

Ольга Мартинюк

*Національний технічний університет України «Київський
політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»/*

Університет Базеля

olha.v.martynyuk@gmail.com

ВЕЛОСИПЕДНА МОБІЛЬНІСТЬ У РАДЯНСЬКОМУ СОЮЗІ: ПІДХОДИ ДО ВИВЧЕННЯ

Пропонований розділ є однією з перших спроб з'єднати напрацювання в царинах студій мобільності та радянської історії. Велосипедна мобільність в Українській радянській республіці розглядається як матеріальна спроможність, як частина транспортної інфраструктури, як складник формального та неформального права і як наратив про просторове переміщення. Кожен із цих підходів дає зрозуміти нерівномірне використання велосипеда серед різних соціальних, вікових та гендерних груп упродовж різних періодів існування СРСР. Авторка окреслює контури специфічної радянської культури велосипедності, що постала у відповідь на особливі економічні та культурні обставини комуністичного ладу.

Ключові слова: Велосипед, мобільність, Радянський Союз, матеріальна культура, транспортна інфраструктура, повсякдення, гендер.

Велосипед був найбільш доступним засобом індивідуального механічного транспорту в Радянському Союзі. Почавши з виробництва 9 тисяч велосипедів на рік у 1924 році, комуністична влада урочисто відсвяткувала досягнення позначки в три мільйони під час XX з'їзду ЦК КПРС у 1956 й надалі збільшила цей показник до 5,8 мільйонів у 1988 р.¹ Десяток велозаводів в Україні, Росії та Прибалтиці

¹ *Промышленность СССР. Статистический сборник* (Москва: Государственное статистическое издательство, 1957). *Промышленность СССР. Статистический сборник* (1964: Статистика, 1964). *Промышленность СССР: статистический сборник*, Госкомстат П81 СССР (Москва: Финансы и статистика, 1988). Див. Таблицю в додатку.

забезпечив СРСР статус одного з найбільших глобальних виробників та експортерів велосипедів.

Утім, велосипед ніколи не був у центрі радянського публічного дискурсу. Влада так і не спромоглася створити велосипедну інфраструктуру для мільйонів своїх велосипедистів та велосипедисток. За винятком років революції та війни, велосипед не класифікувався як транспорт, а лише як товар побутового вжитку чи спортивне знаряддя. В авангардній літературі не знайшлося яскравих персонажів, які б долали життєві проблеми на сталевому коні. Врешті, багатий особистий досвід Володимира Леніна, з його далекими велопоходами на партійні збори в еміграції, не перетворився на настанову всім учитися їздити на велосипеді чи неодмінно користуватися ним у справі побудови комунізму.

З тих пір, як у 1890-х роках розпочалося масове виробництво велосипедів з двома колесами однакового розміру, пневматичними шинами та ланцюговою передачею, по всьому світу почався тривалий процес демократизації велосипедної їзди. Цей процес не був ані синхронним, ані типовим. Упродовж XX століття постали регіональні культури використання велосипеда: наприклад, велорикш у містах південно-східної Азії, партизанського велотранспорту в джунглях В'єтнаму, траверсних переїздів по *цикловіа* в Колумбії, всепогодної їзди в Голландії.

Чи була в Радянському Союзі власна культура велосипедної мобільності?

Ця робота має на меті концептуалізувати радянську велосипедну мобільність. Завдання видається непростим, позаяк дослідження мобільності в Радянському Союзі перебувають у зародковому стані. Інші типи мобільностей, як, наприклад, залізнична, автомобільна чи пішохідна², поки що не отримали достатнього інтересу. В цій роботі буде розглянуто декілька різних прочитань поняття мобільності, можливості їх застосування до історії Радянського Союзу, а також гіпотетичні результати такого аналізу.

Суспільство в русі

Посилення спроможності переміщення в просторі перебуває в центрі модерних політичних систем. Масове виробництво на всіх етапах циклу передбачає перевезення великих вантажів від сировинної бази до місця виробництва й далі до споживача. Війна вимагає швидкої мобілізації та поступу військ. Успішність економіки прямо залежить від здатності частого переміщення товарів та людей, які їх творять і споживають. Але модерні політичні системи передбачають також обмеження мобільності заради захисту власних інтересів. Кордони передбачають заборону їх перетину. Правила дорожнього руху передбачають спрямування транспортних потоків у бажаному руслі й суворе покарання за порушення.

² Серед праць з історії транспорту й мобільності в СРСР можна виділити: Lewis H. Siegelbaum, *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile*, 1 edition (Ithaca: Cornell University Press, 2011); Стефан Машкевич, *Історія Київського міського транспорту. Кінець XIX – початок XXI ст.* (Варто, 2019); Dietmar Neutatz, *Die Moskauer Metro: von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1897–1935)* (Köln: Böhlau Verlag, 2001).

Базуючись на уявленні, що мобільність є чільним фактором формування соціального, політичного та культурного життя, *студії мобільності* (mobility studies) зосереджуються на вивченні *конструктів мобільності* (mobility designs) та *реального досвіду їх використання* (enactment in real life). Замість статичних картин минулого мета студій мобільності – висвітлити *суспільства в русі* (societies on the move). Йдеться не лише про рух людей, а й також речей. Ба більше, фізична мобільність людей і речей відбувається паралельно до руху інформації та наукових знань³. На відміну від класичних суспільствознавчих студій, у центрі яких перебувають *витоки* соціальних явищ, у рамках студій мобільності акцент зміщується на їхні *потоки* (routes, а не roots)⁴.

Урбаністика, студії міграцій, туризму, комунікацій, матеріальності та суміжні дисципліни вплинули на формування студій мобільності. Також гендерна та класова історія мала вплив на розуміння зв'язку між мобільністю та привілеєм, де здатність швидко й комфортно пересуватися може виступати маркером влади⁵.

Велосипед історично виступав маркером дуже різних соціальних явищ, часто протилежних за характером. Велосипед може бути як маркером маскулінності, так й інфантильності, як багатства, так і бідності, як роботи, так і дозвілля, як технологічного прогресу, так і технологічної відсталості. Вслід за антропологом Луї Віванко, дослідження велосипедної мобільності варто розуміти як вивчення культурних, історичних та політико-економічних умов, за яких ці різні характеристики велосипедної їзди набувають сенсу⁶.

Специфічні економічні й культурні особливості Радянського Союзу мали особливий вплив на характер мобільності населення та використання велосипеда зокрема. В Радянському Союзі були власні уявлення про бажаний характер використання велосипеда, власні конструкти мобільності. Також існувала народна культура у відповідь на централізовані політики, з характерними сценаріями велоїзди, класовим і гендерним наповненням та уявленнями про громадський простір.

Мобільність як матеріальна спроможність

Один підхід з вивчення мобільності акцентує увагу на матеріальній спроможності руху. Це «матеріалістичний» підхід, який передбачає, що велика кількість засобів руху збільшує пересувну спроможність населення. Масове виробництво велосипедів та їх доступність визначають ступінь популярності велосипедної їзди. Ймовірно, так розуміли питання мобільності радянські бюрократи, для яких кількість вироблених велосипедів, так само як мотоциклів, автомобілів чи автобусів, була головним показником діяльності, офіційно декларованим на

³ David Bissell, Kevin Hannam, i Peter Merriman, *The Routledge Handbook of Mobilities*, ed Peter Adey, 1 edition (London and New York: Routledge, 2017), 3–15.

⁴ Jonas Larsen, John Urry, i K. W. Axhausen, *Mobilities, Networks, Geographies* (Ashgate, 2006), 1–9.

⁵ Bissell, Hannam, i Merriman, *The Routledge Handbook of Mobilities*, 3–15.

⁶ Luis Vivanco, *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New*, 1 edition (New York: Routledge, 2013), 8.

партійних з'їздах. Офіційна преса регулярно звітувала про зростання виробництва транспортних засобів, що, як очікувалося, автоматично призведе до їх активного використання⁷.

Співставлення динаміки виробництва в СРСР (відповідно до офіційної статистики⁸) та офіційного дискурсу газетних повідомлень дає підстави робити висновки про те, що існувала релевантна «ідеологічна надбудова» над «матеріальною базою». Приміром, міжвоєнне виробництво велосипедів не дозволяло забезпечити більшість населення велосипедами, а це своєю чергою пояснює, чому в перші десятиліття існування СРСР практично відсутня ідея про те, що звичайні робітники мають використовувати велосипеди як щоденний транспорт. У міжвоєнній Західній Європі ця ідея була цілком легітимною та дієвою, позаяк була підкріплена масовим виробництвом велосипедів. У СРСР обсяг виробництва дозволяв лише централізований плановий розподіл велосипедів серед фахівців і фахівчинь тих сфер, де велосипед сприяв якісному виконанню обов'язків, – пошти, медицини, агрономії, правопорядку, прикордонної служби й партійної агітації⁹. Популярним був також велоспорт у новостворених гуртках, а також видача велосипедів як винагороди стаханівцям¹⁰. Однак у партійній верхівки міжвоєнного періоду не вистачало ресурсів для масової велосипедизації, що мало відображення в пресі та специфічній сталінській культурі використання велосипедів – у робочих цілях та для спорту, показово й урочисто, але не як щоденний транспорт чи засіб для розваги.

Зворотний приклад – велосипедна мобільність після 1956 року, коли СРСР досягнув мільйонних масштабів виробництва, що утримувалися до розпаду Союзу [див. статистику виробництва в додатку]. Саме тоді відбувалася масова велосипедизація в малих містах і селах, велосипед став буденним явищем, частиною локальної економіки, подекуди дешевим заміником тваринної м'язової сили. В цей час реальні практики використання велосипедів зникають з поля зору преси та масової культури, велосипед стає надто тривіальним для того,

⁷ Для прикладу див. газетні статті: «25000 велосипедов в год. Харьковский велосипедный завод переходит на семь часов», *Известия*, 23, грудень 1928, №298: 5; «Новые мотоциклы и велосипеды», *Известия*, 06, травень 1948, №103: 1.

⁸ *Промышленность СССР. Статистический сборник*, 1957, 44–45; *Промышленность СССР. Статистический сборник*, 1964, 42–43; *Промышленность СССР: статистический сборник*, 22–23.

⁹ Про розподіл велосипедів по «неринковому» фонду серед фахівців див.: «О распределении велосипедов на 1 квартал 1934 года», 1934, Р2630/15/5446, Государственный архив Российской Федерации; «О распределении велосипедов на 1935 г.», 1935, Р4291/16/5446, ГАРФ; «Об отпуске велосипедов Наркомвоенмору», 1934, Р15/5446а/1155, ГАРФ; та інші документи того самого фонду.

¹⁰ «6700 километров – на велосипедах», *Правда*, 18, Травень 1934, №135, 6; «Отважные велосипедисты прибыли в Киев», *Правда*, 26, січень 1937, №25, 1; «Под знаком ГТО», *Известия*, 26, червень 1934, №172, 1; «Два пробега советских велосипедистов», *Известия*, 17, травень 1934, №114, 4; «Просьба Осоавиахима о выделении велосипедов и радиоприемников для 8-й Лотереи», 1934, Р5446/15/2636, ГАРФ; «Переписка НКВнутрина и других организаций об увеличении выпуска стиральной резины, о выделении велосипедов для выдачи премированным стахановцам», 1936, Р5446/18/1543, ГАРФ.

щоб бути в центрі дискурсів про технологічний прогрес. При реальному масовому виробництві велосипедів його образ практично сходить зі шпальт газет, перестав бути цільовим товаром для розвитку економіки, обіцянкою держави своїм громадянам в обмін на лояльність і віддану роботу. Цей приклад вказує на те, що цифри статистики, хоч і відображають темпи економіки та державні політики, не є достатніми для вивчення реальної культури мобільності.

Матеріальна здатність до мобільності передбачає не лише велику кількість доступних засобів, а й їхню якість. Від перших до останніх днів радянського веловиробництва критика якості звучала з усіх засобів масової інформації, часто вона надходила від незадоволених споживачів або подавалася у формі глузливих карикатур¹¹. Архівні документи підтверджують глибокі проблеми, що змушували споживачів на постійній основі здійснювати ремонт власних засобів¹². Це, своєю чергою, пояснює специфічну культуру сільського байкшерингу, де одним велосипедом користувалися різні члени господарства, окремі представники якого, за звичай чоловіки, забезпечували ремонтні роботи, пов'язані з пошуком дефіцитних деталей та джерел специфічних знань. Вибір, користуватися велосипедом чи ні, залежав не лише від спроможності придбати його, а й від здатності утримувати його в робочому стані, що вимагало широких навичок ремонту.

Обмеженням цього підходу є нездатність пояснити характер використання велосипеда різними соціальними та етнічними групами, ігнорування культурних впливів на характер велолюбівності. Він також не враховує того, що суспільна ідеологія може бути визначальною для появи матеріальної бази.

Мобільність як інфраструктура

У рамках цього підходу мобільність визначається як здатність пересуватися в просторі завдяки сприятливим умовам середовища. Коли йдеться про велоінфраструктуру, то передовсім спадають на думку велосипедні доріжки. Вони існували лише як винятки в таких експериментальних містах, як Дубна, Шяуляй, Славутич. Проте питання велоінфраструктури значно ширше. Воно включає питання наявності доріг, стану дорожнього покриття, розмітки, правил їзди, обмежень руху певних видів транспорту на окремих дорогах. Це питання загальної транспортної інфраструктури, в рамках якої стає можливою велолюбівність як частина ширшої структури мобільності. Також йдеться про наявність ресурсів

¹¹ Напр.: Апресяны, «Езда по мукам: стенограмма рассказа одного велосипедиста», *Крокодил*, вип. 23 (1934): 11; «В товар лицом: под звон цепей», *Крокодил*, вип. 5 (1961): 13. А. Голуб, «Пишет письма, читает ответы», *Крокодил*, вип. 3 (1960): 7; «Гонки без победителей», *Крокодил*, вип. 21 (1986): 2-3; Р. Киреев, «Все четыре колеса», *Крокодил*, вип. 29 (1981): 4; «Кто виноват?», *Крокодил*, вип. 11 (1981): 5; А. Ломакина, «Прокатились – прослезилась...», *Правда*, 21, Січень 1973, №21, 3; В. Павлов, «Как я провинился», *Известия*, 18, січень 1980, №16, 2; И. Семенова, «Финиш испытательного пробега на велосипедах Харьковского и Пензенского заводов», *Крокодил*, вип. 26 (1947): 10.

¹² Напр.: «Проверка состояния хранения и учета материальных ценностей на Львовском велосипедном заводе», 1952 1951, P8300/15/592, ГАРФ: 1–106.

для обслуговування велосипедів, їх ремонту, парковок, додаткових засобів, що роблять їзду на велосипеді можливою та комфортною, – замків, спеціального одягу, взуття, багажників, причепів для транспортування товарів тощо.

Декілька прикладів незавершених проєктів свідчать про неперіоритетність створення велоінфраструктури в СРСР порівняно з вирішенням інших планувальних завдань. У 1935 році група комсомольців з Києва просила надати 300 велосипедів для станції велопрокату, в 1959 році на з'їзді комуністичної партії лунала ідея про створення всесоюзної мережі прокатних пунктів, зокрема для оренди велосипедів. Наприкінці 1950-х, у золоті роки «відлиги», в газетах *«Правда»* та *«Известия»* критикували хрущовську житлову архітектуру за відсутність приміщень для зберігання дитячих колясок і велосипедів. У розпал паливної кризи 1970-х, коли деякі західні країни прийняли курс на «зелений», енергонезалежний транспорт, радянські публіцисти говорили про потребу встановлення велопарковок біля магазинів, заводів та в житлових кварталах, аргументуючи це ефективністю велосипеда в містах порівняно з громадським транспортом. Окрім браку ресурсів, перешкодою для низки ініціатив виступав також високий ризик крадіжок особистих і громадських велосипедів¹³.

За відсутності планованої модерної інфраструктури використовувалася стихійна неуніфікована велосипедна інфраструктура, опис та осмислення якої вимагає спеціальних досліджень. Приміром, дослідження веломобільності в українському селі пізньорадянського періоду передбачає вивчення комплексних кліматичних, економічних та соціальних умов, що зумовили велосипедизацію. При цьому повсякденні практики пізньорадянського села назагал залишаються невидимими в джерелах.

З одного боку, такий підхід дозволяє пояснити, чому велосипедизація відбувалася в малих селах та містечках, а не у великих містах. Ймовірно – завдяки кращій можливості паркування в одноповерхових садибах, необхідності самостійно долати великі відстані та відносній безпеці від крадіжок у локальних громадах. З іншого боку, вивчення стихійної велоінфраструктури може бути методологічно складним завданням через відсутність надійних історичних джерел та комплексність явища.

Мобільність як право

У рамках цього підходу аналізуються формальні та неформальні стандарти щодо того, хто і в яких ситуаціях має право користуватися тим чи іншим видом транспорту.

¹³ «Речь товарища Семичастного В.Е. Заседание пятое», в: *Внеочередной XXI съезд Коммунистической партии Советского Союза 27 января – 5 февраля 1959 года: стенографический отчет*, том 1 (Москва: Государственное издательство политической литературы, 1959), 296; А. Шувалов, «Стоянки – велосипедам», *Известия*, 28, лютий 1960, №49, 9; М. Любавин, «У вас есть велосипед...», *Известия*, 10, вересень 1960, №215, 6; Р. Киреев, «Третье сословие», *Крокодил*, вип. 35 (1975): 6; Сергей Охлябинин, *Легенды и были об экомобиле* (Москва: Советская Россия, 1987).

Історія СРСР у цьому контексті є особливим випадком, позаяк поняття особистої власності залежало від панівних уявлень про соціалістичне майно. В 1919 році декретом за підписом Леніна велосипеди були мобілізовані на потреби Червоної гвардії та більшовицької партії¹⁴. Володіння велосипедом вважали класовим привілеєм, так само як володіння нерухомістю чи виробничими ресурсами¹⁵. В 1939 році ситуація повторилася – велосипеди мобілізували на потреби армії¹⁶. В перші десятиліття існування СРСР велосипед не був предметом особистого користування й символічно належав державі, хоч і міг перебувати в користуванні конкретної особи. На практиці велосипед став індивідуальним майном тільки наприкінці 1950-х рр., коли була скасована обов'язкова реєстрація веломашин¹⁷.

У міжвоєнний сталінський період існувала спеціальна система розподілу вироблених велосипедів по ринковому та неринковому фондах. У рамках цієї системи на першочергове отримання веломашин могли претендувати обрані інституції, а також окремі особи, що мешкали в пріоритетних регіонах, наприклад, на Донбасі або у великих містах. У тогочасній культурі формувався образ ідеального велосипедного користувача (переважно відданого радянській справі професіонала), невідповідність якому могла викликати неприйняття і засудження. Використання велосипеда в приватних цілях, нехтування цінностями тогочасної спортивної культури могли стати підставою для публічного осуду в період сталінського терору¹⁸.

У рамках цього підходу варто розглядати власність на велосипед у спектрі між поняттями «приватне» та «публічне», зважаючи на специфічні правові засади радянської системи. Слід також зважати на неформальне «право»: кому годиться користуватися велосипедом, а кому – ні. Перспективним у цьому ключі може бути зіставлення популярних образів користувачів велосипеда та стандартів міського ділового одягу пізньорадянської епохи, аналогічні зіставлення щодо сільських користувачів, вивчення домінантних уявлень про бажані сценарії велосипедної їзди дітей та взагалі різних вікових груп, порівняння з неформальними стандартами в інших суспільствах глобального простору мобільності.

¹⁴ «Постановление Совета Рабоче-крестьянской обороны о мобилизации велосипедов», 1919, 1/2/10798, Российский государственный архив социально-политической истории: 1–2; Владимир Ульянов (Ленин), «Постановление (Ввиду крайней нужды фронта в веломашинах и отсутствия других источников пополнения)», 15, вересень 1920, 2/1/15406, РГАСПИ: 1–3.

¹⁵ «Об излишествах», *Известия*, 10, жовтень 1924, №232: 5.

¹⁶ *Сборник приказов, постановлений, решений, распоряжений и приказов военного времени (1941–1942)*. (Ленинградское газетно-журнальное и книжное издательство, 1942), 256; Про паралельну мобілізацію автомобілів та розмиття меж понять «приватне» та «публічне» див.: Siegelbaum, *Cars for Comrades*.

¹⁷ «Указ Верховного Совета СССР об отмене сбора с владельцев транспортных средств за велосипеды», 1959, P7523/78/846, ГАРФ.

¹⁸ Див. карикатури на недобросовісного мільйонера та приймальника зерна від селян: А. Петрицький, «За мое жито мене й побито», *Перець*, 12, серпень 1928, 9; А. Топикова, «Селян колхоза 'Красный партизан'», *Крокодил*, вип. №28 (б. д.): 8.

Мобільність як досвід

Індивідуальний вибір використання велосипеда як транспорту зумовлений великою кількістю політичних, соціальних і культурних факторів, сума яких є визначальною. Втім, кожна велопоїздка є унікальною та незабутньою, вона дозволяє подорожнім споглядати довколишній простір з власної перспективи. Ландшафти змінюються швидше, ніж при ходьбі, однак повільніше, ніж при їзді моторизованим транспортом. Майже кожна людина може бути водієм велосипеда, не завжди маючи таке право щодо автомобіля, кінного возу чи іншого виду транспорту.

Особисті враження від зміни пейзажів та відчуття дороги часто невидимі в історичних джерелах. Велосипедна їзда для багатьох є надто щоденним і тривіальним явищем, щоб його фіксувати. Втім, окремі щоденникові записи та спогади подають ліричні описи середовища з точки зору велосипедного руху й можуть заслужено вважатися унікальними художніми образами українського середовища.

Приміром, у 1942 році Дмитро Браженко описав у щоденнику свою втечу з села на Чернігівщині в село на Полтавщині. Відстань у 250 кілометрів була питанням життя і смерті, бо на Чернігівщині йому загрожувала розправа від партизанів. На Полтавщині партизанів не було, як не було й непрохідних лісів. Ба більше, Полтавщина формально вважалася іншою державою – Райхскомісаріатом Україна, а не Зоною військової адміністрації. Дружина Браженка, разом з двома дітьми та майном, паралельно їхала возом. Відстаючи та переганяючи віз, Дмитро Браженко встигав нотувати зміни культурного ландшафту: *«Їдучи на Полтавщину, наочно бачиш, як змінюється побут, звичаї і образ життя, їх заняття. Так ще з Рождественного появилися тини, що зв'язано з відсутністю лісу. Кидається в очі розведення населенням гусей від Макіївки і аж до Волошнівки. Махорку садять, починаючи приблизно з Тиниці і до Лохвиці. Ще в Батурині і вози здебільшого пароконні. Особливо з Талалаєвки появляється характерний обичай полтавця. Тут уже хатки біленькі з глини з вишневим садочком навколо й квітами»*¹⁹. По суті, Браженко фіксує унікальні риси середовища, які стираються з часом і не можуть бути помічені з вікна потяга чи автомобіля.

Висвітлення особистих вражень від велоподорожей може дати можливість оглянути пейзажі «поглядом сучасника». Втім, велотравелоги, як й інші травелоги, слід розглядати як особисті наративи, що конструюють простір, а не просто його відображають. Особистий досвід їзди дозволяє прочитати культурні проєкції велотуристів, що впродовж усього існування СРСР здійснювали поїздки як на короткі дистанції, так і на довгі відстані між республіками СРСР.

Висновки

Історичні дослідження можуть суттєво збагатитися через увагу не лише до часових змін, а й до просторових. Динамічна картина змін різних систем мобіль-

¹⁹ Еткіна, Ірина, «Хорольський район Полтавщини у 1942 р. (за щоденником Дмитра Захаровича Браженка)», *Сіверянський літопис*, вип. 2 (2015): 32.

ності та їх реального проживання має потенціал збагатити й паралельні студії. Приміром, питання мобільності часто залишається поза увагою гендерних студій, хоча саме через питання мобільності стають видимими гендерні відмінності та владні відносини. Поки студії мобільності перебувають у стані розвитку, варто дискутувати, які саме аспекти цієї концепції потребують вивчення та дослідження. На наше переконання, вивчення мобільності як матеріальної спроможності пересуватися, інфраструктури, правових норм, суспільних стандартів та індивідуального досвіду дає можливість виокремити особливості велосипедної їзди в Радянському Союзі, пояснити інфраструктурну спадщину та представити мікромобільність як соціально-політичний конструкт своєї епохи.

Специфіка велосипедної мобільності тісно пов'язана з економічними, культурними та політичними обставинами радянського ладу. Відкидаючи приватну власність на засоби виробництва, радянські діячі не мали однозначного трактування того, чим є велосипед – виробничим засобом чи річчю особистого користування. До кінця 1950-х років велосипед переходив з рук у руки та слугував знаряддям побудови нового суспільства й фактором, що визначав динаміку відносин «людина–держава». Але при цьому в техноутопічних баченнях радянської держави велосипед від початку не був тією технологією, якою можна було пишатися. Попри дефіцит велосипедів, ставка все ж таки робилася на виробництво моторизованої техніки, на вихід у повітряний та космічний простір. Велосипед у публічному дискурсі був подекуди демонстративним, а подекуди невидимим.

Не лише веломобільність слід вивчати в контексті загальної історії СРСР, насправді вивчення веломобільності може покращити розуміння радянської історії. Велосипед був елементом неформального договору між радянською владою та радянською людиною. Очікування на можливість володіти велосипедом поряд з аналогічними очікуваннями щодо інших предметів побуту (швейних машинок, радіоприймачів, годинників) чи об'єктів рухомого і нерухомого майна забезпечували лояльність громадянина, мотивацію до роботи, задоволеність своїм життям. Велосипед – багатофункціональний предмет, тож вивчення специфічних умов його використання дозволяє ширше зрозуміти динаміку формування радянської людини та держави.

Додаток
Таблиця 1.
Виробництво індивідуальних транспортних засобів у Російській імперії та
СРСР за даними офіційної
статистики

	Велосипед (у тис. шт.)	Мотоцикл (у тис. шт.)	Автомобіль (у тис. шт.)
1912	11,2	0,1	0,1
1928	10,8	0	0,1
1932	125,6	0,1	0,03
1937	540,7	13,1	18,2
1940	279	6,7	5,5
1945	23,8	4,7	5,0
1950	649,3	123,1	64,6
1955	2883,8	235	107,8
1960	2783	533	138,8
1965	3873	711	201,2
1970	4443	833	344,2
1975	5007	1029	1201
1980	5452	1090	1327
1985	5659	1148	1332
1986	5804	1130	1326

Дані наведено за: *Промышленность СССР. Статистический сборник* (Москва: Государственное статистическое издательство, 1957). *Промышленность СССР. Статистический сборник* (1964: Статистика, 1964). *Промышленность СССР: статистический сборник*, Госкомстат П81 СССР (Москва: Финансы и статистика, 1988). Там, де цифри різнилися, бралися за основу більш пізні дані.