

УДК629.32(477-25)(091),,189”:[911:30](045)

DOI: 10.26565/2225-6505-2018-1-07

О. В. Мартинюк

Національний технічний університет «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

**ПУБЛІЧНІСТЬ, ВИДИМІСТЬ, ВИДОВИЩНІСТЬ: КИЇВСЬКЕ ТОВАРИСТВО  
ВЕЛОСИПЕДИСТІВ-ЛЮБИТЕЛІВ У КОНТЕКСТІ МІСЬКИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ  
1890-х РОКІВ**

*Вперше в історичній літературі висвітлюється діяльність Київського товариства велосипедистів-любителів у контексті міських практик кінця XIX століття. Попри запізнілу індустріалізацію Російської імперії, Київ на рівні споживання технічної інновації синхронізувався із всесвітнім велобумом. Для багатьох велосипед був радше статусною річчю, проте чимало охочих долучилися до нової елітарної культури дозвілля із заміськими прогулянками, видовищними велоперегонами та школами фігурного катання на велосипеді. Конфлікти на дорозі привели до дисциплінування велоїзди. В другій половині 1890-х на визначених ділянках міста катання заборонили, а користувачам довелося прийняти нові норми тілесності та публічної поведінки.*

**Ключові слова:** велобум, велосипед, Київське товариство велосипедистів-любителів, культура дозвілля еліт, модерне видовище.

*Впервые в исторической литературе освещается деятельность Киевского общества велосипедистов-любителей в контексте городских практик конца XIX века. Несмотря на индустриальную запоздалость Российской империи, на уровне потребления технической инновации Киев синхронизировался со всемирным велобумом. Хотя для многих велосипед был скорее статусной вещью, немало заинтересованных включились в новую культуру элитного досуга с загородными прогулками, зрелищными велогонками и школами фигурного катания на велосипеде. Конфликты на дороге привели к дисциплинированию велоезды. Во второй половине 1890-х гг. на определенных участках города катание запретили, а пользователям пришлось принять новые нормы телесности и публичного поведения.*

**Ключевые слова:** велобум, велосипед, Киевское общество велосипедистов-любителей, культура досуга элит, современное зрелище

*For the first time, this article studies the Kyiv Society of Bicycle Lovers in the context of urban transformations of late XIX century. Despite industrial tardiness of Russian Empire, Kyiv synchronized with the global Bicycle Craze in consumption of the technical innovation. For many bicycle was rather a marker of status than a means of transportation, but other enthusiasts engaged into a new elitist leisure culture with its country rides, spectacular races and figure cycling schools. Conflicts on the road lead to disciplining of cycling. In the second half of 1890s certain city areas were prohibited to cyclists, who also now had to adopt new codes of bodily conduct and social behavior.*

**Key words:** The Bicycle Craze, Bicycle, the Kyiv Society of Bicycle Lovers, the culture of the leisure class, modern spectacle.

Місто без автомобілів, у якому найпрестижнішим видом індивідуального транспорту є велосипед, — це звучить як скандинавська утопія XXI ст., однак тут ідеться про міста Російської імперії кінця XIX ст. Так само, як і в багатьох інших частинах світу, у Російській імперії впродовж 1890-х рр. різко збільшився обсяг продажу велосипедів, двоколісна їзда

враз стала популярною і велоентузіастки почали об'єднуватися в любительські товариства. Таке явище отримало назву «всесвітній велобум 1890-х». У цей час застаріла модель пенні-фартинг поступилася так званому безпечному велосипеду з колесами однакового розміру, ланцюговою передачею та гумовими пневматичними шинами. Міські еліти по всьому світу почали експериментувати із технічною новинкою, пробуючи її використовувати для спорту, відпочинку, професійних цілей, зрештою, як міський транспорт. Що може досвід велоїзди у Києві 1890-х рр. розповісти про тогочасний міський простір?<sup>1</sup> Відповідь на це питання слід шукати у газетних публікаціях того часу. Преса тоді рясніла згадками про велосипеди, адже це була популярна серед заможних містян технічна новинка. Тогочасні журналісти провідних щоденних видань передавали все, що стосувалося двоколісної їзди: дрібні інциденти на вулицях, усі дальні велоподорожі, незвичні способи використання велосипеда, інформацію про заходи клубу любителів велосипедного спорту, зокрема перегони, концерти й сімейні вечори; реакцію мешканців на нове явище в місті тощо. Окрім того, на газетних шпальтах розміщували безліч зображень нових велосипедів у рекламі магазинів та торгових марок. Уже на початку XX ст. з'явилися більш сміливі технічні інновації – мотоцикл, автомобіль, аероплан, тож надалі велосипеду приділяли менше уваги у пресі, хоча велосипед продовжував співіснувати з іншими видами колісного транспорту.

У цій статті я спробую проаналізувати велосипедні практики 1890-х рр. і простежити, як вони реалізувалися в міському та позаміському просторі. У центрі уваги – кейс велосипедного Києва в широкому контексті розвитку Російської імперії та західного світу. Слідом за німецькою дослідницею Анне-Кетрін Еберт я спиратимуся в аналізі велобуму 1890-х рр. на теорію Торстена Веблена про культуру дозвільного класу [34, с. 41; 43].

#### **Велобум 1890-х: глобалізація споживання**

Наприкінці 1880-х рр. сучасну модель велосипеда стали масово виробляти, тож його використання набуло надзвичайної популярності в усьому світі. Усе наступне десятиліття в історії велосипеда позначено як «велобум», хоча піковими роками вважають 1893–1896 рр. Саме тоді американські компанії виробили понад мільйон велосипедів, дещо випередивши британську, французьку та німецьку промисловість. Нечуваний поступ велоіндустрії заклав підвалини для автомобілебудування – звідси й певна тяглість у брендах велосипедів та автомобілів, наприклад Peugeot, Opel, Michelin [31, с. 281-312; 37, с. 235-257; 38, с. 89-119].

Хоча Російська імперія не мала власного масового виробництва велосипедів, її вищі класи з ентузіазмом купували собі імпортовані новинки. Реклама світових брендів заповонила передовиці газет. Ціна коливалася від 85 до 150 руб. Для зіставлення: місячна заробітна платня гувернантки становила 10-12 руб. Попереднє порівняння масштабів та кількості велосипедних товариств у Російській імперії та Сполучених Штатах Америки дає підстави стверджувати, що в Російській імперії велосипед був не настільки масовим задоволенням, як у Північній Америці, і ймовірно, більше елітарним. Велосипедний рух був менше політизований, але при цьому велобум у Російській імперії відбувся одночасно із рештою західного світу й не був запізним явищем, що можна було б очікувати за аналогією з розвитком залізничного транспорту й індустрії загалом.

Знімки велосипедів з Центрального державного кінофотофоноархіву імені Пшеничного підтверджують співіснування наприкінці XIX ст. на теренах сучасної України принаймні трьох видів велосипедів – «павука», «триколісника» і «безпечного». Використання кожної з цих моделей мало свою соціальну специфіку.

«Павук», «висококолісник», «звичайний», «кенгуру», чи «пенні-фартинг», мав велике переднє колесо, діаметр котрого визначався довжиною ноги дорослої людини, це дозволяло

<sup>1</sup>Матеріали цього дослідження стали основою тимчасової вуличної експозиції в форматі вуличних стендів на території Національного історичного музею України «Велобум 1890-х», що діятиме протягом квітня-травня 2018 року й організована у співпраці з Асоціацією велосипедистів Києва та Представництвом фонду імені Гайнріха Бюлля в Україні.

максимально використати силу натиску. Попри значне поширення протягом 1870–1880-х рр., «павуки» наражали користувача на постійний ризик – на нерівній поверхні їздець часто ішов у переверт головою вперед. Хоча «павук» став одним із символів вікторіанської епохи в Великобританії, ці велосипеди вважали розвагою суто для чоловіків атлетичної будови, їх майже не використовували з практичною метою, проте саме вони сприяли появі велосипедних змагань [31, с. 179-251]. Фото київських гімназистів під час стройових вправ свідчить про те, що «павука» активно використовували вже протягом 1880-х рр. під час військових тренувань на спеціальних майданчиках [61].



*Стройові вправи в Києво-Печерській чоловічій гімназії, 1880–1890-ті рр. На другому плані видно, окрім велосипедів безпечної моделі, також «павука» [61]*

Триколісник – варіація велосипеда з педальною системою, двома великими колесами позаду й одним малим колесом спереду. Легендарний англійський винахідник Джеймс Старлі розробив цю модель для опасистих людей, дітей та жінок – тобто всіх, для кого, на його думку, двоколісник був незручним або небезпечним. Триколісник був важчий, повільніший і дорожчий, ніж звичайні велосипеди. Після появи сучасної двоколісної моделі триколісник практично перестали використовувати [31, с. 236-243, 255-257]. Реклама з газет «Киевлянин» та «Киевское слово» також засвідчує, що спочатку цей велосипед рекламували як «дамський», але невдовзі велосипедні компанії почали зображати жінок на двоколісних моделях.

льготы.

**ВАЛЬДЕМАРЪ КАУЛЬФУСЪ,**  
Кієвъ, Крещатикъ, № 25. \*0641-100

Р. 2464

**КОЛУМБИЯ и ГАРТФОРДЪ**  
ЛУЧШІЕ АМЕРИКАНСКІЕ  
ВЕЛОСИПЕДЫ  
отъ 150 рублей.  
Въ оптичскомъ магазинѣ С. АРТИНОВА,  
Кієвъ, Крещатикъ, № 45.  
всѣхъ 15—50 (P. 2046)

дешевымъ цѣнамъ.

Настоящіе знаменитые американскіе велосипеды  
„КОЛУМБИЯ“  
НОВАЙШИХЪ ТИПОВЪ ПРЕДЛАГАЕТЪ  
Б. Каульфусъ [старшій],  
Поставщикъ Кіевскаго и Уманскаго О. В.-Л. и Курскаго О. В.  
Левашовская, № 40, противъ Алек-  
сандровской больницы.  
Телефонъ № 143. ♦ Фирма сущ. съ 1878 г.  
РАСПРОДАЖА разныхъ прежнихъ моделей по низкимъ цѣнамъ  
вс. ср. 10-25 P. 2695

1890 № 249

**ВЕЛОСИПЕДЫ**  
VAINQUEUR I DIAMOND I  
DAMSKIE LADY GODISA  
**Н. ФАЛЬБЕРГЪ.**  
271—282 (P. 2126)

Типові зображення жінки на велосипеді в рекламі відображали спокій заміських прогулянок, грацію, приємне спілкування (газета «Киевлянин» 1892–1896 рр.)

«Всюдихід», або «безпечний», – низький велосипед з колесами майже однакового розміру, ланцюговою передачею та педалями під сидлом. Центр його ваги змістився на заднє колесо, що виключило небезпеку перевертання вперед. Низька і обтічна конструкція істотно зменшила опір повітря. Фактично, здійснилася мрія про створення механічного коня, що слугуватиме для практичних потреб. Пневматичні шини ще більше прискорили рух, а також пом'якшили хід бруківкою. До сьогодні його конструкція по суті залишилася тією ж. Саме з появою «безпечної» моделі жінка на велосипеді стала соціально прийнятним явищем, хоча «гасання», «неналежний одяг» та одинокі «велопрогулянки» суспільство все ще не надто схвалювало [31, с. 247-280; 37, с. 241-243].

#### Показна розкіш вихідного дня

Дорога технічна новинка з претензією на прискорення часу та стискання простору (таких привабливих і страшних для свідомості зламу XIX–XX століть) стала неодмінною



ознакою високого статусу власника велосипеда. Це в поєднанні з домінантними суспільними цінностями визначило характер використання велосипеда в місті. Власники роверів відносно рідко користувалися ними для щоденного пересування містом. Ймовірно, маючи такі статки, не було потреби економити на кінних екіпажах та послугах візників, а практичне використання велосипеда як міського транспорту не давало повною мірою створити показовість і урочистість велосипедної їзди.

Велосипедна поїздка за місто на пікнік була більш популярним способом користування цим пристроєм. Приміром, на початку кожного велосезону на дверях приміщення Київського товариства велосипедистів-любителів розміщували розклад замських поїздок на літо. За містом на приїжджих звично вже чекав кухарський обід, чай. У замських парках Святошина, Броварів та Китаєва вони розважалися гімнастичними вправами, хоромим співом, слуханням музичного оркестру. У такій велопрогулянці 1893 року взяли участь 77 учасників, з яких тільки 50 їхали велосипедами. Решта рухалася до місця заходу в екіпажі [15, с. 10-13; 20, с. 6-7].



*Велосипедом по місту [63]*

З одного боку, велосипед став небувалою технічною інновацією, а з другого боку, – способом втечі від прогресу та стресу модерного життя [37]. Популярний автор велопорадника Юлій Блок так описував насолоду від цієї втечі: «Часто красоты природы сменяются пред вами как в калейдоскопе. Свежий воздух и красивые виды вдохновляют вас, является какое-то благодущное настроение, человек точно возрождается. Небольшая усталость вызывает приятную истому. Забыв все заботы, связанные с обыденными занятиями, велосипедист чувствует себя другим человеком. Цель туриста, если он городской житель, между прочим, – подышать чистым воздухом. Благодаря велосипеду, человек быстро переносится из душной, пыльной атмосферы города в открытое поле или куда-нибудь в лес, где полной грудью вдыхает ароматный воздух; в дороге глаз встречает много нового, интересного, поучительного» [1, с. 184-185].



*Велосипедом за місто [64]*

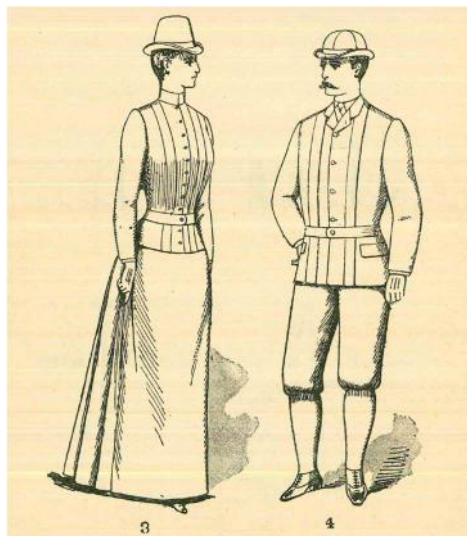
Велосипедні поїздки могли бути тривалими і далекими – у звітах Товариства велосипедистів-любителів Києва міститься достатньо згадок, щоб вважати частими і типовими маршрути з Києва до Умані, Бердичева, Чернігова, Одеси. Далекі поїздки до Москви, Петербурга, Відня чи Парижа також були непоодинокими [50, с. 2; 51, с. 2; 52, с. 3; 53, с. 2]. Тривалі велоподорожжя як вид спортивного туризму набули популярності й обросли низкою правил та порад з догляду за велосипедом у дорозі, щодо харчування, відпочинку, одягу, спорядження тощо [1, с. 184-192; 13; 22]. Велосипед часто описували як спосіб самодисциплінування, гартування моральних якостей мужності й терплячості [13, с. 10-15]. Поради були розраховані лише на чоловіка середнього віку, що мав добрі статки, котрого в дорозі мала обслуговувати прототуристична інфраструктура. У порадника Ратка писалося: *«Как велико бывает наслаждение, когда, просидев за работой часов шесть, в душной атмосфере комнаты, – понесешься на нем куда-нибудь за город в роцу и, опьяненный ароматом цветов, вдыхаемым полной грудью, слушаешь упоительные трели соловья, в то время как услужливая фермерша, как благодетельная фея, хлопчет около столика, на котором стараниями ее появляются: молоко, сыр, яйца и другие сельские продукты, в громадном количестве и с быстротой молнии, свойственной только велосипедистам, уничтожаемые»* [22, с. 3-4].

Не менш показовими, особливо з сучасного погляду, видаються велоперегони – модерне видовище під акомпанемент військового оркестру. Золоті, срібні та бронзові жетони різного розміру, золоті годинники, запонки, срібні кубки та значки – такими цінними призами нагороджували велогонців, які змагалися на швидкість у різних класах та дистанціях. Компанії-виробники велосипедів уже тоді сприймали велоперегони як простір для маркетингу – перемоги на конкретних марках велосипедів або шин афішували потім у рекламі. Більш того, часто велогонцями ставали комерційно зацікавлені власники магазинів з продажу велосипедів. Приміром, К. Н. Свенсон, який 1895 року подолав 100 верст за рекордні 3 год. 52 хв. (швидкість – 25,39 км/год) був водночас торговим представником марки Raleigh [14, с. 25]. Попри комерційний успіх і популярність велоперегонів серед публіки, організатори київських велоперегонів скаржилися на низьку мотивацію їздців змагатися поміж собою – ті хотіли просто їздити за місто для відпочинку [19, с. 8-9; 20, с. 7].



*Велогонці Юзівки. Гартування маскулінності [65]*

Соціальним маркером велосипедиста у місті та поза ним став одяг, причому радикальних змін зазнав не так чоловічий, як жіночий одяг. Велосипедна мода була скроєна за зразками одягу для кінного спорту. Однак якщо на коні жінка могла сидіти в сідлі ногами на один бік, то на велосипеді це ніяк не вдалося б. Окрім потреби тримати баланс, була небезпека потрапляння одягу в рухомий механізм. Отже, у 1890-х рр. до Російської імперії також дійшла мода на «шаровари» (англійською мовою – bloomers), разом із масовими наріканнями на їхній огидний вигляд. Панни, котрі хотіли залишитися «красивими», обирали спідниці дещо коротшої довжини, ніж звичайно, і більшим об'ємом у стегнах для комфортного згинання ніг. Звузилися рукави на жіночих куртках, аби вони не розлітались від вітру. Але разом з тим відмінних рис силуетам велосипедистів та велосипедисток надали нові форми не лише верхнього одягу, але й спідньої білизни – чоловікам під час далеких поїздок рекомендували послуговуватися суспензорієм, тоді як жінкам радили відмовитися від корсетів, щоб забезпечити здорове дихання під час їзди [1, с. 110-121; 3, с. 91; 13, с. 27-31; 22, с. 18-21; 25, с. 5-44; 34, с. 38-40]



*Зразковий жіночий та чоловічий одяг для їзди на велосипеді в Російській імперії [1, с. 114]*

**Київське товариство велосипедистів-любителів та інші зацікавлені**

У центрі газетних велосипедних новин та лобіювання рішень щодо велоруку міської адміністрації було Київське товариство велосипедистів-любителів. Його заснували 9 серпня 1891 р. – в часи, коли скликання громадських організацій було можливим лише з дозволу київського губернатора [44, с. 1-8; 45, с. 1зв; 46, с. 1зв, 4-4зв]. Останній ретельно стежив, аби православних велосипедистів не було менше порівняно з так званими іногородцями. Аналогічні товариства вже діяли в Петербурзі, Москві, Харкові, Одесі й Варшаві, а невдовзі їх відкрили й в інших центрах Російської імперії – Мінську, Вітебську, Гродні, Умані, Бердичеві, Житомирі, Юзівці, Катеринославі, Сімферополі та ін. Плата за членство становила 25 руб., що робило товариство доступним лише для особливо заможних ентузіастів. У 1907 р. місцева влада ліквідувала товариство, імовірно, через проведення зібрань опозиційної на той час партії конституційних демократів у своєму приміщенні [47, с. 306-307].

Основне, і зовсім не єдине, приміщення Київського товариства велосипедистів-любителів розташовувалося в самому центрі міста – за адресою Хрещатик, 29/1 (тепер це перехрестя вулиць Лютеранської та Хрещатика). Тут проводили не тільки уроки їзди на велосипеді, але й спектаклі, циркові вистави, кінематографічні сеанси, святкові сніданки й урочисті вечери, гімнастичні вправи, шахові турніри, танцювальні вечори, бали-маскаради, новорічні ялинки, сімейні святкування з оркестровою музикою. До послуг відвідувачів був рояль, бібліотека з понад 6 500 книг польською, французькою, німецькою, російською та українською мовами, акваріум із золотими рибками, постійний буфет. В усіх розважальних заходах брали участь дами, хоча офіційно вони не могли бути членкинями товариства [16, с. 5-6, 32-33; 8].



*Напружений рух вулицею Хрещатик. Справа – приміщення Київського товариства велосипедистів-любителів, зліва – аптека членів цього товариства – братів Марцинчиків [66]*

У пік розвитку з 1895 по 1902 рр. у велотоваристві було до 361 членів [11, с. 2], понад 36 велосипедів власного велопарку, 2 000 випадків орендування велосипеда на рік, 6 500 книжок у бібліотеці за річного бюджету до 68 947 руб. на рік [8, 17-19]. Товариство утримувало власний циклодром, організовувало велозмагання, здійснювало велонавчання та проводило іспити з керування велосипедом, відповідно видавало номерні знаки та пам'ятку [57, с. 3]. Та попри монополію, надану Товариству міською владою, основні прибутки були не від велоперегонів, уроків чи членських внесків. Організаційна діяльність була радше видатковою. Дефіцит бюджету між тим вирівнювався з соціально ексклюзивних практик



пізньоімперських багатіїв (гри в карти), що надавало їм членство в клубі [18, с. 14; 20, с. 5-6].

*«Когда вы станете рассматривать устав любого клуба в России, вы непременно наталкиваетесь на разные высокие идейные цели, послужившие основанием для учреждения того или другого клуба. Ничему не верьте, это все вранье. В большинства русских клубов цель одна и та же – карты, карты и карты»*, – так писав у своїх «Спогадах старого грішника» член Київського товариства велосипедистів-любителів (далі в тексті КТВЛ) Олександр Паталеев [21, с. 55]. Фінансові звіти підтверджують це. Приміром, 1905 р. з 69 696 руб. прибутку КТВЛ 53 356 руб. надійшли від продажу гральних карт та штрафів за перебування у приміщенні після визначеної вечірньої години [19, с. 12]. Фігурна їзда галереєю зимової квартири на Хрещатику для багатьох була способом розвіятися поміж партіями преферансу [20, с. 4-6]. А автор спогадів вважав, що карти розмивають етнічні та віросповідні відмінності членів товариства – *«нет ни эллина, ни иудея, за картами все уравнивается»* [21, с. 55]. Отже, велосипед був також перепусткою в світ елітарної напівзакритої культури, але вправляння у велосипедній їзді та азартних іграх були відпочинковими аналогами більш солідних військових та біржових змагань.

Склад КТВЛ підтверджує елітарність – чимало членів залишили помітний внесок в історію та культуру Києва та Східної Європи загалом. Приміром, навпроти хрещатицького осередку розташовувалася аптека Марцинчика, котрий разом зі своїм братом був членом товариства. Ця аптека, по суті, була фармацевтичним підприємством із паровим двигуном на чотири кінські сили, що забезпечив роботу гідравлічного пресу для витискання олій, машини для нарізання трав'яних пастилок, стискального пресу для виготовлення пігулок, змішувача медичних і косметичних мил, ступок для подрібнення фармацевтичних речовин, розкрійника марлі на бинт та інших технічних інновацій [10, с. 437-438]. До клубу входив Михайло Підгорський, шпильастий маєток котрого з готичним оздобленням на вулиці Ярославів Вал став одним із символів Києва [5, с. 130-137]. Поряд із ним мешкав барон Максим Штейнгель, котрий на першому поверсі свого будинку продавав вина, зроблені у власному господарстві на Кавказі, а також відомий заснуванням Південноросійського машинобудівного заводу, у майбутньому – «Ленінська кузня» [4, с. 92-93; 12, с. 231-232]. Член клубу Август Вікентійович Стробль налагодив власне промислове виробництво фортепіано в Києві [23]; Михайло Павлович Чубинський, син етнографа й автора українського гімну, зробив блискучу кар'єру в сфері кримінального права.

Попри те, що глобально велосипедний активізм був пов'язаний із ліберальними ідеями, до Київського товариства, як і до подібних товариств інших місцевостей, входили також і люди правих поглядів, наприклад, майбутній лідер київських чорносотенців Віктор Розмитальський. Засновник драматичного театру Микола Соловцов та меценат Іван Миколович Терещенко також були членами клубу. І хоча звіти відзначають їх стабільну фінансову активність, у написаних біографіях усіх цих осіб майже ніде не згадано про велосипед – можливо, саме тому що членство у велосипедному клубі було квитком у напівзакрите товариство заможних власників передових технічних засобів, а не підтвердженням причетності до специфічного велосипедного стилю життя<sup>1</sup>.

Віддані велоентузіасти, проте, у клубі теж були. Німець Бернгард Каульфус не залишив в історії української музики помітних творінь, хоч і викладав фортепіанну гру в музичному училищі разом з Миколою Лисенком. Це тому, що на початку 1890-х рр. у нього з'явилося інше захоплення – велосипед. Окрім активної участі в Київському товаристві велосипедистів-любителів та далеких веломандрів із Києва до Москви й назад, підприємливий музикант ще й налагодив продаж велосипедів та швацьких машин у сімейній крамниці. Для реклами одного зі своїх товарів, – велосипеда фабрики Адама Опеля, – він написав інструкцію про те, як навчитися кататися на велосипеді й доглядати за ним [9, 49].

<sup>1</sup> Дані про склад КТВЛ взяті зі звіту за 1894 р. [15, с. 51-56]



*Типова реклама велосипеда кінця XIX століття*

Інший «справжній» велоентузіаст — художник та викладач школи О. Мурашка Владислав Галімський. Пересушені сонцем піщані або ж непрохідні багністі ґрунтові дороги — частий компонент його картин. Сам же він щодня їздив велосипедом заощеними міськими дорогами. У вільний від викладання час художник мандрував до Африки, Близького Сходу, Кавказу, Сибіру та Сполучених Штатів. А 1896 р. здійснив веломандрівку з Києва через Відень до Венеції.

Говорячи про місто в контексті вивчення феномену появи в ньому велосипедів, не можна оминати увагою Станіслава Ромішевського, чия постать уособлює більш сучасний образ велоактивіста й урбаніста. Будучи водночас членом велотовариства та головою Садової комісії Київської управи, Станіслав Ромішевський ініціював створення першого дитмайданчика з думкою про те, що треба розвивати не лише фізичні здібності дітей, а й духовні. В спеціальному павільйоні неподалік Михайлівського монастиря близько 60 дітлахів щодня бавилися разом з трьома дорослими керівниками. За кошти міста закуповували дерев'яні іграшки, а сторож майданчика стежив, щоб діти їх не поцупили [24, с. 59-76]. Коли С. Ромішевський помер 1903 р., Київське товариство велосипедистів-любителів надало своє приміщення для служіння панахиди, та ще й покрило римо-католицькому костелу витрати в розмірі 172 руб. Однією з заслуг С. Ромішевського також можна вважати створення парку Пушкіна — спеціально спланованого для відпочивальників на велосипедах та кінних екіпажах. Звіт садової комісії, який він написав 1902 р., демонструє

модерний підхід до містопланування, з характерним поділом на зелені відпочинкові та промислові зони. Текст документа також свідчить про увагу в процесі планування міського простору до різних категорій буржуазного населення, серед яких були різні вікові й соціальні групи (потреби селян та нижчих верств практично не враховували) [24, 35-40].

Хоча історії саме активістів КТВЛ найчастіше потрапляли до газетних шпальт, є чимало свідчень про популярність їзди серед інших верств населення. У різних містах Російській імперії товариства допускали або не допускали членство жінок на власний розсуд, як і питання організації окремих велоперегонів для дам. Київське товариство велосипедистів-любителів лишилося на боці консерваторів – жінки не могли стати членкинями товариства, хоч і користувалися привілеєм безкоштовного навчання у велошколі та участі в розважальних заходах. Жінки їздили в недалекі заміські велопрогулянки, споглядали велоперегони, долучалися до невелосипедних заходів Товариства. З одного боку, їздити на велосипеді їх заохочували виробники, що стимулювали в такий спосіб ріст продажу.

З другого боку, загальний дискурс велолюбительства, дуже зосереджений на тілесності, акцентував якості сили, витривалості, енергійності, самодисципліни, чим відштовхував багатьох жінок від сідлання «механічної конячки». Окрім цього, уявлення багатьох медиків про ймовірну шкідливість їзди на велосипеді значно сильніше тиснули саме на жінок через акцент на шкоді саме для «жіночого» здоров'я. У 1897 р. в Російській імперії вийшла друком солідна праця петербурзької жінки-медика Марії Михайлівни Волкової, у якій детально проаналізовано різні точки зору західних лікарів щодо катання на велосипеді й подано результати опитування 40 петербурзьких велосипедисток щодо ключових питань. Її висновок був такий, що за відсутності запальних процесів у жіночому організмі, не в активній фазі менструації і не під час вагітності велосипедна їзда не лише не шкодить, але й покращує здоров'я містянок. При цьому користь авторка бачила не лише в покращенні мускулатури, поліпшенні кровообігу, але й у заспокійливому ефекті для хитких нервів молодих панянок [3]. Книга Марії Волкової була в списках бібліотеки КТВЛ.

Зрештою, є чимало свідчень про те, що велосипеди використовували підлітки. Учні престижних гімназій навчалися їздити на велосипеді на заняттях з фізкультури та з військової підготовки [48, с. 2; 56, с. 2; 61]. Перші триколісні велосипеди для ще більш юних ентузіастів з'явилися ще в середині XIX ст., задовго до появи безпечної моделі.



*Велозмагання у Київській гімназії [62]*

Між тим образ старшої людини на велосипеді був таки більшим відхиленням від норми. Показовий приклад з біографії графа Льва Толстого, котрий перед своєю дружиною

та собою виправдовувався за любов до велосипеда: «чувствую, что тут есть естественное юродство, что мне все равно, что думают, да и просто безгрешно, ребячески веселит» [27, с. 24]. А образ нечемного підлітка, що без нагляду гасає в неналежних для велоруку місцях, невдовзі стає об'єктом невдоволення, що спричинить створення нових удосконалених правил дорожнього руху.

### **Велосипедист як перешкода**

Уже з появою перших велосипедів на вулицях міста і задовго до того, як він увійшов у повсякденне життя киян, виникли конфлікти з іншими учасниками транспортного руху. Коні лякалися, коли повз них пролітав велосипед, а надто коли при цьому лунав сигнал. Унаслідок цього перекинулися декілька екіпажів із пасажирами всередині. Після того, як один велосипедист збив няньку з немовлям, 1892 р. видали правила руху на велосипеді. Заборонялося їздити тротуарами, на базарах та в місцях масового скупчення людей. Урегульовано правила випередження велосипедистами інших транспортних засобів, визначено належний одяг, а головне – запроваджено обов'язкові екзамени з велоїзди із подальшою видачею номерних знаків та іменного дозволу [2, с. 8; 24, с. 46-47]. Велосипед проторував шлях автомобілю, принаймні саме для велосипеда вперше вигадали номерні знаки та дорожні правила.

Конфлікти, що описані в газетах та інших джерелах кінця XIX ст., можуть бути хорошим прикладом позиціонування велосипедистів у фізичному просторі міста. Велосипедисти могли стати жертвами атаки селян чи міських хлопчиків, котрі сприймали їх як щось демонічне [2, с. 2]. Приміром, Борис Грінченко у спогадах за 1900 р. пише про враження одного селянина, котрий вночі немовби бачив нечисту силу на двох колесах: «*Та іде так скоро, тільки з морд у їх іскри сиплються. Проїхали вони крізь нас по траві, а тоді прямо з круч у Десну – і пішли по воді. Се я своїми очима бачив...*» [цит. за 26, с. 22]. Зовнішня небезпека, щоправда, зазвичай була не від людей, а від собак, що кидалися на небачене явище.

Частіше в джерелах причиною конфліктної ситуації стають самі велосипедисти. Після нетривалої газетної ейфорії щодо появи велосипеда на початку 1890-х рр. починається шквал невдоволення людьми, що гасають тротуарами й вулицями, збивають з ніг пішоходів та підкошують екіпажі, гучно сигналять, лякають коней, і найгірше – зникають з місця дорожньо-транспортної пригоди. Велосипедист неначе розтинає спокійний і врівноважений світ візників та пішоходів. При цьому об'єктом невдоволення стає зазвичай молода, недосвідчена людина, що невміло катається на велосипеді й не може впоратись із керуванням [30, с. 31-32; 38, с. 181-187]. Якщо поза містом ґрунтові та мощені дороги були найбільш зручним для велосипедних прогулянок місцем, то в місті велосипедисти часто «не вміщалися» в уже й без того дуже напружену транспортну систему кінця XIX століття. Численними постановами велосипедистам забороняли рух окремими вулицями та бульварами. А спеціально відведені території для велоїзди надто сковували пересування, тож велосипедисти виїздили в інші зони, а це призводило до порушення правил. Можна згадати ситуацію, коли велосипедисти виїхали за межі встановленої для них у парку дощаної доріжки й збили пішоходів або ж в'їхали на бульвар із забороненим для велосипедів рухом [55, с. 3; 58, с. 2; 59, с. 2].

Приклад Київського товариства велосипедистів-любителів свідчить про те, що в Російській імперії велосипед став об'єднавчим чинником для формування буржуазної спільноти, а також чинником трансформації міського простору – навіть за відсутності відповідної виробничої бази. Запозичуючи цей технічний продукт, місцеві еліти разом із тим переймали нову культуру дозвілля, новий тип зовнішності та тілесної поведінки, моральні цінності. Хоча «безпечну модель» велосипеда будували за сталими технічними зразками, її використання було чітко гендероване, відрізнялося за віковими та етносоціальними показниками.



Мотивації велосипедистів відрізнялися. Якщо для великої кількості осіб членство у Київському товаристві велосипедистів-любителів було перепусткою до напівзакритого клубу картярської гри й циркових спектаклів, то інші демонстрували відданість велосипедному стилю життя з його акцентами на вмінні тримати баланс, витривалості, енергійності й самодисципліні. Позбавлені формальної можливості мати членство в клубі, жінки й підлітки також активно пробували вправлятися на «механічній конячці», великою мірою символічної для динамізму й прогресу епохи зламу століть.

Попри елітарний характер велосипедної їзди, міська спільнота активно дисциплінувала велосипедистів, визначаючи для них особливе місце у міському просторі. Заборона їздити по тротуарах, бульварах чи паркових доріжках зробила велосипедистів та велосипедисток особливими учасниками транспортного руху разом з пішоходами, кінними екіпажами, громадським транспортом. Велосипед проторував у такий спосіб шлях автомобілю в прямому й переносному значенні.

Замість колективні поїздки, велосипедні перегони та велошкола стали новими формами масового дозвілля в модерному суспільстві з чітко регламентованим поділом на робочий та відпочинковий час, публічне і приватне, прогресивне й відстале. Велосипед став символом динамізму прийдешньої епохи. І хоча велосипед був одним із найбільш помітних досягнень цивілізації, його застосовували саме для втечі з міста на природу. Неймовірна для свідомості тогочасної людини думка про те, що можна рухатися, відірвавши ноги від землі, неначе окриляла на політ над поверхнею, що дозволяв долати великі відстані й не бути прив'язаним до міста.

На подальше дослідження заслуговують інші велосипедні спільноти в Східній Європі. Хоча у цій статті практично поза увагою залишилися етносоціальні моменти велосипедної їзди, українські терени дають багатий матеріал для подібних досліджень. Зокрема показовими були намагання місцевої адміністрації впливати на етнічний склад велотовариств. У цьому ключі продуктивними були б і ширші зіставлення – як відрізнялася діяльність товариств у спільнотах, у яких була свобода громадських об'єднань і тих, у яких не було такої свободи. «Київський матеріал» не містить історії спільних парадів чи масових рухів за ліпшу якість дорожнього покриття, але такі явища були притаманні для північно-американських та європейських велоспільнот. Чи були в такому разі в Києві інші форми публічного політичного виступу поза можливостями масової мобілізації?

Зважаючи на елітарний склад учасників Київського товариства, можна зрозуміти виразний брак наративних джерел особистого походження про досвід велоїзди XIX – початку XX століття. Проте цінним для історичних досліджень було б використання альтернативних джерел з рефлексіями щодо велосипеда в міському просторі. Прикладом можуть слугувати знімки Івана Карпова з міста Шостка, котрий на початку XX ст. захопився одразу двома технічними новинками-ровесниками – фотоапаратом і велосипедом. Його кадри зображають ідилічний відпочинок у саду порохового заводу, де велосипед майже завжди наявний [6]. Візуальні матеріали можуть заповнити наративну лакуну за умови вироблення вдалого методологічного підходу.

### Література

1. Блок Ю. Велосипед, его значение для здоровья, практическое применение, уход за машиною и пр. / Ю. Блок. – Москва: Типо-лит. Высоч. утв. Т-ва И.Н. Кушнерев и К<sup>о</sup> 1892. – 249 с.
2. Бусько С.И. Велосипед в повседневной жизни белорусских губерний (конец XIX — начало XX в.) / С. И. Бусько // Працы гістарычнага факультэта БДУ : навук. зб. Вып. 9 – Мінск: БДУ, 2014. – С. 22-29.
3. Волкова М.М. О влиянии велосипеда на здоровье женщины: две лекции женщины-врача / М.М. Волкова – Санкт-Петербург: Типография В.С. Балашева и К., 1897. – 98 с.

4. Друг О. Вулицями старого Києва / О. Друг. – Львів: Світ, 2013. – 512 с.
5. Кадомська М.А. Прогулянка в минуле й сучасне старовинної вулиці / М.А. Кадомська, Д.В. Малаков // Прорізна. Ярославів Вал: культурологічний путівник. – Київ: Амадей, 2010. – С. 304.
6. Шостка початку ХХ століття очима фотохудожника: фотоальбом / [В. В. Бараненко, М. Г. Кокшайкін, Ю. Д. Лоза та ін.]. – Київ: Фолігрант, 2014. – 192 с.
7. Кассовый отчет Киевского общества велосипедистов-любителей за 4-й г. его существования, с 1-го ноября 1894 г. по 1-е ноября 1895 г. / . Киев: Типография Милевского, 1896. – 10 с.
8. Каталог книг библиотеки Киевского общества велосипедистов-любителей. – Киев: Типография Борисова, 1907. – 192 с.
9. Каульфус Б. Краткое руководство к изучению езды на велосипеде и обращению с велосипедами фабрики Адама Опеля в Руссельсгейме / Б. Каульфус. – Киев: Тип. Универс. св. Владимира, 1893.
10. Ковалинський В. Київські мініатюри / В. Ковалинський. – Київ: Купола, 2007. – 624 с.
11. Краткий обзор деятельности Киевского общества велосипедистов-любителей за 12-й год существования общества: с 1 нояб. 1902 г. по 1 нояб. 1903 г. – Киев: 1904. – 8 с.
12. Кузьміна І. В. Українська гілка роду Штейнгелів / І. В. Кузьміна // Архіви України. – 2016. – Вип. 5–6 (299). – с. 228-249
13. Михайлов В. Полная тренировка для велосипедиста, гонщика и туриста / В. Михайлов. – Варшава: Типография Оргельбранда сыновей, 1895. – 88 с.
14. Отчет Гоновочной комиссии Киевского общества велосипедистов-любителей за 1895 г. – Киев: Типография Милевского, 1896. – 28 с.
15. Отчет Киевского общества велосипедистов-любителей за третий год его существования с 1-го ноября 1893 г. по 1-е ноября 1894 года. Киев: Типография К.Н. Милевского, 1895. – 56 с.
16. Отчет Киевского общества велосипедистов-любителей за 1902-1903 г. Киев: Типография Императорского Университета Св. Владимира, 1904. – 37 с.
17. Отчет Киевского общества велосипедистов-любителей за I-XI 1903-1904 г. Киев: Типография С.В. Кульженко, 1905. – 37 с.
18. Отчет Киевского общества велосипедистов-любителей за I-XI 1904-1905 г. и смета на 1905–1906 г. – Киев: Типография Фронкевича, 1906. – 19 с.
19. Отчет Киевского общества велосипедистов-любителей за I-XI 1905-1906 г. и смета на 1906 и 1907 год. Киев: Скоропечатня Френкеля, 1907. – 32 с.
20. Отчет о деятельности Киевского общества велосипедистов-любителей за второй год его существования по 1-е ноября 1893 года. – Киев: Типография Милевского, 1894. – 42 с.
21. Паталеев О. В. Старий Київ. Зі спогадів старого грішника / О. В. Паталеев. – Київ: Либідь, 2008. – 432 с.
22. Ратко В. Друг велосипедиста: необходимые сведения и полезные советы / В. Ратко. – Санкт-Петербург: Тип. товарищ. «Обществ. польза», 1895. – 63 с.
23. Рожановский В. Фортепиано с киевской маркой [Електронний ресурс] / Виктор Рожановский // Дзеркало тижня. – 1998.[Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://zn.ua/SOCIETY/fortepiano\\_s\\_kievskoy\\_markoy.html](https://zn.ua/SOCIETY/fortepiano_s_kievskoy_markoy.html)
24. Ромишовский С. В. Общественные сады г. Киева в период с 1897 г. по 1902 г. резюмированный отчет о деятельности Садовой комиссии Киевской городской управы / С. В. Ромишовский. – Типография К.Н. Милевского, 1902. – 76 с.
25. С. де-Лорис. Женщины и велосипед, и что они о нем думают/ С. де-Лорис. – Москва: Печатня А.И. Снегиревой, 1899. – 44 с.
26. Семененко В. Таємниці, казуси, курйози в українській історії / В. Семененко. – Харків : Видавничий дім «Школа», 2010. – 160 с.

27. Толстой Л. Полное собрание сочинений / Л. Толстой. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1953. – 564 с.
28. Устав Киевского общества велосипедистов-любителей: утвержден 9 августа 1891 года. – Киев: Тип. Г.Т. Корчак-Новицкого, 1891.
29. Устав Киевского общества велосипедистов-любителей: утв. 9 авг. 1891 г. – Киев: Типография Фронкевича, 1898. – 16 с.
30. Ф-т. граф. Спорт во все времена года / граф Ф-т. – Санкт-Петербург: Типография П.П. Сойкина, 1895. – 198 с.
31. Херлихи Д. История велосипеда / Д. Херлихи. – Москва: Новое лит. обозрение, 2009. – 498 с.
32. Braun H.-J. Playing with Technology: Sports and Leisure: Introduction / H.-J. Braun, S. Poser // Icon. – 2013. – Vol. 19. – P. 1–12.
33. Dauncey H. French Cycling / H. Dauncey. – Liverpool University Press, 2012. – 290 pp.
34. Ebert A.-K. Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the “New Woman” in the 1890s / A.-K. Ebert // Icon. – 2010. – Vol. 16. – P. 25–52.
35. Finison L. J. Boston’s Cycling Craze, 1880–1900: A Story of Race, Sport, and Society / L. J. Finison. – Amherst: University of Massachusetts Press, 2014. – 272 pp.
36. Friss E. The Cycling City: Bicycles and Urban America in the 1890s / E. Friss. – Chicago: The University of Chicago Press, 2015. – 267 pp.
37. Harmond R. Progress and Flight: an Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s/ R. Harmond // Journal of Social History. – 1971. – Vol. 5, № 2. – P. 235–257.
38. Norcliffe G. Ride to Modernity / G. Norcliffe. – University of Toronto Press, 2001. – 288 pp.
39. Pry M. E. “Everybody Talks Wheels”: the 1890s Bicycle Craze in Phoenix / M. E. Pry// The Journal of Arizona History. – 1990. – Vol. 31, № 1. – P. 1–18.
40. Taylor M. Rapid Transit to Salvation: American Protestants and the Bicycle in the Era of the Cycling Craze/ M. Taylor // The Journal of the Gilded Age and Progressive Era. – 2010. – Vol. 9, № 3. – P. 337–363.
41. Taylor M. The Bicycle Boom and the Bicycle Bloc: Cycling and Politics in the 1890s / M. Taylor// Indiana Magazine of History. – 2008. – Vol. 104, № 3. – P. 213–240.
42. Uminowicz G. Sport in a Middle-Class Utopia: Asbury Park, New Jersey, 1871–1895 / G. Uminowicz // Journal of Sport History. – 1984. – Vol. 11, № 1. – P. 51–73.
43. Veblen T. The theory of the leisure class / T. Veblen. – Transaction Publishers, 1965. – P. 266.
44. Центральний державний архів України у м. Києві. Ф. 442, Оп. 544, №956 Дело об учреждении в г. Киеве общества велосипедистов. 1891. 8 арк.
45. ЦДІАУ в м. Києві. Ф. 442, Оп. 623, №208 Дело об учреждении Уманского общества велосипедистов. 1893. 10 арк.
46. ЦДІАУ в м. Києві. Ф. 442, Оп. 627, №232 Дело об учреждении Бердычевского общества велосипедистов. 1897 – 1905. 19 арк.
47. ЦДІАУ в м. Києві. Ф. 274, Оп. 1, №2096 Материали Киевского жандармского управления. 310 арк.
48. Велоезда в гимназиях и реальных училищах / Киевское слово. – 1892. – № 1637. – С. 2.
49. Велосипед / Киевское слово. – 1890. – № 1012. – С. 3.
50. Велосипедисты / Киевское слово. – 1894. – № 2382. – С. 2.
51. Велосипедист Э.А. Фалер / Киевское слово. – 1894. – № 2278. – С. 2.
52. Из Москвы в Киев на велосипеде / Киевское слово. – 1894. – № 2275. – С. 3.
53. Киевский велосипедист Эмиль Фалер / Киевское слово. – 1894. – № 2270. – С. 2.
54. Киевское общество велосипедистов-любителей / Киевское слово. – 1892. – № 1536. – С. 3.
55. Неосторожная езда / Киевлянин. – 1904. – № 157. – С. 3.

56. Обучение велосипедной езде и плаванию в средних учебных заведениях / Киевское слово. – 1892. – № 1456. – С. 2.
57. Общество велосипедистов / Киевское слово. – 1890. – № 1169. – С. 3.
58. Перепуг от велосипеда / Киевское слово. – 1891. – № 1302. – С. 2.
59. Подвиги велосипедистов / Киевское слово. – 1890. – № 1037. – С. 2.
60. Спектакли в клубе велосипедистов / Киевское слово. – 1893. – № 2193. – С. 3.
61. Центральний державний архів фотофоновідеодокументів ім. Пшеничного. 4-017426. Стройові вправи в Києво-Печерській чоловічій гімназії, 1880–1890-ті.
62. ЦДКФФА ім. Пшеничного. 4-017411. Велозмагання у Київській гімназії, кін. XIX – поч. XX ст.
63. ЦДКФФА ім. Пшеничного. 1-25-18-2-126626. Види Полтави, поч. XX ст.
64. ЦДКФФА ім. Пшеничного. 1-25-18-2-126399. Види Миколаєва, кін. XIX – поч. XX ст.
65. ЦДКФФА ім. Пшеничного. 1-25-18-0-236245. Спортсмени в Юзівці, 1900 р.
66. ЦДКФФА ім. Пшеничного. 1-25-18-0-188684. Види Києва, Хрещатик, поч. XX ст.