

А. О. Боженко

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

A. Bozhenko

V. N. Karazin Kharkiv National University

**ЧОРНИЙ ГУМОР ПО-ХАРКІВСЬКИ: СПРИЙНЯТТЯ
ТЕХНІЧНИХ ІННОВАЦІЙ МЕШКАНЦЯМИ МІСТА НА
ПОЧАТКУ ХХ СТ. (НА МАТЕРІАЛАХ ПРЕСИ)**

***Black Humor in Kharkiv Fashion: Perception of Technical
Innovation by City Inhabitants in the Early 20th Ct.
(In Press Materials)***

Статтю присвячено впливу нових технологій на уявлення харків'ян у післяреформену добу Російської імперії. Проаналізовано такі періодичні видання Харкова, як «Утро», «Южный край» та «Жало». З'ясовано, що поява та інкорпорація транспорту, зокрема електричного трамваю, викликали досить амбівалентне ставлення: з одного боку — захоплення, з іншого — шок і недовіру. Висвітлено ставлення дописувачів періодичних видань до телефону. Розглянуто феномен зацікавленості авіацією як розважальним явищем.

Ключові слова: інновації, преса, модернізація, соціальні уявлення.

The article explores the influence of new technologies on the social ideas of Kharkiv inhabitants in the late imperial period. The main methodological approach of this paper is the qualitative content analysis of the main Kharkiv periodical issues, such as «Utro», «Juzhnyj kraj», and «Zhalo». First of all, we studied the attitude toward the new transport system, such as tram and horse-drawn railway. The aviation as entertainment is described. Attention was paid to the criticism of telephone. The phenomenon of imagined invention is highlighted. In results, it was found that there was an ambivalent attitude to the innovation among Kharkiv inhabitants. On the one hand, it was positive and enthusiastic, on the other new technologies arose a fear, sometimes even a demonization of machines. Such negative view could be partly explained by imperfection and a risk of being injured, which increased by ignorance of safety rules.

Keywords: innovation, periodical issues, modernization, social perceptions.

Модернізація Російської імперії другої половини ХІХ — початку ХХ ст., окрім змін у соціально-економічному житті, привнесла й технічні новації до

повсякденного життя. Нові технології швидко проникали не лише до промисловості та наукового використання, але й на вулиці міста й у будинки його мешканців, надаючи ще одну специфічну рису стилю життя містян. Тому важливо дослідити вплив цього явища на соціокультурний розвиток міста.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Говорячи про науковий розгляд проблеми, слід згадати монографії Дмитра Чорного (Чорний, Д. 2007) та Оксани Вільшанської (Вільшанська, О. 2009), дисертацію Володимира Алькова (Альков, В. 2012). Автори досить детально розглядають появу транспорту, побутової техніки, новацій у дозвіллі та їхній вплив на формування міського простору, зокрема й у Харкові. Джерельна база нашої роботи складається переважно з публікацій у харківській пресі, перш за все в таких виданнях як щоденні газети «Утро» та «Южный край» і сатиричний журнал «Жало». Також неоціненним джерелом є мемуари автомобіліста В. Геймана (Гейман, В. В. 1914).

Метою статті є вивчення рефлексії харків'ян щодо експансії новацій до їхнього життя.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важливо відзначити, що одна річ — винахід технологій, зовсім інша — їхнє запровадження. Модернізація, просторове зростання міста потребували негайного розгалуження транспортної системи. Розширення мережі міського транспорту почалося 1882 р., коли міська управа підписала контракт з французькими підприємцями Бонне та Отле про відкриття конки, 1906 р. було пущено першу лінію електричного трамваю (пізніше, ніж в інших великих містах) (Чорний, Д. 2007, с. 199). З одного боку, це було нагальною необхідністю, з іншого ж — трамвай не відразу сприйняли міські мешканці. Аналізуючи пресу, бачимо достатньо великий масив повідомлень про технічні проблеми або ж нещасні випадки, пов'язані з трамваєм. Така тенденція характерна не лише для Російської імперії: американський дослідник Бен Зінгер зазначив, що на переломі століть ризики, пов'язані з вуличним транспортом, були однією з панівних тем у пресі (Majewski, T. 2008, s. 155). Повідомлення про травмування трамваєм досить сухі й лаконічні, без зайвих сентиментів: «Трамвайная жертва. Вчера возле Александро-Невской церкви дворник М. Колчанов, проходивший через улицу, попал под шедший в это время вагон электрического трамвая, которым Колчанову отрезало одну ногу, а другую сильно ушибло. Пострадавший отправлен в Александровскую городскую больницу» (Упавший с вагона 1915, с. 3). Трапляються також відомості про сходження трамвая з рейок та зіткнення його з конкою (На линии трамвая 1915, с. 3).

Автори аналітичних статей також не дуже прихильні до трамваю. Так, журналіст під псевдонімом Сплін зазначив: «Все это: и экономия ценою обыва-

тельських голів, и недостаток простой распорядительности, и сверху до низу недопустимое отношение к делу — это те кирпичи, из которых строится здание нашего трамвая, стяжавшее ему его недвусмысленную славу» (Сплин 1915, с. 4). Як бачимо, тут звинувачується радше людський фактор, аніж трамвай як явище. В сатиричному джерелі «Жало» цей суперечливий образ і ставлення до трамваю артикуюються ще сильніше. Всі матеріали, пов'язані з трамваем, можна поділити на дві групи: 1) образ трамваю як явища; 2) культура поведінки. Говорячи про першу групу, можна зазначити, що більшість прикладів присвячено небезпечності трамваю, в крайніх проявах — його демонізації та сумніві в доречності прогресу. Так, на одній з карикатур зображено диявола, що танцює на даху трамваю, навколо якого водять хоровод члени міського управління та Бельгійського товариства. Досить промовистий підпис: «Люди гибнут за металл — сатана там правит бал» (Золотой телец некоторых харьковских деятелей 1912, с. 4). Новітні приказки також попереджали міського мешканця: «Не смейся над попавшим под трамвай — сам там будешь» (Велосипедные пословицы 1910, с. 3). Такі публікації є й у пресі інших країн того часу, зокрема згаданий Бен Зінгер наводить такі приклади з американських видань: карикатури з зображенням поранених перехожих, скалічених немовлят або усмішеного скелета. Так, під одним з образів був текст: «немилосердный трамвай додав чергову жертву до переліку скалічених немовлят і все ще їздить непокараним. Протести тисяч мешканців завершилися нічим» (Majewski, T. 2008, s. 155). Проте, на відміну від вашингтонської, в харківській пресі немає прямих нападів на трамвай, звинувачується радше людський фактор, що ми бачимо навіть у прикладі з дияволом на даху. Він керує не трамваем, а урядовцями, відповідальними за цей вид транспорту. Іншою темою, яку розкривали автори сатиричних творів, була недосконалість трамваю. Зокрема, нарікалося на його повільність, часті поломки (Первый вагон 1907, с. 5). Друга група творів характеризує проблеми з поведінкою в новому просторі. З'явилися нові правила, які, втім, пасажир не спішили виконувати. Характерними для сатиричної преси є ситуації, де обігрується нерозуміння цих правил. Як приклад, можна навести анекдот: «Кондуктор: Милостивый государь, как вы смеете плевать на потолок? — Но ведь тут написано: “просят на пол не плевать”» (В вагоне трамвая 1909, с. 7). До проблем з поведінкою зверталась і щоденна преса: зокрема, зазначалося, що велику незручність спричиняли жінки з великими капелюхами та шпильками, що призводило до конфліктів з іншими пасажирами (Шляпные булавки 1912, с. 3). Втім, на цих прикладах, як сатиричних, так і повсякденних, бачимо формування нової площини соціальної взаємодії, зумовлене саме усталенням місця трамваю в буденному житті.

Кінна залізниця, більш ранній і менш технологічний винахід, на початку ХХ ст. все ще становила конкуренцію трамваю, оскільки певною мірою гальмувала розгалуження його мережі. Аналізуючи сатиричні матеріали, можна побачити, що автори більшості з них усвідомлювали її моральну застарілість та недосконалість. Її не раз порівнювали з трамваем, підкреслюючи її програш у швидкості та зручності. Показовим є приклад, що виразно характеризує ставлення до прогресу: зображено коня в залізних латках і з відірваною передньою ногою, під карикатурою підпис: «Бельгієц: — Э! Не велика беда! Позвать слесаря, и рысачок еще три года проработает» (Харьковская конка 1909, с. 6). Таким чином, підкреслювалася подібність коня до машини, але водночас, і його застарілість як засобу міського переміщення.

Іншим важливим видом транспорту став автомобіль. На початку ХХ ст. він усе ще перебував на проміжному становищі між звичайним засобом пересування й розвагою. В газетах є численні відомості про автомобільні ралі. Так, у «Южном крае» йшлося про автомобільний пробіг Краузера, що проїхав Австрію, Швейцарію та Німеччину (Путешествия автомобилистов 1912, с. 3), а також про групові заїзди. Наприклад, улітку 1912 р. «местным клубом автомобилистов организуется большая прогулка членов клуба в Москву. Участвуют 40 человек на 9 машинах. Отъезд назначен на завтра, в 5 час. Утра (Автомобильный пробег Харьков — Москва 1912, с. 3). Проте автомобілі знаходили вже й прикладне використання. Зокрема, є повідомлення про пана Брікмана, який запропонував послуги з доставки м'яса на автомобілях від скотобоєнь до магазинів, організувавши за свій рахунок парк з 20 автомобілів. Чи було цю ініціативу реалізовано, невідомо, але вона показова в плані проникнення автомобілів до повсякденного простору (Перевозка мяса на автомобилях 1913, с. 3). Як і трамвай, автомобіль не уникнув уваги сатириків. Оскільки автомобіль був більш приватним видом транспорту, в центрі критики опинився не він сам, а його водій: наявні карикатури, зокрема, присвячені пану Самойлову, який прославився необережною їздою (Вежливость на первом плане 1913). Особистість автомобіліста ставала чимось незвичним, іноді викликала здивування й непорозуміння. Так, у мемуарах В. Геймана, що проїхав через усю Російську імперію, є такий епізод, що стався з ним, щойно він від'їхав від Харкова: «На остановке одна из них (селянок — А. Б.), подошла ко мне, спросила, указывая на завернутого в хламиду от пыли и вооруженного очками Нагеля (супутник автора — А. Б.). — А это что же везете с собою? — Как что? Да это же человек... — Человек? Ну уж и как... ну же и человек!» (Гейман, В. В. 1914, с. 70).

Велосипед також поступово завойовував вулиці міста. У звіті про необхідність побудувати парк на Сумському шосе є таке обґрунтування непри-

датності Університетського саду для розважальних функцій: «В нем нет места для катания на велосипедах» (Харьковская городская управа 1894, с. 3). Про те, що велосипед уже достатньо інтегрувався в життя харків'ян, можуть свідчити слова автора анекдоту: «Это было еще в те времена, когда велосипед был еще новинкой» (Что глупее 1911, с. 7). Утім, попри зручність та порівняну безпечність велосипедові також закидали певні негативні риси, причому знову ж прокляття падало на голову велосипедиста як особистості: «Куда черт не поспеет — туда велосипедиста пошлет. Не родись умен, не родись пригож, а родись велосипедистом и будешь доволен собой» (Велосипедные половицы 1910, с. 3).

Авіація, на відміну від попередніх інновацій, ще не стала видом транспорту, проте привертала багато уваги сучасників (Альков 2012, с. 83). Можливо, саме тому не спостерігаємо таких відверто негативних образів, як наприкладі автомобілю та трамваю. На цьому етапі її втілення суспільство цікавилось, захоплювалось, але не критикувало. Так, автори «Жала» фантазували на тему авіаційних капелюхів, створили фемінітив від слова «авіатор» — «авіатрисса», змушували диких і свійських тварин спостерігати за авіаційним шоу (Из мира животных 1914, с. 4; На Дальнем Севере 1915, с. 5). Загальне захоплення авіацією спостерігається й у щоденній пресі, де періодично друкували звіти про розважальні польоти авіаторів, зокрема в Харкові.

Нарешті, комунікативну функцію почав виконувати телефон. І позаяк у «Южном крае» існувала змішана оцінка цього нового явища: з одного боку є нарікання на технічну недосконалість телефону («наш телефон, плохо устроенный, отсталый и во всех отношениях вызывающий нарекания со стороны обреченных на пользование им харьковцев» (Телефоны 1911, с. 3), з іншого ж — присутній ентузіазм, зокрема з приводу появи автоматичного телефону в приміщенні Ради з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії (Новейший телефон 1914, с. 3). У сатири ж телефонний зв'язок переважно характеризували негативно. Телефон навіть поставав небезпечнішим, ніж, скажімо, автомобіль: «Чем кончают абоненты телефона? — Душевным расстройством и эпилепсией» (Телефон 1908, с. 5). Також перепало телефоністам, яких порівнювали зі «сплячими красунями», їм закидали грубість і халатне ставлення до обов'язків, що нівелювало цінність телефону як засобу зв'язку. Таке несприйняття може бути пов'язано перш за все з технічною недосконалістю перших телефонів.

Нарешті, ще однією категорією інновацій, описаних у сатири, є вигадані пристрої, за якими можна простежити ставлення до прогресу загалом. Зокрема, позначається легкий скептицизм щодо можливостей прогресу й техніки. Як приклади можна згадати автоматичну машину для лупцювання ді-

тей, котра яскраво віддзеркалює поєднання високих досягнень з відсталістю в культурі виховання; вогнетривку касу-скарбничку для захисту від грабіжників; пристрій для виховання немовлят, що зберігає час матері тощо (Долой мамок и нянек 1911, с. 7; Касса-копилка 1911, с. 6) З іншого боку, такі жартівливі винаходи свідчать про інтерес до інновацій, пошуків нових технологій.

Висновки. Отже, проаналізувавши як сатиричну, так і щоденну пресу, бачимо досить неоднозначне ставлення харків'ян до останніх досягнень техніки. В той час, як відбувалося шире захоплення новими видами техніки, спостерігалось й доволі обережне та недовірливе ставлення до неї. Стрімке проникнення інновацій до повсякденного життя викликало неабиякий шок, страх нового, завдяки чому його несприйняття іноді доростало навіть до демонізації. Існували також об'єктивні причини негативного ставлення до техніки, пов'язані з її недосконалістю, великою травмонебезпечністю, яка збільшувалася ще й унаслідок незнання правил безпеки. Причому, що тісніше життя мешканців було пов'язано з тим чи іншим винаходом, зокрема з трамваем, то більший острах він викликав.

В перспективі подальших досліджень є залучення інших типів джерел, а також вивчення проблеми на матеріалах міст Лівобережної України.

Автомобильный пробег Харьков — Москва. 1912. *Южный край*, 28 июня.

Альков, В. А. 2012. Харків наприкінці XIX — на початку XX століття : дозвілля міських мешканців в умовах модернізації. Дис. ... канд. іст. наук. Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна.

В вагоне трамвая. 1909. *Жало*, 26.

Вежливость на первом плане. 1913. *Жало*, 9.

Велосипедные пословицы. 1910. *Жало*, 42.

Вільшанська, О. Л. 2009. *Повсякденне життя міст України кінця XIX — початку XX ст. : європейські впливи та українські національні особливості*. Київ.

Гейман, В. В. 1914. *По градам и весям родной земли: (10000 верст на автомобиле)*. Санкт-Петербург.

9-я годовщина трамвая. 1915. *Утро*, июль 4.

Долой мамок и нянек. 1911. *Жало*, 14.

Золотой телец некоторых харьковских деятелей. 1912, *Жало*, 17.

Из мира животных. 1914. *Жало*, 36.

Касса-копилка. 1911, *Жало*, 34.

На Дальнем Севере. 1915. *Жало*, 18.

На линии трамвая. 1915. *Южный край*, 5 июля.

Новейший телефон. 1914. *Южный край*, 1 февраля

Первый вагон. 1907. *Жало*, 6.

Перевозка мяса на автомобилях. 1913. *Южный край*, 9 июля.

Путешествия автомобилистов. 1912. *Южный край*, 10 августа.

Сплин. 1915. Трамвай. *Утро*, 31 октября.

Телефон. 1908. *Жало*, 5.

- Телефоны. 1911. *Южный край*, 11 сентября.
- Трамвайные остановки. 1914. *Южный край*, 19 января.
- Упавший с вагона. 1915. *Утро*, 4 октября.
- Харьковская конка. 1909. *Жало*, 15.
- Что глупее. 1911. *Жало*, 13.
- Шляпные булавки. 1912. *Южный край*, 8 апреля.
- Харьковская городская управа. 1894. *Доклад о парке по Сумскому шоссе*. Харьков.
- Чорний, Д. М. 2007. *По лівий берег Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX — початок XX ст.)*. Харків.
- Majewski, T., ed. 2008. *Rekonfiguracje modernizmu: nowoczesność i kultura popularna*. Warszawa.
- Avtomobil'nyj probeg Har'kov — Moskva. 1912. *Juzhnyj kraj*, 28 ijunja.
- Alkov, V. A. 2012. *Kharkiv naprykintsy XIX — na pochatku XX stolittia : dozvillia miskykh meshkantsiv v umovakh modernizatsii*. Dys. ... kand. ist. nauk. Kharkivskiy natsionalnyi universytet imeni V. N. Karazina
- V vagone tramvaja. 1909. *Zhalo*, 26.
- Vezhlivost' na pervom plane. 1913. *Zhalo*, 9.
- Velosipednye poslovicy. 1910. *Zhalo*, 42.
- Vilshanska, O. L. 2009. *Povsiakdenne zhyttia mist Ukrainy kintsia XIX — pochatku XX st. : yevropejski vplyvy ta ukraïnski natsionalni osoblyvosti*. Kyiv.
- Gejman, V. V. 1914. *Po gradam i vesjam rodnoj zemli: (10000 verst na avtomobile)*. Sankt-Peterburg.
- 9-ja godovshhina tramvaja. 1915. *Utro*, ijul' 4.
- Doloi mamok i njanek. 1911. *Zhalo*, 14.
- Zolotoj telec nekotoryh har'kovskih dejatelej. 1912. *Zhalo*, 17.
- Iz mira zhivotnyh. 1914. *Zhalo*, 36.
- Kassa-kopilka. 1911. *Zhalo*, 34.
- Na Dal'nem Severe. 1915. *Zhalo*, 18.
- Na linii tramvaja. 1915. *Juzhnyj kraj*, 5 ijulja.
- Novejšij telefon. 1914. *Juzhnyj kraj*, 1 fevralja
- Pervyj vagon. 1907. *Zhalo*, 6.
- Perevozka mjasa na avtomobiljah. 1913. *Juzhnyj kraj*, 9 ijulja.
- Puteshestvija avtomobilistov. 1912. *Juzhnyj kraj*, 10 avgusta.
- Splin 1915. Tramvaj. *Utro*, 31 oktjabrja.
- Telefon. 1908. *Zhalo*, 5.
- Telefony. 1911. *Juzhnyj kraj*, 11 sentjabrja.
- Tramvajnye ostanovki. 1914. *Juzhnyj kraj*, 19 janvarja.
- Upavshij s vagona. 1915. *Utro*, 4 oktjabrja.
- Har'kovskaja konka. 1909. *Zhalo*, 15.
- Chto glupee' 1911, *Zhalo*, 13.
- Shljapnye bulavki' 1912, *Juzhnyj kraj*, 8 aprelja.
- Har'kovskaja gorodskaja uprava. 1894. *Doklad o parke po Sumskomu shosse*. Har'kov.
- Chornyj, D. M. 2007. *Po liviy bereh Dnipra: problemy modernizatsii mist Ukrainy (kinets XIX — pochatok XX st.)*. Kharkiv.
- Majewski, T., ed. 2008. *Rekonfiguracje modernizmu: nowoczesność i kultura popularna*. Warszawa.