінь орієнтованості на споживача, вміння задовольнити його запити. По-друге, визначити еволюцію споживчих настроїв міських жителів. По-третє, сфера послуг більшою мірою, аніж промисловість, визначає обличчя міста, а для другої половини XIX — початку XX ст. — ступінь його модернізованості. Заклади сфери послуг ставали стартовим майданчиком для подальшого зростання підприємців. Насамкінець, функціонування різноманітних перукарень, готелів, кав'ярень ілюструють відносини між міською владою та підприємцями. Їх відкриття було можливим лише з дозволу міських органів. Кожний з таких закладів обкладався акцизом на користь міста, що було суттєвим джерелом міських прибутків. Врешті, тут проявлялась також і культура підприємництва — у прагненні дати місту чи будівлю, чи трамвай, чи електричне освітлення вулиць.

Підприємці створили і власний сегмент соціального простору міста. Цей простір інституалізувався у біржах, клубах, товариствах. Приклад впливу підприємців на формування міського комунікативного простору подає харківський купець М. Жевержеев. У Харкові традиційно так склалося, що купці-гласні досить часто вирішували різні питання, які стосувалися їхнього міста та його мешканців, у неформальній обстановці. М. Жевержеев володів кількома винними погребами. Вони традиційно служили місцем

³² *Ніколаєва Т. М.* Вплив підприємців на розвиток інфраструктури міських центрів України в останній третині XIX на початку XX ст. // histans.com/JournALL/xix/8/14.pdf.

³³ *Коломієць Т. В.* Культура Харкова на зламі століть: кінець XIX — початок XX ст. — Х., 2003. — С. 153–156.

³⁴ *Беліков Ю. А.* Купецтво Харківської губернії (друга половина XIX — початок XX ст.). Дисертація. — Х., 2003. — С. 126.

збору гласних міської думи, які представляли інтереси купецького стану. Саме в погребі М. Жевержеєва, а не в залі думських засідань, вирішувалося багато важливих питань управління містом³⁵.

Але підприємництво прагнуло також і до створення легального та навіть презентаційного простору свого прошарку. Мова йде про будівлі купецьких клубів та зібрань. 1884–1885 рр. харківські купці збудували Комерційний клуб. Відповідно 1876 р. в Одесі місцеві комерсанти спорудили будинок Комерційного зібрання, 1890 р. у Катеринославі промисловці й купці — Англійський клуб та 1911 р. — Комерційний купецький клуб. У Києві Купецьке зібрання в 1882 р., на частині орендованої території «Закладу штучних мінеральних вод» (окраїна Царського саду), звело для своїх потреб спеціальний будинок з найкращим у місті концертним залом. Крім цього, київські комерсанти поряд з будинком Купецького зібрання звели ще й літній ресторан та приміщення театру.

Ми можемо говорити про формування індустріального та трансформацію традиційного комерційного простору. Що таке комерційний простір? До нього ми відносимо банки, магазини, адміністративні будівлі приватних компаній, біржі, готелі та клуби. Маємо також поділити цей простір на дві частини — середовище спілкування підприємців між собою та спілкування з клієнтами.

ВОДОТЫКА Т. Урбанистическая среда и предпринимательство: парадигмы сосуществования и взаимодействия в Украине в эпоху имперских модернизационных преобразований. Автор анализирует процессы сосуществования и взаимных влияний городской среды и предпринимательского слоя. В качестве бэкграунда подано общее описание урбанизационных процессов во второй половине XIX в. Показано, каким образом происходили трансформации урбанистической среды под влиянием предпринимательской деятельности. Наконец показан процесс формирования специфического предпринимательского пространства в городах.

Ключевые слова: город, модернизация, урбанизация, предпринимательство, трансформации городского пространства.

VODOTYKA T. Urban environment and entrepreneurship: paradigms of coexistence and interaction in Dnieper Ukraine in the frame of imperial modernization. The author analyzes the processes of coexistence and mutual influences of the urban environment and the entrepreneurial stratum. As a background, a general description of urbanization processes is presented in the second half of the nineteenth century. It is shown how the transformation of the urban environment under the influence of entrepreneurial activity took place. Finally, the process of forming a specific business space in the cities is shown.

³⁵ *Беликов Ю.* Купеческая династия Жевержеевых: портрет двух поколений предпринимателей пореформенного Харькова // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Караїзна. — 2014. — Серія «Історія». — Вип. 49. — С. 25–30.

Key words: city, modernization, urbanization, entrepreneurship, the transformation of urban space.

References

Belikov, Yu. A. (2003). *Kupetstvo Kharkivs'koi hubernii (druha polovyna XIX — pochatok XX st.)* [Merchants of Kharkiv province (the second half of 19th — beginning of 20th century)] (*Candidate's thesis*). Kharkiv. [in Ukrainian].

Belikov, Yu. (2014). Kupecheskaya dinastiya Zheverzheevykh: portret dvukh pokolenij predprinimatelej poreformennogo Khar'kova. *Visnyk Kharkivs'koho natsional'noho universytetu imeni V. N. Karaizna. Serii «Istoriia», 49*, 25–30. [in Russian].

Brodell' F. (1995). *Materal'na tsyvilizatsiia, ekonomika i kapitalizm, XV–XVIII st. V 3 tomakh*. Vol. 1. Struktura povsiakdennosti: mozhlyve i nemozhlyve. Kyiv: Osnovy. [in Ukrainian].

Chislennost' i sostav naseleniya SSR: Po dannym Vsesoyuznoj perepisi naseleniya 1979 g. Statistichskij sbornik. (1984). Moskva. [in Russian].

Druzhkova, I. S. (2004). *Kredytno-bankivs'ki ustanovy na Pivdni Ukrainy v XIX — na pochatku XX st. Istorychnyj aspekt*. [The credit-bank institutions of the South of Ukraine in XIX — the beginning of XX ct. (history aspect)]. (*Extended abstract of Candidate's thesis*). Odesa. [in Ukrainian].

Gorod. (1963). In *Sovetskaya istoricheskaya enciklopediya*. (Vol. 4, pp. 544–586). Moskva: Sovetskaya encyklopediya. [in Russian].

Istoriia Ukrain's'koi RSR: U 8 tomakh, 16 knyhakh. (1978). Vol. 3. Ukraina v period rozkladu i kryzy feodal'no-kriposnyts'koi systemy. Skasuvannia kriposnogo prava i rozvytok kapitalizmu (XIX st.). Kyiv: Naukova dumka. [in Ukrainian].

Izhickij, G. V. (2011). *Khar'kov v gazetnom reportazhe*. Kharkov: Folio. [in Russian].

Karmannyi illyustrirovannyj putevoditel' po Kievu i ego okrestnostyam. (1906). Kiev: S. M. Boguslavskij. [in Russian].

Kolomiets', T. V. (2003). *Kul'tura Kharkova na zlami stolit': kinets' XIX — pochatok XX st.* Kharkiv: Vydavnytstvo Natsional'noho universytetu vnutrishnikh sprav. [in Ukrainian].

Kotliar, M. F. and Movchan, O. M. (2009). Misto. In *Entsyklopediia istorii Ukrainy* (Vol. 6, pp. 750–754). Kyiv: Naukova dumka. [in Ukrainian].

Kravchenko, B. (1997). *Sotsial'ni zminy i natsional'na svidomist' v Ukraini XX st.* Kyiv: Osnovy. [in Ukrainian].

Kulikov V. O. (2017). Korporatyvni mista: vyznachennia, kharakterni rysy, istorychna dolia. *Ukrains'kij istorychnyj zhurnal — Ukrainian Historical Journal, 1*, 41–60. [in Ukrainian].

Kulins'ka, S. Yu. (1995). *Kyiv u druhij polovyni XIX stolittia*. [Kyiv in the second half of the 19th century]. (*Candidate's thesis*). Kyiv. [in Ukrainian].

Mashukov, V. (1910). *Vospomynanyia o gorode Ekaterinoslave (1887–1910 gg.)*. Ekaterinoslav. [in Russian].

Mironov, B.N. (2012). *Blagosostoyanie naseleniya i revolyucii v imperskoj Rossii*. Moskva: Ves' Mir. [in Russian].

Nadybs'ka S. B. (2005). *Sotsial'no-ekonomichnyj rozvytok mist Pivdennoi Ukrainy u 1861–1900 rr. (za materialamy Kherson's'koi ta Katerynoslavs'koi hubernij)* [Social and Economic Development of Cities of the Southern Ukraine

in 1861–1900 (on materials of the Kherson and Katerynoslav provinces)]. (*Candidate's thesis*). Odesa. [in Ukrainian].

Narad'ko, A. V. (2000). *Blahodijnist' u rozvytku osvity v Ukraini (dr. pol. XIX — poch. XX st.)* [Charity in the development of education in Ukraine (the second half of the 19th and early 20th centuries)] (*Extended abstract of Candidate's thesis*). Zaporizhzhia. [in Ukrainian].

Nevidomi storinky Skadovs'koi zaliznytsi. Retrieved from http://skadovsk.org/old/city_history_pershi+roki_3_zalizr.php [in Ukrainian].

Nikolaieva, T. M. (2005). *Vnesok pidpriemstiv v osvitu o-kul'turnyj rozvytok Ukrainy (ostannia tretyna XIX — pochatok XX st.)* [Contribution of industrialists to educational and cultural development of Ukraine (the last third of 19th — beginning of 20th century)]. (*Candidate's thesis*). Kyiv. [in Ukrainian].

Nikolaieva, T. M. *Vplyv pidpriemstiv na rozvytok infrastruktury mis'kykh tsestriv Ukrainy v ostannij tretyni XIX — na pochatu XX st.* Retrieved from <http://histans.com/JournALL/xix/8/14.pdf> [in Ukrainian].

Nikolaieva, T.M. (2008). Sotsial'nyj i natsional'nyj sklad pidpriemnyts'koho prosharku v Ukraini v ostannij tretyni. *Problemy istorii Ukrainy XIX — pochatu XX st.*, 14, 285–292. [in Ukrainian].

Predprinimatel'stvo i gorodskaya kul'tura v Rossii. 1861–1914: sbornik. (2002). Brumfield, U., Anan'ich B. and Petrov Yu. (Comps). Moskva: Tri kvadrata. [in Russian].

Sarbej, V.H. (1999). *Natsional'ne vidrodzhennia Ukrainy (Ukraina kriz' viky)*. Vol. 9. Kyiv: Al'ternatyvy. [in Ukrainian].

Shevchenko, A. M. (2008). *Zovnishnia torhivlia portiv na Pivdni Ukrainy (druha polovyna XIX — pochatok XX st.)* [Foreign trade of seaports on South of Ukraine (second half XIX — beginning of the XX century)]. (*Candidate's thesis*). Izmail. [in Ukrainian].

Shevchenko, V. V. (2010). *Pryvatne bankir's'ke pidpriemnytstvo v Odesi (XIX — pochatok XX st.)*. Kyiv: Instytut istorii Ukrainy. [in Ukrainian].

Shoniou, P. (2008). *Tsyvilizatsyia Prosveschenyia*. Ekaterynburh — Moskva: U-Fakoria; AST. [in Russian].

Shykhhanov R. B. (1999). *Birzhi pivdennoi Ukrainy. 1886–1914 rr.* [The Stock Exchange of Southern Ukraine. 1886–1914] (*Candidate's thesis*). Zaporizhzhia. [in Ukrainian].

Tatarinov, S. Y. (2001). *Bakhmut: ocherki istorii. 1783–1917*. Artemovsk. [in Russian].

Tretiak, K. O. (1999). *Istoriia zabudovy ta arkhitektury Kyieva naprykintsi XIX — pochatu XX stolit'* [History of Kyiv's development and architecture in the late 19th and early 20th centuries]. (*Candidate's thesis*). Kyiv. [in Ukrainian].

Tsybulenko, L. O. (2003). *Orhany samovriaduvannia Odesy, Mykolaieva, Khersona u rozbudovi munitsypal'noi zemel'noi ta vyrobnychoi vlasnosti v kintsi XIX — na pochatu XX st.* Kherson. [in Ukrainian].

Venhers'ka, O. V. (1997). *Formuvannia kredytno-bankiv's'koi systemy na Pravoberezhnij Ukraini (kinets' XVIII — pochatok XX st.)*. Kyiv: Instytut istorii Ukrainy. [in Ukrainian].

Zakirova S.H. (2006). *Vnesok pidpriemnyts'kykh verstv Donbasu u sotsial'no-ekonomichnyj rozvytok rehionu (1861–1914 rr.)*. [Contribution of Enterprise Layers of Donbass to socio-economic Development of the Region (1861–1914)]. (*Candidate's thesis*). Luhans'k. [in Ukrainian].