



**МАЛЮТИНА**  
**Оксана Константиновна,**  
кандидат исторических наук, доцент,  
кафедра украиноведения и латинского  
языка, доцент, Национальный  
фармацевтический университет  
[malutahipo@i.ua](mailto:malutahipo@i.ua)  
(г. Харьков, Украина)

## **ХАРЬКОВСКАЯ ГАЗЕТА «УТРО» О БЛАГОУСТРОЙСТВЕ ГОРОДА В ПЕРИОД РЕВОЛЮЦИОННЫХ СОБЫТИЙ 1905–1907 ГГ.**

*В статье с помощью метода источниковедения проанализированы материалы харьковской неправительственной газеты «Утро» за 1906–1907 гг. по вопросу благоустройства городской инфраструктуры, такие как: запуск первой линии электрического трамвая и дальнейшее расширение трамвайного сообщения, строительство ломбарда, открытие памятника основателю Харьковского университета В.Н. Каразину. Газета «Утро» продолжила традиции либеральных изданий Харькова: «Мир», «Волна», «Будущее», «Накануне», «Девятый вал», «приостановленных», т. е. запрещенных властью. «Утро» свою политическую позицию не декларировало и выходило с 1906 по 1916 гг., несмотря на приостановления, штрафы, административные взыскания. Во время общественно-политической трансформации 1905–1907 гг. задача независимого печатного органа состояла в трансляции объективной информации, формировании видения значимых идей, на основании которого складывалось общественное мнение. «Утро» способствовало возвращению и укреплению традиций гражданской самоорганизации, когда посредством неправительственных каналов общество могло выразить свою позицию. Оперативность, правдивая подача информации, всестороннее освещение значимых городских событий свидетельствовали, что газета «Утро» стала заметным явлением в жизни города.*

**Ключевые слова:** газета «Утро», электрический трамвай, ломбард, памятник В.Н. Каразину, Харьков, революционные события (1905–1907 гг.).

## **KHARKIV NEWSPAPER «UTRO» ABOUT THE IMPROVEMENT OF THE CITY DURING THE PERIOD OF REVOLUTIONARY EVENTS 1905–1907**

*The article using the method of source studies analyzes the materials of Kharkiv non-governmental newspaper «Utro» (published in 1906–1907) on the question of*

*improvement of the urban infrastructure, such as: creation of the first electric tram line and the further development of the tram service; construction of a pawnshop; opening the monument to founder of Kharkiv University V. N. Karazin. The newspaper «Utro» continued the traditions of liberal Kharkiv newspapers. «Mir», «Volna», «Budushchee», «Devyaty Val», «Nakanune» were «suspended» (banned), because they didn't support the traditional monopoly the imperial system on information. In this situation «Utro» didn't declare its political position. That's why the newspaper managed to survive in 1906–1916, in spite of numerous suspensions, penalties and administrative charges. During the period of large-scale socio-political transformations, caused by the period of revolutionary events of 1905–1907, the task of the independent press was to transmit objective information and to form a vision of significant ideas, on the basis of which public opinion was forming. «Utro» defended the interests of the city, helped to strengthen the traditions of civil self-organization, when society could express its position through non-governmental channels. Efficiency, truthful presentation of information about important city events showed that the newspaper «Utro» became a significant factor in the political life of Kharkiv.*

**Key words:** Newspaper «Utro», electric tram, pawnshop, monument to V.N. Karazin, Kharkiv, revolutionary events (1905–1907).

## **ХАРКІВСЬКА ГАЗЕТА «УТРО» ЩОДО БЛАГОУСТРОЮ МІСТА В ПЕРІОД РЕВОЛЮЦІЙНИХ ПОДІЙ 1905–1907 РР.**

*У статті за допомогою методу джерелознавства проаналізовано матеріали харківської неурядової газети «Утро» за 1906–1907 рр. щодо благоустрою міської інфраструктури, а саме: запуск першої лінії електричного трамвая та подальше розширення трамвайного сполучення, будівництво ломбарду, урочисте відкриття пам'ятника засновнику Харківського університету В.Н. Каразіну. Газета «Утро» продовжила традиції ліберальних видань Харкова: «Мир», «Волна», «Будущее», «Накануне», «Девятый вал», заборонених владою. Газета «Утро» свою політичну позицію не декларувала й виходила з 1906 по 1916 рр., незважаючи на призупинення, штрафи, адміністративні стягнення. Під час суспільно-політичних трансформацій 1905–1907 рр. завдання незалежного друкованого органу полягало в трансляції об'єктивної інформації, формуванні бачення значущих ідей, на підставі якого складалася громадська думка. Газета «Утро» сприяла становленню та зміцненню традицій громадянської самоорганізації, коли за допомогою неурядових каналів суспільство могло висловити свою позицію. Оперативність, достовірна інформація, всебічне висвітлення значущих міських подій свідчили, що газета «Утро» стала впливовим фактором суспільно-політичного життя міста.*

**Ключові слова:** газета «Утро», електричний трамвай, ломбард, пам'ятник В. Н. Каразіну, Харків, революційні події (1905–1907 рр.).

**Постановка проблемы.** Последнее время объектом специальных научных исследований все чаще становится локальная история, в частности, история города Харькова. В период революционных событий 1905–1907 гг. город жил насыщенной общественно-политической жизнью. Оппозиционная кадетская периодика, появившаяся практически сразу после царского «Манифеста 17 октября», быстро стала заметным явлением в жизни города. Несмотря на перманентные правительственные распоряжения о «временной приостановке», кадетские издания «Мир», «Волна», «Будущее», «Накануне», «Девятый вал», сменяя друг друга, отображали происходящие события во всей их полноте и многообразии. С ноября 1906 г. в Харькове начала выходить газета «Утро» под редакцией приват-доцента исторического факультета Харьковского университета П.Г. Ритера. «Утро» продолжало традиции «приостановленных» прогрессивных изданий, однако, учитывая опыт предшественников, свои политические предпочтения не афишировало. Помимо злободневных политических, экономических, социальных тем «Утро» затрагивало вопросы городского хозяйства. Именно в период революционных событий 1905–1907 гг., когда город находился на военном положении, в Харькове начала функционировать первая узкоколейная трамвайная линия, велось строительство ломбарда, состоялась торжественное открытие памятника основателю Харьковского университета В.Н. Каразину. Эти события находили отражение на страницах харьковского периодического издания «Утро».

**Анализ исследований и публикаций.** Историография таких значимых для города вопросов как запуск трамвая и открытие памятника В.Н. Каразину достаточно обширна и разнообразна [1; 2; 3; 4; 5]. Материалы неправительственной либеральной газеты «Утро» за 1906–1907 гг. могут стать ценным источником и существенным дополнением к, казалось бы, хорошо изученным аспектам местной истории. Так, такому важному городскому событию, как открытие первой линии электрического трамвая газета уже в своих первых выпусках уделяла пристальное внимание. За декабрь 1906 г. на страницах издания появилось 5 публикаций по трамвайному вопросу и еще 4 –

за май 1907 г. Значительное количество публикаций за короткий период свидетельствовало об особой актуальности транспортного вопроса для города. «Утро» также широко освещало долгожданное открытие памятника В.Н. Каразину, состоявшееся в июле 1907 г.

**Цель статьи** – проанализировать материалы газеты «Утро» по вопросу благоустройства городской инфраструктуры в период революционных событий 1905–1907 гг. Репортажи, заметки, информационные сообщения, тематические статьи, городская хроника являются ценным и пока мало изученным источником. Анализ местной периодики поможет раскрыть такой значимый аспект общественно-политической истории начала XX в., как становление гражданской сферы публичной коммуникации.

«Утро», выполняя функцию независимого социально-критического издания, отстаивало интересы города, способствовало возвращению и укреплению традиций общественной самоорганизации. Неправительственные каналы коммуникации давали обществу возможность выразить свое мнение, которое не всегда совпадало (а порой расходилось) с официальной точкой зрения. Пресса также оказывала влияние на формирование общественного видения проблем, генерировала смыслы, мобилизовала инициативу снизу.

**Изложение основного материала.** Вопрос модернизации транспортной системы г. Харькова в начале XX ст. стоял очень остро. Почти все крупные центры юго-запада Российской империи уже имели трамвайное сообщение. В июле 1906 г. и в Харькове состоялось торжественное открытие первой трамвайной линии по маршруту Петинская-Павловская – Панасовская площадь. Узкоколейное полотно длиной около 7 км преимущественно проходило по ул. Петинская (Плехановская). Запуск трамвая демонстрировал архаичность основного общественного транспортного средства города – конно-железной дороги, или конки, которую современники называли «живодерней». Корреспондент «Утра» писал: конка «без сомнения, оскорбляет всякое мало-мальски культурное чувство как своим допотопным видом, медленностью

передвижения, так и постоянным созерцанием изученных и полуискалеченных животных» [6, с. 2].

«Утро» в начале декабря 1906 г., т.е. практически в своих первых выпусках, информировало читателей о том, что проблема коренного обновления и улучшения транспортной системы стоит на повестке дня Харьковской городской думы [6, с. 2]. На заседаниях Городской думы дебаты в основном шли вокруг вопросов организации и финансирования строительных работ.

Харьковская городская дума рассматривала несколько вариантов их решения. Первый – передать строительство городских трамвайных коммуникаций в концессию Бельгийскому обществу, которое занималось организацией трамвайного сообщения в других крупных городах империи, например, в Одессе. Комиссия по трамвайному вопросу, созданная Городской думой, отдавала предпочтение именно этому «беззатратному» варианту.

Бельгийские концессионеры были крайне заинтересованы в приобретении права на строительство и долгосрочную эксплуатацию трамвайных линий в центре города за относительно небольшие выплаты в городскую казну. В свою очередь, «Утро» подводило читателя к мысли, что город может попасть в финансовую зависимость от иностранного инвестора, т. к. Бельгийское общество, по сути, превратится в транспортного монополиста, лишая город права дохода от использования основных транспортных магистралей [6, с. 2].

Второй вариант – взять строительство трамвайных путей на баланс города. Тем более, что первая трамвайная линия (Петинский маршрут) была проложена за счет городского хозяйства. Обозреватель «Утра» проанализировал все плюсы и минусы от реализации этого проекта. Минусы – наличие необходимых средств «здесь и сейчас». Плюсы – долгосрочная перспектива. Автор статьи (без подписи), делал следующий вывод: если затраты по строительству берет на себя город, то и распоряжаться прибылью по своему усмотрению сможет сам город. Газета, выражая общественное мнение, обосновывала предпочтительность такого варианта [7, с. 2].

При обсуждении трамвайного вопроса «Утро» прибегло к традиционному для оппозиционной прессы приему: изучение «чужого», иностранного опыта. Автор приводил в пример Западную Европу, где города за свой счет обустраивали канализационную систему, водоснабжение, освещение, строили школы, библиотеки, бюджетное жилье для бедных, открывали бюро по трудоустройству и оказанию юридических услуг. «Что же касается городских путей сообщения, – продолжал обозреватель «Утра», – то здесь практика еще более блестящая: строительство надземных и подземных дорог, воздушных, с парой и электрической тягой» [7, с. 2].

В конечном итоге, развернутая и обстоятельная аргументация позволила подвести читателя к серьезным выводам. Развитие современной городской инфраструктуры опирается в структурные проблемы: отсутствие долгосрочного муниципального кредитования, несовершенство системы формирования местных бюджетов, необходимость модернизации избирательной системы на демократических началах, т. к. существующая не позволяла обеспечить полноценное народное представительство в органах местного самоуправления. Однако тут же корреспондент «Утра» выражал надежду, что работа I Государственной Думы и выборы в Думу II созыва призваны изменить ситуацию к лучшему [7, с. 2].

Взаимоотношения органов местного самоуправления и Бельгийского акционерного общества имели давнюю историю, которая обрела новую жизнь в связи с трамвайным вопросом. Истоки животрепещущего конфликта, заложниками которого стали горожане, подробно освещались на страницах декабрьских выпусков «Утра». Корреспондент «Утра», подписавший серию статей по трамвайному вопросу монограммой К., знакомил читателей с материалами своего журналистского расследования [8, с. 3].

Еще в 1881 г., т. е. ровно 25 лет назад, когда на повестку дня стал вопрос городского транспортного сообщения, концессия на конно-железную дорогу была передана уже известному Бельгийскому обществу, которое тогда

представлял г. Бонне. История заключения концессии имела много интересных нюансов.

Четверть столетия назад Городская дума обратилась к нескольким отечественным акционерным компаниям – товариществу С. Толмачева и обществу Александровского из Петербурга. Предложения обоих претендентов рассматривала специально созданная городская комиссия. Общество Александровского готово было вести строительство конно-железной дороги в качестве акционера, т. е. на правах собственности. Такой вариант не устраивал Городскую думу, и Обществу было отказано. Дальнейшую конкуренцию товариществу Толмачева составил иностранный предприниматель г. Бонне. Городская комиссия сделала выбор в пользу товарищества Толмачева, которое приняло все условия города. На заседаниях муниципальной думы большинство гласных, ознакомившись с заключением комиссии, так же поддерживало концессию с г. Толмачевым. Однако по итогам тайного голосования перевес оказался на стороне г. Бонне [8, с. 3].

Дело в том, что во время переговоров муниципальная дума хотела получить как можно больше льгот для города. Причина отказа товариществу С. Толмачева состояла в опасении, что указанное акционерное общество начнет выпуск облигаций и со временем монополизировать права на дорогу. В свою очередь, г. Бонне выступал как частный предприниматель, а не представитель акционерной компании, и обещал дополнительные, более выгодные условия. Предложения г. Бонне выглядели существенным бонусом: протяженность конно-железного полотна 17.5 верст (15 км), *«считая их в один путь»*, и обеспечение железных конструкций для реконструкции деревянных мостов через р. Харьков, Лопань и Нетеча. Дума сочла возможным удовлетворить главное условие г. Бонне – долгосрочная концессия на 40 лет. Хотя изначально всем участникам конкурса город предлагал 30-летнюю концессию [8, с. 3].

«Утро» подчеркивало, что контракт с юридической точки зрения был прописан крайне неудачно для города. Условия города были зафиксированы нечетко, а некоторые принципиально важные положения вообще упущены [8,

с. 3]. Впоследствии разнообразными манипуляциями и ухищрениями Бельгийское общество добилось права на выпуск облигаций, срок погашения которых составлял 35 лет [8, с. 3]. В судебном порядке город предъявил свои претензии г. Бонне. Однако его как уполномоченного акционерного общества сместили с занимаемой должности, при этом права на городскую транспортную линию остались у тех же иностранных представителей – владельцев пакета акций [9, с. 2].

В 1883 г. Бельгийское общество провело первую узкоколейную конно-железную линию, в 1884 г. – вторую. В городе было построено две главные линии – от вокзала до Конного базара и от Ветеринарного института на ул. Сумской до Москалевки и небольшая дополнительная Старо-Московская. Пересадочный узел находился на Павловской площади. Время шло, но вместо обещанной сети дорог действовала устроенная бельгийцами «пародия на удобное сообщение», причем, только «в тех приделах, которые доставляли «искусникам» огромные барыши» [9, с. 2].

Бельгийцы настаивали на продлении концессии, ссылаясь на свои «преимущества» – параграф контракта, по которому другие транспортные пути не могли пересекать линию конки. В противостоянии с органами местного самоуправления иностранные концессионеры имели сильные рычаги давления: поддержку высших эшелонов центральной власти [3].

В 1893 г. городская управа и Бельгийское акционерное общество заключили дополнительный контракт, по которому концессионеры формально отказались от исключительного права на устройство в Харькове конно-железной дороги [9, с. 2]. Однако в итоге, Городская дума не получила от Бельгийского общества даже технической документации на произведенные строительные работы [8, с. 3].

Попытка прекращения переговоров с беспринципными концессионерами обернулась большими неприятностями для города [10, с. 2]. Мост через реку Харьков был признан аварийным. Движение по нему было прекращено распоряжением полиции, на которую городское самоуправление не имело



влияния. Только для вагонов бельгийской конки делалось исключение, т. к. в случае убытков концессионеры были намерены предъявить городу материальный иск. Бельгийцы использовали политику «кнута и пряника» и при продлении концессии обещали городу 200 тыс. на возведение железного моста.

Городская дума проявила необыкновенную стойкость: на уступки иностранцам не пошла, у местного банкира П.Д. Новова взяла кредит под минимальный процент и за короткий срок (несколько летних месяцев) отстроила мост [10, с. 2]. На страницах харьковской независимой прессы неоднократно обсуждались альтернативные варианты выхода из транспортного кризиса. Харьковские активисты предлагали воспользоваться западноевропейскими техническими новинками и закупить за рубежом 10 вагонов-автомобилей стоимостью по 12 тыс. руб. каждый, которые одновременно могли перевозить 34 пассажира со скоростью, в два раза превышавшей возможности конки. Для того чтобы избавить город от монопольных услуг Бельгийского общества, предлагалось проложить маршруты по центральным улицам города там, где проходила конка. Бельгийское общество, поставленное в условия конкуренции, будет вынуждено пойти на уступки – предполагал автор статьи. В свою очередь, Городская дума перенесла бы вагоны-автомобили с основных путей на магистрали, перспективные для разработки. А со временем, при разветвлении трамвайной транспортной системы, использовала бы их для грузовых перевозок [9, с. 2].

Спустя пять месяцев, в майских номерах 1907 г., «Утро» снова вернулось к теме обустройства трамвайных коммуникаций города, которая обсуждалась на весенней сессии Городской думы. На повестке дня уже не стоял вопрос об инвесторе – им стало Бельгийское акционерное общество. Думская комиссия отвергла «несбыточные мечты» о самостоятельности города в трамвайном вопросе [11, с. 2]. Теперь внимание прессы было сосредоточено на условиях контракта, который город должен был оформить с учетом опыта своего взаимодействия с этим коммерческим предприятием.

Жители города настаивали на проведении новой трамвайной линии на Холодную гору. Из многочисленных петиций в Городскую думу, опубликованных в газете, следовало, что это наиболее отдаленный, бедный и густонаселенный район города, который особо нуждался в современных средствах коммуникации [11, с. 2].

На основании пожеланий жителей Холодной горы Городская управа сформулировала свои условия Бельгийскому акционерному обществу по «переустройству конно-железнодорожной линии на электрическую тягу и расширение ее сети». Газета «Утро» опубликовала проект контракта и его обсуждение на майском заседании Городской думы для того, чтобы горожане имели возможность ознакомиться с темой, которая была им небезразлична [12, с. 2].

В контракте оговаривалось продление уже существующих линий (Сумской до угла Госпитальной улицы и Старо-Московской до р. Немышь) и предусматривалось строительство новой – на Холодную гору (по ул. Екатерининской до Озерянской церкви). Впоследствии Общество оставило за собой право заменить строительство новой Холодногорской линии на продление Старо-Московской, обосновав это тем, что новое направление будет малопродуктивным, но дорогостоящим при строительстве и в технической эксплуатации [12, с. 2]. Общество брало на себя обязательства по переустройству телефонной и телеграфной сети вдоль путей сообщения и, в случае необходимости, по укреплению Мариинского моста. За счет Общества должно осуществляться техническое обслуживание и электрификация путей сообщения.

Спорным был вопрос о сроке концессии. Город настаивал на краткосрочной концессии, бельгийцы, как и в случае с конкой, были заинтересованы в контракте на длительный период. Решением Городской думы срок концессии продлевался на 20 лет – до 31 декабря 1927 г. [12, с. 2]

Следующий вопрос, по которому шли прения в Городской думе, – сумма отчислений. Ежегодно в городской бюджет Бельгийское общество обязывалось выплачивать 4% от валового дохода предприятия. Город рассчитывал на

получение 2% от использования конки, как предусматривал предыдущий контракт, и 3% от эксплуатации трамвайных линий, т. е. в сумме 5% годовых. Городской гласный и член комиссии И.М. Бич-Лубенский предлагал из этих средств создать специальный фонд, чтобы накопившийся за 20 лет концессии капитал использовать для обновления и расширения трамвайной сети города [13, с. 2].

Вопрос, традиционно вызывавший большие разногласия, о пересечении транспортных путей Бельгийского общества линиями других транспортных средств, казалось, был урегулирован. Город отстаивал право проведения «конкурирующих» радиальных и диагональных трамвайных линий по своему усмотрению [13, с. 2].

Таким образом, материалы «Утра» свидетельствуют, что Городская управа была вынуждена продолжать переговоры с бельгийскими концессионерами, которые практически оккупировали центр города своей конкой, и одновременно вынашивала планы строительства трамвайных путей на городских окраинах, куда полномочия бельгийцев не распространялись. Так, даже первый трамвайный маршрут (Петинская – Панасовская площадь) был проложен с учетом этого обстоятельства. Ул. Петинская (Плехановская) была рабочей окраиной, где находились промышленные предприятия: Харьковский паровозостроительный завод (завод им. Малышева) – крупнейшее предприятие города, и, меньший по масштабу, металлургический завод. Первая трамвайная линия, построенная городом, удовлетворяла транспортные потребности многочисленных работников этих предприятий, но и бельгийскую конно-железную дорогу не пересекала.

Помимо затяжного «трамвайного конфликта» «Утро» освещало еще одно экстраординарное событие этого периода, связанное с обустройством городской инфраструктуры. Во время строительства харьковского ломбарда обрушилась его стена. Газета, выполняя функцию оперативного информирования, сначала сообщила об этом в новостной ленте [14, с. 2]. Развернутый отчет о происшествии был подготовлен по материалам

апрельского заседания Городской думы корреспондентом газеты [15, с. 3]. На заседании думы гласный, член строительной комиссий И.А. Гаврилов сделал заявление о причинах обвала и объявил о своем выходе из состава комиссии. По его мнению, обвал стены был вызван, в первую очередь, халатностью думской строительной комиссии и злоупотреблениями ее председателя г. Гольберга, а также низким качеством строительных материалов и технических работ, которые никто не контролировал. Такое эмоциональное заявление сразу же всколыхнуло думское заседание. Читатель оказался вовлечен в конфликтную ситуацию.

В свою очередь, члены строительной комиссии, а так же ее председатель г. Гольберг заявляли, что все работы велись согласно проекту, своевременно и добросовестно. В ходе заседания гласные выдвигали разнообразные предположения о возможных причинах обвала, среди которых прозвучало мнение о неточности архитектурных расчётов. В результате бурных прений, по ироничному выражению одного из гласных, «думское заседание превратилось в судебное» [15, с. 3].

Харьковский городской голова А.К. Погорелко, руководствуясь необходимостью продолжать строительство, предложил компромиссное решение: во-первых, усилить состав комиссии новыми членами, во-вторых, вопрос технологической экспертизы причин обвала передать на рассмотрение Технического общества [15, с. 3]. Впоследствии городской архитектор Б.Н. Корнеенко представил свой отчет о происшедшем событии [16]. Строительство ломбарда было успешно завершено уже в следующем 1908 г.

Особое внимание газета «Утро» уделяла значительному городскому событию – открытию памятника основателю Харьковского университета В.Н. Каразину, которое состоялось 20 июля 1907 г. «Утро» широко освещало как церемонию открытия памятника, так и историю его создания [17, с. 3].

«Утро» ознакомило читателей с отчетом комитета по сооружению памятника В.Н. Каразину. Как сообщалось в отчете, впервые тема создания памятника публично была озвучена в 1865 г. на торжественных мероприятиях

по случаю 60-летия университета. В дальнейшем писатель Г.П. Данилевский неоднократно поднимал эту тему вместе с вопросом об учреждении именной стипендии В.Н. Каразина. В 1872 г. на Совете университета было принято решение о сборе средств на сооружение памятника. Для организации подписки во всероссийском масштабе требовалось ведомственное разрешение. Запрос был отправлен в высшие инстанции – Министерство народного просвещения и Министерство внутренних дел. К инициативе университетского Совета присоединились органы местного самоуправления: губернский предводитель дворянства, губернское земское собрание и городская дума. Причем, в 1874 г. губернское земское собрание постановлением от 18 октября выделило 5 тыс. руб. в стипендиальный фонд и на создание памятника В.Н. Каразину. В 1875 г. пришло разрешение на открытие подписки по сбору средств на памятник в общероссийском масштабе и учреждение стипендии. С 1880 г., после согласования необходимых процедур, начались ежемесячные выплаты стипендии [17, с. 3].

Вопросу организации подписки долгое время не уделялось должного внимания. Только в 1888 г. по запросу земской управы Совет университета создал временную комиссию в составе профессоров Д.И. Багалея, А.И. Дудукалова, Н.О. Куплеваского, Ю.И. Морозова для изучения текущего состояния дел и разработки комплексной программы мероприятий по сбору средств. По инициативе университетской комиссии был создан единый координационный орган – комитет по сооружению памятника. В этот комитет под председательством ректора университета входили четыре профессора, председатель земской управы, городской голова, представитель губернского земства, внуки В.Н. Каразина – землевладелец Богодуховского уезда И.И. Каразин и художник Н.Н. Каразин. 14 сентября 1891 г. «Комитет для сооружения памятника В.Н. Каразину» был утвержден Положением Министерства внутренних дел. К началу официальной работы комитета уже было собрано 10.464. руб. 25 коп., что составило половину от общей суммы, затраченной на сооружение монумента [17, с. 3].

Подробности о церемонии открытия памятника «Утро» сообщало в разделе «Местная жизнь» [18, с. 3]. Памятник, подготовленный к 100-летию университета, в связи с введением в городе 13 октября 1905 г. военного положения, открывали только спустя два года. По той же причине доступ на торжественное мероприятие был ограничен. На официальной церемонии присутствовали только уполномоченные лица, круг которых был определён комитетом по сооружению памятника. После проведения молебна и освещения памятника все желающие получили к нему свободный доступ [18, с. 3].

Открытие памятника В.Н. Каразину было важной вехой в жизни города. Памятник был установлен в Университетском саду напротив главных ворот, фасадом на ул. Сумскую (сейчас на этом месте находится памятник Т.Г. Шевченко). Территория вокруг памятника была благоустроена: «около памятника был расчищен круг, дорожки были посыпаны песком» [18, с. 3].

Бронзовая скульптура В.Н. Каразина была выполнена петербургским скульптором И. И. Адреолетти. Это была первая городская скульптура в полный рост. По эскизам харьковского архитектора А.Н. Бекетова был изготовлен мраморный постамент. Первый полноразмерный городской монумент, как архитектурная доминанта, преображал облик города.

На пьедестале памятника были сделаны следующие надписи: на фасаде: «1805–1905. Василий Назарович Каразин, положивший основание Императорскому Харьковскому университету, 1773–1842»; на западной стороне с барельефом с. Кручик: «с. Кручик поместье Каразина», ниже: «Сооружен к столетию университета». На северной стороне расположены слова самого Каразина: «Блажен уже стократно, ежели случай поставил меня в возможность сделать малейшее добро любезной моей Украине, которой пользы сопряжены с пользами исполинской России»; и на южной стороне также слова Каразина: «Главным предметом учреждения университета было у меня благосостояние всей милой страны и полуденного края России» [19, с. 3].

Открывал мероприятие ректор Харьковского университета, историк, профессор Д.И. Багалея. Его речь была посвящена общественным заслугам

В.Н. Каразина, среди них, в первую очередь, отмечено учреждение университета, которого «в то время не было даже в Киеве». Еще при жизни В.Н. Каразин был избран почетным членом университета. В историю он вошел как неутомимый просветитель, писатель-публицист, ученый, изобретатель, организатор филотехнического общества.

**Выводы.** Таким образом, харьковская неправительственная газета «Утро» стала трибуной города. Она освещала такие важные городские события, как начало работы первой линии электрического трамвая, строительство ломбарда, открытие памятника В.Н. Каразину. Подборка материалов по местной муниципальной тематике свидетельствовала, что даже в период масштабных социально-политических трансформаций, вызванных революционными событиями 1905–1907 гг., город продолжал жить своей жизнью, решать вопросы благоустройства, обновления и улучшения городской инфраструктуры. Независимый печатный орган делал достоянием читающей публики, как безусловные достижения города, так промахи и просчеты местной администрации. История скандальной транспортной концессии с Бельгийским акционерным обществом, под диктат которого попал город, обвал стены при строительстве ломбарда, несомненно, вызывали недовольство и нарекания харьковчан. Запуск первой городской трамвайной линии, общественная инициатива по увековечению памяти В.Н. Каразина, завершившаяся торжественным открытием памятника, формировали у горожан ответственность за реализацию проектов, направленных на достижение общественного блага. Посредством неправительственных каналов коммуникации (неофициальной прессы) общество училось выражать себя, отстаивать свои потребности и интересы, т. е. переходило на новый этап гражданского самосознания. Перспективной для дальнейшего изучения является харьковская кадетская периодика 1905–1907 гг. как исторический источник, отображающий позицию партии в революционных событиях.

## Список использованных источников и литературы

1. Вітченко В. І., Івашченко В. Ю. У русі, долаючи час : (До 100-річчя харк. трамваю). Харків : ХКП. «Міськелектротранс», 2006. 180 с.
2. Ивченко А. Ф. История Харьковского конного трамвая (исторический очерк). Харьков : [б. и.], 2007. 50 с.
3. Бутковский А. Харьков транспортный. Трамвай. Конка. URL : <http://www.gortransport.kharkov.ua/tram/konka> (дата звернення : 02.09.2019).
4. Чорний Д. М. Харків початку ХХ століття : історія міста, долі людей [Міське самоврядування на шляху реформ : Олександр Костянтинович Погорілко]. Харків, 1995. С. 19–23.
5. Пам'ятка монументального мистецтва національного значення – пам'ятник В. Н. Каразину. ОКЗ «Харківський науково-методичний центр охорони культурної спадщини». URL : <http://www.spadschina.kh.ua> (дата звернення : 02.09.2019).
6. К трамвайному вопросу. *Утро*. 1906. № 9. С. 2.
7. Трамвайный вопрос. *Утро*. 1906. № 11. С. 2.
8. Трамвайный вопрос. *Утро*. 1906. № 12. С. 3.
9. Трамвайный вопрос. *Утро*. 1906. № 20. С. 2.
10. Трамвайный вопрос. *Утро*. 1906. № 26. С. 2.
11. Электрический трамвай и жители Холодной горы. *Утро*. 1906. № 140. С. 2.
12. К соглашению городской управы с Бельгийским обществом конно-железных дорог. *Утро*. 1906. № 140. С. 2.
13. Трамвайный вопрос. *Утро*. 1906. № 169. С. 2.
14. Заседание городской думы. *Утро*. 1906. № 111. С. 2.
15. Заседание городской думы. *Утро*. 1906. № 112. С. 3.
16. Корнеевко Б. Н. О причине обвала стены во вновь строящемся здании городского ломбарда в г. Харькове. Харьков : тип. Н. В. Петрова, 1907. 9 с., 1 л. табл.
17. Отчет комитета по сооружению памятника В. Н. Каразину. *Утро*. 1907. № 167. С. 3.
18. Открытие памятника В. Н. Каразину. *Утро*. 1907. № 168. С. 3.
19. Местная жизнь. Открытие памятника В. Н. Каразину. *Утро*. 1907. № 167. С. 3.

## References

1. Vitchenko, V. I. and Ivashchenko, V. Yu. (2006). *U rusi, dolayuchy chas : (Do 100-richchia khark. tramvayu)* [In motion breaking time. (To the 100th anniversary of the Kharkiv tram)]. Kharkiv : KhKP. «Miskelektrotrans». 180. [in Ukrainian].
2. Ivchenko, A. F. (2007). *Istoriya Kharkovskogo konnogo tramvaya (istoricheskij ocherk)* [History of the Kharkov horse tram (historical sketch)] Kharkov. 50 [in Russian].



3. Butkovskiy, A. *Kharkov transportnyj. Tramvaj. Konka* [Transport in Kharkov. Tram. Konka]. <http://www.gortransport.kharkov.ua/tram/konka> (last accessed : 02.09.2019).

4. Chorniy, D. M. (1995). *Kharkiv pochatku XX stolittia : istoriya mista, doli ludej (Miske samovriaduvannya na shljahu reform : Oleksandr Kostyantynovych Pogorilko)* [Kharkiv at the beginning of the 20th century, the history of the city, people's fortunes]. Kharkiv, 19–23 [in Ukrainian].

5. *Pamjatka monumentalnogo mystetstva natsionalnogo znachennya – pamyatnyk V. N. Karazinu. OKZ «Kharkivskiy naukovo-metodychnyj tsentr ohorony kulturnoji spadshchyny»* [Monumental art of national importance is a monument to V. N. Karazin] OKZ «Kharkiv Scientific and Methodological Center for the Protection of Cultural Heritage». <http://www.spadschina.kh.ua> (last accessed : 02/09/2019). [in Ukrainian].

6. (1906). *K tramvajnomu voprosu* [To the tram question]. *Utro* [Morning]. 9. 2. [in Russian].

7. (1906). *Tramvajnyj vopros* [Tram question]. *Utro* [Morning]. 11. 3. [in Russian].

8. (1906). *Tramvajnyj vopros* [Tram question]. *Utro* [Morning]. 12. 2. [in Russian].

9. (1906). *Tramvajnyj vopros* [Tram question]. *Utro* [Morning]. 20. 2. [in Russian].

10. (1906). *Tramvajnyj vopros*. [Tram question]. *Utro* [Morning]. 26. 2. [in Russian].

11. (1906). *Elektrycheskyj tramvaj i zhyteli Kholodnoj gory* [Electric tram and residents of the Cold Mountain]. *Utro* [Morning]. 140. 2. [in Russian].

12. (1906). *K soglasheniyu gorodskoj upravy s Belgijskim obshchestvom konno-zheleznyh dorog* [To the agreement of the city government with the Belgian Society of Horse-Railways]. *Utro*. 140. 2. [Morning]. [in Russian].

13. (1906). *Tramvajnyj vopros* [Tram question]. *Utro* [Morning]. 169. 2. [in Russian].

14. (1906). *Zasedanije gorodskoj dumy* [City Council meeting]. *Utro* [Morning]. 111. 2. [in Russian].

15. (1906). *Zasedanije gorodskoj dumy* [City Council meeting]. *Utro* [Morning]. 112. 3. [in Russian].

16. Korneenko, B. N. (1907). *O prichinie obvala steny vo vnov strojashchemsya zdaniyi gorodskogo lombarda v g. Kharkove* [About the reason for the collapse of the wall in the newly constructed building of the city pawnshop in Kharkov]. Kharkov : typ. N. V. Petrova, 9. [in Russian].

17. (1907). *Otchet komiteta po sooruzheniu pamjatnika V. N. Karazinu* [Report of the Committee for the Construction of the Monument to V. N. Karazin]. *Utro* [Morning]. 167. 3. [in Russian].

18. (1907). *Otkrytiye pamyatnika V. N. Karazinu* [Opening of the monument to V. N. Karazin]. *Utro*. 168. 3. [in Russian].

19. (1907). *Mestnaya zhizn. Otkrytiye pamyatnika V. N. Karazinu* [Local life. Opening of the monument to V. N. Karazin]. *Utro* [Morning]. 167. 3. [in Russian].

**Рецензент:**

**Клапчук С.Н., д.и.н., проф.**

**Щебетюк Н.Б., д.и.н., с.н.**

**Поступила в редакцию 13.09.2019 г.**