



УДК 656.1:685.34:001.894  
DOI 10.52575/2687-0967-2022-49-1-130-140

## **Велосипед и автомобиль: влияние их изобретения на моду конца XIX – начала XX вв.**

**Логинова Д.В.**

Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна,  
Россия, 191186, Санкт-Петербург, Большая Морская, 18  
E-mail: dianalog2010@mail.ru

**Аннотация.** В статье проведен анализ совершенствования мужского и женского костюмов, приспособленных под поездку на велосипеде и автомобиле в XIX – нач. XX века. На основании комплекса опубликованных источников рассматриваются предпочтения тканей, аксессуаров, видов обуви для поездок на велосипедах. Увеличение скоростей, особенно на автомобилях, потребовало изобретения новых видов комбинезонов, пальто, шлемов, интегрированных с очками-консервами, трансформирующихся шляп, новых видов перчаток и т. д. Особое внимание уделялось изменениям в женском костюме, поскольку поездка на велосипедах подразумевала сперва частично (для молодых), а затем уже и всеми отказ от платьев во время поездок, что заставляло пересмотреть взгляды на морально-этические нормы и соглашаться с техническими нововведениями, прочно вписавшимися в общество. Таким образом, период с конца XIX – начала XX века стал временем серьезных реформ в моде для мужчин и особенно для женщин, что свидетельствовало о значимом новом статусе владельцев транспортных средств и, соответственно, кардинальной смене их имиджа. Результатом проведенного исследования стала реконструкция образов велосипедистов и автомобилистов в России на начальном этапе становления этих видов транспорта.

**Ключевые слова:** велосипед, автомобиль, мода, одежда, австрийка, блумерсы, дра-амазон, кашпусьер, плед-панталон, очки-консервы, краги, непромокаемое пальто

**Для цитирования:** Логинова Д.В. 2022. Велосипед и автомобиль: влияние их изобретения на моду конца XIX – начала XX века. *Via in tempore. История. Политология.* 49 (1): 130–140. DOI: 10.52575/2687-0967-2022-49-1-130-140

---

## **Bicycle and car: effect of their invention on the fashion of the late 19th and early 20th century**

**Diana V. Loginova**

Saint Petersburg University of Industrial Technologies and Design,  
18 Bolshaya Morskaya St., Saint Petersburg, Russia, 191186  
E-mail: dianalog2010@mail.ru

**Abstract.** The article contains an analysis of the perfection of male and female costumes, adapted for a trip by bicycle and car in the 19th – the beginning of 20th centuries. Based on a set of published sources we consider the preferences of fabrics, accessories, and shoe types first for bicycle rides, since this mode of transport is earlier. The increase in speeds, especially on cars, required the invention of new types of overalls, coats, helmets integrated with canned glasses, convertible hats, new types of gloves, etc. Special attention was paid to changes in female costumes, since bicycling meant partly first (for young people) and then for everyone to give up on dresses during the journey, this led to a reconsideration of moral and ethical standards and to accept technical innovations that were firmly rooted in society. Thus, the period from the end of the 19th to the beginning of the 20th century was a time of serious reforms in fashion, both for men and especially for women, signaling a significant new status for vehicle owners and, consequently, a fundamental change in their images. The result of the research was the reconstruction of images of cyclists and motorists in Russia at the initial stage of the development of these modes of transport.



**Keywords:** bicycle, car, fashion, clothing, austrians, bloommers, dra amazon, kashpusière, plaid pantaloon, preserves, crags, raincoat

**For citation:** Loginova D.V. 2022. Bicycle and car: effect of their invention on the fashion of the late 19th and early 20th centuries. *Via in tempore. History and political science.* 49 (1): 130–140 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2022-49-1-130-140

## Введение

Мода всегда идет рука об руку с техническим совершенствованием, заставляя людей вносить кардинальные изменения в свой гардероб. В конце XIX – начале XX века в повседневную жизнь общества прочно вошли велосипеды и автомобили. Скорость, динамичность, маневренность новых транспортных средств – все это заставило дизайнеров, кутюрье и обычных людей модернизировать одежду, поскольку прежний покрой доставлял массу неудобств при эксплуатации транспортных средств, и во многом изменить отношение к ней. При этом если мужской гардероб изменился без громких восклицаний о падении нравов, то женщинам, желавшим прокатиться на велосипеде или автомобиле, пришлось столкнуться с массой критических замечаний в их адрес. Со временем новые фасоны одежды вошли в повседневную моду.

## Объекты и методы исследования

Изучение истории велосипедов и автомобильного транспорта заключается не только в исследовании технической стороны этого вопроса, что, несомненно является самой важной частью этого направления истории, но и вопросов, которые восполнят и украсят круг этих исследований. К таким направлениям относится и изучение модных тенденций конца XIX – нач. XX века, на которые повлияло появление новых видов транспорта – велосипеда и автомобиля. Исчерпывающая оценка исторических событий, происходивших на транспорте в указанное время, будет возможна в том числе и после изучения данного направления наряду с другими. Один из важных вопросов исследования – как выглядели мужской и женский костюмы, предназначенные для поездок на велосипеде и автомобиле.

Актуальность темы исследования определяется, с одной стороны, значимостью изучения истории костюма для велосипедистов и автомобилистов, с другой стороны, недостаточной разработанностью указанной проблемы в отечественной исторической науке. В связи с этим объектом исследования являются мужской и женский костюмы, предназначенные для поездок на велосипеде и автомобиле.

Теоретико-методологическую основу исследования составили: принцип историзма, который предполагает, что каждое событие следует рассматривать лишь в контексте той исторической эпохи, к которой оно относится; принцип объективности, который является обязательным условием научной состоятельности исторической работы, поскольку его основными целями являются получение максимально объективных знаний о прошлом и формирование истинных представлений о рассматриваемых исторических процессах.

При написании работы в методологическом плане применялась следующая совокупность методов: а) общенаучных: анализ-синтез, с помощью которых удалось собрать и качественно проанализировать собранный материал по истории развития костюма для велосипедистов и автомобилистов; логический, позволивший выстроить линейку рассматриваемых исторических событий; б) специально-исторических: системный, с помощью которого удалось создать единую историческую картину исследования влияния через изучение развития транспорта на изменения модных тенденций в рассматриваемый период.

Количество публикаций по истории развития костюма велосипедистов, а затем и автомобилистов в конце XIX – начале XX века весьма незначительное. Среди общих работ следует выделить работы Р.М. Кирсановой, которой принадлежит обстоятельный и ори-



гинальный опыт создания энциклопедии по истории костюма, включающей многочисленные ссылки на произведения художественной литературы [Кирсанова, 1995]. Значительным исследованием влияния французской моды на российское общество является трехтомная энциклопедия Н.И. Епишкина, в которой можем найти детализированное описание того или иного предмета одежды с указанием его происхождения [Епишкин, 2015]. Исторический экскурс в развитие спортивного костюма, включая костюмы велосипедистов, можно встретить в диссертациях Л.В. Елинер [Елинер, 2008], О.В. Калашниковой [Калашникова, 2006], Т.О. Волобуевой [Волобуева, 2008]. Известный историк моды А.А. Васильев издал красочный альбом (вып. 5), посвященный истории развития костюмов для путешествия и туризма [Васильев, 2010]. К теме влияния велосипеда на развитие одежды обращались молодые исследователи [Капустина, 2013; Краснова, 2017]. Интернет-источники не изобилуют большим количеством материала, посвященного модным тенденциям на транспорте в конце XIX – начале XX века – это работы Л. Алябьевой<sup>43</sup>, небольшое журналистское исследование А. Жванкина<sup>44</sup>. Не приуменьшая достоинств вышеперечисленных работ, можно указать на необходимость развития направления исторических исследований, посвященных костюмам для поездок на велосипеде и автомобиле, со временем претерпевших множество изменений, впрочем, как и любая одежда.

Источниковая база при изучении истории развития костюма для поездок на велосипеде и автомобиле включает различные виды исторических опубликованных источников. Первостепенное значение в нашем исследовании имеют полезные наставления и опыт руководства для велосипедистов, где даны практические советы, в том числе и по выбору экипировки. Источником по истории костюма является русская реалистическая художественная литература XIX – начала XX века. Дополнением к опубликованным источникам, содержащим изобразительную наглядность по истории развития костюма для велосипедистов и автомобилистов, являются журнал «Автомобиль», каталоги универсального магазина в Москве «Мюр и Мерлиз», где публиковались материалы об автомобильной моде и различные рекламные материалы, содержащие информацию о видах мужских и женских костюмов, предназначенных для поездок на велосипеде и автомобиле.

### Результаты и их обсуждение

В первую очередь следует рассмотреть развитие костюма для велосипедистов, поскольку велосипед как транспортное средство был более ранним изобретением, чем автомобиль.

Мужской тип одежды для поездок на велосипеде вырабатывался опытным путем (над его выработкой потрудились доктора и знатоки-велосипедисты). Прежде всего отмечалось, что экипировка велосипедиста не должна стеснять движений, т. е. быть легкой и свободной. Обращали внимание и на цвет тканей: предпочтение отдавалось оттенкам от белого до светло-жёлтого, также рекомендовались оттенки серого цвета, что объяснялось тем, что одежда не должна была перегреваться от лучей солнца [Сакс, 1891, с. 64].

С гигиенической точки зрения одежда должна была предохранять велосипедиста от простуды, и для этой цели предлагалась легкая одежда из особой шерстяной материи, изобретенной известным доктором-гигиенистом профессором Густавом Егером. В России Юлием Панцерем, который имел патент от Густава Егера, в Лодзи была открыта единственная механическая фабрика, выпускавшая различные виды шерстяных изделий [Все-рос. гигиенич. выставка, 1893, с. 93–94]. Здесь производилась легкая одежда из особой

<sup>43</sup> Алябьева Л. 2018. Стиль вождения. URL: <https://yarodom.livejournal.com/2326347.html> (дата обращения 16.01.2022).

<sup>44</sup> Жванкин А. Мода автомобилистов начала XX века. 2016. URL: [http://muz4in.net/news/moda\\_avtomobilistov\\_nachala\\_xx\\_veka\\_11\\_foto/2016-09-08-41938](http://muz4in.net/news/moda_avtomobilistov_nachala_xx_veka_11_foto/2016-09-08-41938) (дата обращения 16.01.2022).

шерстяной материи, пропускающая испарину тела, т. е. ткань обладала гигроскопичностью, а также пористостью – воздух, проникая сквозь волокна материи, равномерно рассеивался и освежал тело [Сакс, 1891, с. 65].

Что касается фасона и отделки, то рукава куртки или жилетки не должны были быть очень широкими, сама куртка должна была застегиваться так, чтобы борта ее заходили один на другой и прикрывали грудь вдвойне. Из разнообразных курток наиболее удобной считалась *австрийка*, преимущество которой состояло в том, что, застегнутая под горло, она освобождала велосипедиста от крахмального воротничка и галстука и в то же время нисколько не лишала его приличного вида: свободная в груди, она не затрудняла дыхания и в жару могла быть полностью расстегнута [Ратко, 1895, с. 20–21].

Ради удобства и безопасности в поездке на велосипеде рекомендовалось не надевать галстуки, а также избегать поясов и ремней, которые рекомендовалось заменить подтяжками.

Брюкам также уделялось пристальное внимание – отдавалось предпочтение суженным книзу. Также предлагались короткие шаровары (панталоны), но непременно закрывающие колени [Спутник практич. жизни, 1904, с. 1786]. Материал для брюк следовало выбирать из мягкой тонкой шерсти или вязаный. Также не рекомендовалось использовать под брюками полотняные кальсоны, поскольку этот материал был жестким и мог натереть кожу ног. Чулки и носки также рекомендовалось выбирать потоньше, так как на ноги приходилась значительная нагрузка, влекущая за собой обильное выделение испарины [Там же, с. 18].

В универсальном магазине «Мюр и Мерлизи» (Москва) для любителей-велосипедистов предлагались к продаже мужские трикотажные костюмы темного-синего цвета, состоящие из фуфайки с застежкой на левом плече и брюк до колен с двумя карманами, застегивавшимися сбоку, также к таким брюкам предлагались чулки. Такой комплект стоил в 1897 г. 11 руб. 30 коп. [Мюр и Мерилизи, 1897, с. 68].

Самой подходящей обувью для велосипедиста являлись войлочные башмаки с резиновой подошвой. Они должны были быть с широким носом, поскольку узкая по фасону обувь стесняет движение пальцев ног. Обувь рекомендовалась светлого тона, поскольку башмаки темного цвета нагреваются от солнечного света так же сильно, как и одежда [Сакс, 1891, с. 68]. Также предлагалась обувь из тонкой кожи с довольно высоким голенищем, но не доходящим до колен. Еще предлагались высокие ботинки, в которые заправлялись рейтузы – это избавляло от ношения длинных нитяных чулок. Рейтузы велосипедисты переняли у конькобежцев. В этом случае цвет был более практичный – темно-синий или черный [Ратко, 1895, с. 20].

Особое внимание велосипедисты обращали на головной убор, который не должен был нагревать голову и мешать вентиляции. Для этой цели рекомендовались соломенные шляпы с неширокими полями или жокейские шапочки [Сакс, 1891, с. 68]. Велосипедисты-практики предлагали также круглую тирольскую шапочку со спущенными вниз полями – такая шапочка хорошо защищала голову от солнечных лучей и вместе с тем не позволяла дождю проникать за ворот [Там же, с. 19].

Использование велосипедов женщинами всполошило все общество, но публикации, например, доктора Волковой М.М. доказывали полезность поездок на велосипеде для женского организма и призывали всячески популяризировать этот вид транспорта среди дам [Волкова, 1897].

Женский велосипедный костюм вызвал много споров в обществе. Прежде всего, волновал вопрос эстетичности внешнего вида женщины, катающейся на велосипеде. Впервые женщина оспаривала чисто мужские атрибуты одежды – брюки и шаровары (панталоны). Считалось, что, увлекаясь поездками на велосипеде, женщина теряет свою привлекательность, походка становится более мужской [Стафф, 1903, с. 94–95]. Проведя своеобразный социологический опрос, С. де Лорис выяснила, что большинство опрошенных женщин отрицательно относятся к брюкам, лишь несколько представительниц прекрасного пола, чей род занятий связан с хореографией, высказались за использование брюк [Лорис, 1899].



Таким образом, встал острый вопрос: юбка или шаровары (пantalоны) наиболее предпочтительны в поездке? Мнения разделились: платье придает женственность, изящество, pantalоны дают удобство. Выход был найден – дамам со стройной фигурой и моложе двадцати лет рекомендовалось носить шаровары, полным дамам и старше двадцати приходилось носить короткое или длинное, составное или цельное платье.

При выборе платьев для велосипедных поездок рекомендовались недлинные суконные платья, юбки которых шьются как для верховой езды, т. е. в виде амазонки. И если платье все-таки длинное, то юбка должна быть со складками, причем складки такого платья драпировались по правой стороне. Материалом для платьев могли служить фланель или так называемый патентованный бархат, рогожка, шевиот и т. д. [Сакс, 1891, с. 69]. Необходимость нижних юбок также оспаривалась велосипедистками-практиками, поскольку они сильно мешали движению ног. Категоричными были дамы в отношении корсетов, от которых пришлось отказаться, поскольку этот элемент женской одежды сильно затруднял дыхание во время поездки.

Первые шаровары для дам, или «блумерсы», получившие название по имени американки Амелии Блумер, появились в 50-х гг. XIX века, но на тот момент общество еще не готово было принять женщину в брюках. Со временем, уже в начале XX века, общество признает новый вид женской одежды – юбку-брюки, так называемые *жюп-кюлот*. «В каждой модной мастерской, на скачках, на бульваре, в кафе – всюду «*jupe-culotte*» – и когда видишь их в таком количестве, то поневоле убеждаешься, что этот оригинальный костюм будет принят в скором времени так же, как были приняты узкие юбки с перехватами [Епишкин, т. 2, 2017, с. 45].

Элегантными и приличными считались светлые или темные блузы, сшитые в форме рубашек из легко стирающейся материи – бумажной или шелковой, дополненные полуоткрытыми шелковыми жакетками. Также надевали белую суконную жилетку, вышитую черным шелковым суташем, называемую *дра-амазон* [Епишкин, т. 1, 2015, с. 798].

Кроме того, дамы-велосипедистки охотно употребляли составную «комбинацию», т. е. превращали pantalоны и рубашку в одно целое, причем и то, и другое шилось из бумажной, шерстяной или шелковой тканей, которые лучше всего предохраняли от простуды. Надевались рубашка и кальсоны из полотняной или хлопчатобумажной материи, штаны, длинные английские чулки и сапожки или полусапожки с полотняными или суконными гамашами на случай пыли или холода [Женщина в семейной и социальной жизни, 1901, с. 201–203]. Наконец, дамам предлагались выкройки, чтобы самим сшить двубортные и однобортные куртки, а также юбку и блузку для поездок на велосипеде [Долинский, 1906, с. 51, 54–55, 179–180].

Завершал женский образ велосипедистки головной убор. Дамские модные шляпки были малопригодны для поездок и заменялись шапочкой типа жокейской – красивой и в то же время кокетливой. Применялись также небольшие так называемые *матросские шляпы* с прямыми полями и гладкой лентой или мягкие войлочные шляпы. Импровизированным дополнением к дамскому головному убору служила вуаль [Сакс, 1891, с. 70].

Обязательным элементом женского образа на велосипеде являлись перчатки, из которых наиболее практичными считались так называемые шведские: они шились особым образом – лицевая сторона таких перчаток представляла собой оборотную сторону выделанных шкур и была похожа на замшу.

Костюмы велосипедистов и автомобилистов значительно различались, связано это было прежде всего с большей скоростью передвижения и совершенно иным способом управления транспортным средством. Единственное, что объединяло моды велосипедистов и автомобилистов, – это простота и защита от непогоды. В то же время на первом месте была элегантность одежды.

То, что одежда должна была быть удобной, теплой и комфортной, объяснялось типами кузовов автомобилей: они длительное время имели открытый верх, поэтому води-

тель и пассажиры не имели возможности укрыться от ветра, осадков и т. п. Требования к костюму автомобилиста были категоричнее, это объяснялось более высокими скоростями, чем у велосипеда, и в связи с этим большей вероятностью травмирования.

Прежде всего, рекомендовалось носить рабочие блузы, обычно синие, получившие за границей и в России широкое применение на заводах и в мастерских [Бодри де Сонье, 1915, с. 29]. С целью уменьшения притока воздуха водителям рекомендовали носить особые нарукавники, передний край которых был бы сужен настолько, что плотно облегал манжеты рубашки. Кроме того, это позволяло беспрепятственно добираться до труднодоступных мест между частями механизма, при этом в рукава не капало масло и ими не стиралась грязь с механизмов. Вдобавок считалось, что пряжки и пуговицы, стягивавшие широкие рукава, – это некрасиво, а также портит одежду и собирает у кистей рук складки, весьма стесняющие действия водителя.

С той же целью под одежду в рукавах пальто пришивали к сукну ширмочки из тонкой материи и стягивали их резинкой в центре. Руку просовывали сквозь это кольцо, получившаяся ширмочка плотно облегла руку и таким образом рукава не обдувались ветром [Там же, с. 30].

В качестве верхней одежды автомобилистам рекомендовались *кашпутьеры* (букв. «защита от пыли», пыльник). «Их шили из мопера, летнего драпа, полотна для лета и т. д. Модель сделана из драпа сераго пыльного цвета и убрана широкими коричневыми трессами и серыми басонными пуговицами, вышитыми коричневым шелком...» [Епишкин, т. 2, 2017, с. 195–196]. Мопер – шерсть ангорской козы, сырье для производства мохеровой пряжи (Прим. – Л. Д.). А также использовали *параплюи де шоффёр* – особое непромокаемое пальто без застежек, надевающееся через голову, резиновый воротник которого плотно обхватывал шею и был очень удобен для сохранения платья при уходе за автомобилем [Епишкин, т. 3, 2017, с. 52]. Использование параплюи мы находим в произведении русского прозаика и драматурга Николая Федоровича Олигера: «Шоффер дает полный ход, еще круче изгибает спину, и широкие складки его непромокаемого плаща пузыряются от встречного ветра». [Олигер, 1913, с. 37]. Такие плащи с капюшоном, сшитые из черного виксатина, продавались в московском универсаме «Мюр и Мерлиз» и представляли собой плащ ниже колен, без рукавов. Его стоимость зависела от длины плаща и варьировалась от 2 руб. 20 коп до 4 руб. 40 коп. [Мюр и Мерлиз, 1897, с. 75]

Перчатки являлись неотъемлемой частью гардероба водителя автомобиля – это было и презентабельно, и необходимо ради сохранения рук от повреждений. Чтобы убедиться в необходимости перчаток, сомневающемуся водителю предлагалось надеть их и поехать за рулем часа два – этого было достаточно: и пятна, и ссадины на перчатках были вполне убедительны. Во всех случаях предлагалось брать перчатки одним номером больше тех, которым пользовались обычно. Кроме того, рекомендовалось покупать перчатки со швами наружу и обращать особое внимание на прочность пошива.

Защититься от струи воздуха можно было с помощью перчаток с раструбами, которые выполнялись из твердой кожи и покрывали манжеты. Также использовались *краги* (съёмные нарукавники), пристегивающиеся резиной, – их можно было надеть поверх обычных перчаток, защищая таким образом и края рукавов, и манжеты [Реклама, 1913].

Особое внимание было к брюкам мужчин, которые должны были быть неширокими или стянутыми с помощью пряжки, так как иначе они могли пачкаться или даже зацепляться за выступающие части механизма. Но самым рациональным были специально сшитые брюки-рейтузы, плотно облегающие ноги. Также многие автомобилисты носили короткие шаровары из мягкой лайковой кожи на подкладке из байки [Лосицкий, 1914, с. 46]. Очень часто к ним добавляли гетры или же обмотку икры кожаной тесьмой, как у горцев, что было весьма удобным. К слову, шаровары были удобны для длительных поездок, но совершенно не годились для кратковременных – не всегда была возможность, время и место, чтобы быстро облачиться в классические брюки. И для этой цели придумали удобные



так называемые *плед-панталоны* (couverture-pantalon), поскольку больше всего при уходе за автомобилем страдала, конечно, нижняя часть одежды. Эти плед-панталоны в распушенном виде закрывали ноги при поездке, а превращенные в брюки давали полную свободу движений. Они были очень легки, теплы, прочны, могли сниматься и надеваться, превращаться в плед и наоборот в несколько секунд. Выполнялись такие плед-панталоны из драпа, кожи, меха, резины и пр. [Автомобильные моды, 1903, с. 90–92].

Для поездок в холодное время применялись полукомбинезоны мехом наружу, выпускавшиеся поверх полуботинок. В осеннюю пору автомобилистам предлагались полностью кожаные костюмы: комбинезон, куртка, шлем. В повести для детей «Тринадцатая» детской писательницы Лидии Алексеевны Чарской мы находим описание такой меховой экипировки: «Посреди двора стоял новенький, нарядный, очень вместительный автомобиль, охраняемый человеком, с головы до ног закутанным в мех наподобие эскимоса и с огромными очками-предохранителями на глазах. Человек оказался шоффером» [Чарская, 1913, с. 213].

Обуви автомобилисты уделяли особое внимание. Для дальних поездок, в особенности в холодную погоду, очень практичными считались полуботинки, в которые заправляли низ брюк. Носили также высокие ботинки или даже легкие валенки с кожаным низом. Зачастую они подбивались мехом и делались такой ширины, что в них входила нога вместе с обычной обувью. Правда, такая обувь придавала ногам очень грубый вид, но зато было тепло и мягко, ноги были хорошо защищены от дождя и мороза. Мех имел и свои недостатки – он уничтожал блеск начищенной обуви, и автомобилист приезжал к цели своей поездки с серыми ботинками (однако блеск их очень легко восстанавливался) [Бодри де Сонье, 1915, с. 32].

Не рекомендовалось водителям одеваться в одежду, накидывающуюся на плечи, например, в пелерины. Малейший порыв ветра мог внезапно поднять края пелерины и закрыть лицо во время вождения, тем самым спровоцировав опасную ситуацию. Также не рекомендовались капюшоны, шарфы с развевающимися концами, плохо пристегивающиеся элементы одежды и вообще любая одежда, которая могла бы стегать по лицу и закрывать глаза. Также не допускались пледы на коленях водителя, так как они могли соскользнуть, запутаться в механизме и помешать управлению педалями, препятствуя их нажиму.

Также из-за соображений безопасности водителями исключалась во время вождения обувь, подбитая крупными гвоздями. Причин тому было несколько: гвозди портили резиновые коврики автомобиля, но главным образом такая обувь соскальзывала с педалей, что опять же могло создать аварийную ситуацию на дороге.

Не рекомендовалась и слишком тонкая обувь, которая, как считалось, быстро изнашивается в результате сгибания ступни при нажиме на педали. Также такая обувь была непрактичной во время ремонта автомобиля. Идеальной считалась свободная обувь с несколько выступающей подошвой, на которой ступня будет держаться ровно. В продаже имелись и рекомендуемые автомобилистам теплые сапоги-валенки с резиновой союзкой, абсолютно непромокаемые [Прейс-курнт, 1913, с. 54].

Поскольку скорости автомобилей были достаточно приличными – 16–30 км/ч, то никакой головной убор не мог удержаться без ремешка. Необходима была специальная фуражка для гонщиков, снабженная наушниками, но со слуховыми отверстиями в них. Автомобилисту необходимо было иметь возможность ясно слышать то, что делалось вокруг, и, кроме того, прислушиваться к шуму всего механизма автомобиля.

Необходимо было защищать глаза от пыли, мелких камешков, мошки, предохранять от болезненных и опасных ударов. Очки были необходимы одновременно и для обеспечения управления автомобилем, и для предохранения глаз от повреждений. Очки-консервы были неотъемлемой частью экипировки любого автомобилиста, которое защищали не только глаза, могли закрывать почти пол-лица, предохраняя от обветривания. Очки состо-

яли из кожаной пластины или шелкового материала с вырезом для носа и закреплялись с помощью ремешка. Для увеличения бокового обзора стекла могли располагаться под углом по краям. Стекла могли быть прозрачные или синего цвета, что защищало глаза от ультрафиолетового излучения. Очки-консервы для автомобилистов продавались в Санкт-Петербурге в оптическом магазине О. Рихтера [Автомобильные моды, 1903, с. 42–43]

Общее представление об экипировке водителя показано в произведении русского писателя и публициста Ивана Сергеевича Шмелева «Забавное приключение»: «...надел походную, как он называл, куртку боевого цвета, покроя «френч», с клапанами и карманами, высокие сапоги и крутого сукна спортсменскую кепку, с большими консервами, и стал похож на автомобилиста с плаката» [Слово, 1917, с. 121]. Наверное, нужно представить и соответствующее выражение лица водителя, преисполненного чувством гордости от владения таким чудом техники начала XX века, как автомобиль.

Поскольку женщины рассматривались изначально как пассажиры в автомобилях, то, соответственно, модные одежды для них должны были отвечать критериям обеспечения тепла, комфорта и изящности. Так, женщинам рекомендовалось в холодную пору надевать меховое манто с широким воротником, обеспечивающим дополнительное тепло, и шляпу с меховой отделкой [Автомобильные моды, 1903, с. 42–43]. Изящными считались подбитые леопардовыми шкурами пальто для автомобилисток в сочетании с мехом белой лисицы для боа и муфт [Епишкин, т. 2, 2017, с. 410].

Демисезонная одежда для поездок на автомобиле представляла собой длинное пальто с небольшим воротником и накладными карманами, выполненным из ткани *тюссор*. Она делалась только серых оттенков и украшалась обычно гипюром того же цвета [Там же, с. 628–629].

Дамские головные уборы для поездки в автомобиле представляли собой шляпы, выполненные из фетра двух цветов, которые легко могли превратиться в капор и защитить от ветра, затем капор превращался обратно в элегантную шляпу [Автомобильные моды, 1903, с. 42–43]. Дополнением к шляпам всегда были вуали, которые обеспечивали фиксацию шляпы на голове, защиту ушей от продувания, также с помощью вуали закрывали лицо, сохраняя тем самым от обветривания.

Всю необходимую экипировку для поездок можно было приобрести в торговом доме «С. Эсерс и К. Схейфальс», располагавшемся в Санкт-Петербурге по адресу ул. Гороховая, д. 15, и занимавшемся продажей в том числе готового женского и мужского платья, предназначенного для велосипедных и автомобильных поездок, там же предлагались специальные костюмы, обувь, белье, шляпы и т. д. [Реклама, 1913].

### Заключение

Мода велосипедистов и автомобилистов претерпевала значительные изменения – этому способствовало, в частности, совершенствование видов тканей. Женская эмансипация позволила вовсе отказаться от платьев во время поездки, а мужской костюм превратился в более простой и удобный. Автомобиль приобрел закрытый салон, все «плюющиеся» форсунки, пачкавшие одежду автомобилиста, ушли под капот. Ветер обдувал только тогда, когда выглядывали из машины, следовательно, отпали многие атрибуты одежды, так необходимые изначально. Поездки на этих видах транспорта стали комфортными. История одежды, даже такой специфической, как для велосипеда и автомобиля, – это своеобразный маркер прогресса общества, позволяющий оценить, насколько человек был готов к техническим изменениям, как он к ним приспособился, сумев сохранить достоинство, изящность и элегантность. Последние слова являлись постоянным атрибутом характеристики одежды водителей и велосипедистов в опубликованных источниках конца XIX – начала XX века.





### Список литературы

- Автомобильные моды. 1903. Автомобиль, 3: 42–43.  
Автомобильные моды. 1903. Автомобиль, 6: 90–92.  
Бодри де Сонье Л. 1915. Искусство пользоваться автомобилем. СПб, скл. изд. Ник. Орловского. 304 с.  
Васильев А.А. 2010. История моды: альбом открыток. Вып. 5. М, Этерна. 16 с.  
Волкова М.М. 1897. О влиянии велосипеда на здоровье женщины. СПб, тип. В.С. Балашева и К°. 97 с.  
Волобуева Т.О. 2008. Эволюция городского костюма как отражение модернизационных процессов в российском обществе второй половины XIX – начала XX вв. Автореферат дис. ... кандидата исторических наук. М. 26 с.  
Всероссийская гигиеническая выставка. 1893. СПб, знамен. тип. и лит. С.Ф. Яздовского и К°. 148 с.  
Долинский Р.Э. 1906. Самоучитель кройки статского, военного, гражданского, детского платья; платья для духовенства, спорт-костюмы для дам и кройка белья (мужского, женского и детского), по новейшей методе, (по масштабу и сантиметру). Юрьев, В типо-литограф. Эд. Бергмана. 188 с.  
Елинер Л.В. 2008. Спортивная мода на рубеже XX – XXI веков: генезис и основные направления. Автореферат дис. ... кандидата искусствоведения. СПб. 18 с.  
Епишкин Н.И. 2015. Исторический словарь французской моды в России. Т. 1. М, Епишкин Н.И. 850 с.  
Епишкин Н.И. 2017. Исторический словарь французской моды в России. Т. 2. М, Епишкин Н.И. 728 с.  
Епишкин Н.И. 2017. Исторический словарь французской моды в России. Т. 3. М, Епишкин Н.И. 895 с.  
Женщина в семейной и социальной жизни. 1901. СПб, тип. И. Гольдберга. 500 с.  
Калашникова О.В. 2006. Роль аксессуаров в женском светском костюме Франции 1870–1910 гг. Автореферат дис. ... кандидата искусствоведения. СПб. 26 с.  
Капустина Д.М. 2013. Мода на велосипед и её влияние на развитие женского спортивного костюма в конце XIX – начале XX в. Молодой ученый. № 7. С. 459–462.  
Кирсанова Р.М. 1995. Костюм в русской художественной культуре XVIII – первой половины XX вв. М., Большая рос. энцикл. 381 с.  
Краснова А.И. 2017. История велосипеда и одежды для велоспорта // Вестник молодых ученых Санкт-Петербургского государственного университета технологии и дизайна. 3: 272–274.  
Лорис С. де. 1899. Женщины и велосипед и что они о нем думают. М, Л.Л. Снегирев. 44 с.  
Лосицкий Н.М. 1914. Полное руководство для каптенармусов (ротных и эскадронных, с их помощниками, полковых: казначейских, квартирмейстерских и оружейных) в пехоте, кавалерии, инженерных и вспомогательных войсках: пособие для районных (эскадронных) командиров и чинов полкового штаба по заведыванию отделами войскового хозяйства. Киев, тип. А.М. Пономарева. 420 с.  
Мюр и Мерилиз. Универсальный магазин. Москва. Сезон весны 1897 г.: образцы мануфактурного, шелкового, полотняного и проч. товара. 1897. М, Типо-литограф. Т-ва И.Н. Кушнерев и К°. 98 с.  
Олигер Н.Ф. 1913. Собрание сочинений. Т. 1. СПб, Просвещение. 311 с.  
Прейс-курант. Сезон 1912/13 года. Крупнейший в Европе склад оружия, спортивных и дорожных вещей А.А. Биткова в Москве. 1913. М. [б.и.]. 56 с.  
Ратко В. 1895. Друг велосипедиста: необходимые сведения и полезные советы. СПб, тип. товарищ. «Обществ. Польза». 63 с.  
Реклама. 1913. Автомобиль, 1.: 102.  
Сакс Г.Т. 1891. Велосипед: теория и практика. Опыт руководства для любителей и любителей велосипедистов и военно-велосипедных команд. СПб, тип. Тренке и Фюсно. 141 с.  
Слово: сборник. 1917. Москва, Книгоиздательство писателей в Москве, 231 с.  
Спутник практической жизни: сист. сб. всевозмож. практ. сведений и полез. советов по различ. запросам и потребностям повседнев. жизни. 1904. СПб, Г.Г. Бродерсен. 1281–2218 стб.  
Стафф Б. 1903. Секрет нравиться мужчинам. СПб, тип. М-ва путей сообщения. 140 с.  
Чарская Л. А. 1913. Тринадцатая: повесть для детей. СПб, т-во М.О. Вольф, 242 с.



## Referenses

- Avtomobilnye mody [Car mods]. 1903. *Avtomobil*, 3: 42–43.
- Avtomobilnye mody [Car mods]. 1903. *Avtomobil*, 6: 90–92.
- Bodri de Sone L. 1915. *Iskusstvo polzovatsya avtomobilem* [The art of driving]. Sankt-Peterburg, skl. izd. Nik. Orlovskogo. 304 p.
- Vasilev A.A. 2010. *Istoriya mody: albom otkrytok* [Fashion History: postcard album]. Vyp. 5. Moscow, Eterna. 16 p.
- Volkova M.M. 1897. *O vliyaniy velosipeda na zdorov'e zhenshchiny* [On the impact of cycling on women's health]. Sankt-Peterburg, tip. V.S. Balasheva i K<sup>o</sup>. 97 p.
- Volobueva T.O. 2008. *Evolyuciya gorodskogo kostyuma kak otrazhenie modernizacionnykh processov v rossijskom obshchestve vtoroj poloviny XIX – nachala XX vv.* [The evolution of urban costume as a reflection of modernization processes in Russian society in the second half of the 19th – early 20th centuries.]. *Avtoreferat dis. ... kandidata istoricheskikh nauk*. Moscow. 26 p.
- Vserossiyskaya gigienicheskaya vystavka [All-Russian hygienic exhibition]. 1893. Sankt-Peterburg, znamen. tip. i lit. S.F. Yazdovskogo i K<sup>o</sup>. 148 p.
- Dolinskij R.E. 1906. *Samouchitel krojki statskago, voennago, grazhdanskago, detskago plat'ya; platya dlya duhovenstva, sport-kostyumy dlya dam i krojka belya (muzhskago, zhenskago i detskago), po novejshej metode, (po masshtabu i santimetru)* [Self-instruction manual for cutting civilian, military, civilian, children's dresses; dresses for the clergy, sports suits for ladies and tailoring (men's, women's and children's), according to the latest method (scale and centimeter)]. Yuriev, V tipo-litogr. Ed. Bergmana. 188 p.
- Eliner L.V. 2008. *Sportivnaya moda na rubezhe XX – XXI vekov: genezis i osnovnye napravleniya* [Sports fashion at the turn of the 20th – 21st centuries: genesis and main directions]. *Avtoreferat dis. ... kandidata iskusstvovedeniya*. Sankt-Peterburg. 18 p.
- Epishkin N.I. 2015. *Istoricheskij slovar francuzskoj mody v Rossii* [Historical dictionary of french fashion in Russia]. T. 1. Moscow, Epishkin N.I. 850 p.
- Epishkin N.I. 2017. *Istoricheskij slovar' francuzskoj mody v Rossii* [Historical dictionary of french fashion in Russia]. T. 2. Moscow, Epishkin N.I. 728 p.
- Epishkin N.I. 2017. *Istoricheskij slovar' francuzskoj mody v Rossii* [Historical dictionary of french fashion in Russia]. T. 3. Moscow, Epishkin N.I. 895 p.
- Zhenshchina v semejnoy i socialnoj zhizni* [Woman in family and social life]. 1901. Sankt-Peterburg, tip. I. Goldberga. 500 p.
- Kalashnikova O.V. 2006. *Rol aksesuarov v zhenskom svetskom kostyume Francii 1870–1910 gg.* [The role of accessories in women's secular costume in France 1870–1910]. *Avtoreferat dis. ... kandidata iskusstvovedeniya*. Sankt-Peterburg. 26 p.
- Kapustina D.M. 2013. *Moda na velosiped i eyo vliyanie na razvitie zhenskogo sportivnogo kostyuma v konce XIX – nachale XX v.* [Bicycle fashion and its influence on the development of women's sportswear in the late 19th – early 20th centuries]. *Molodoj uchenyj*. 7: 459–462.
- Kirsanova R.M. 1995. *Kostyum v russkoj hudozhestvennoj kulture XVIII – pervoj poloviny XX vv.* [Costume in Russian artistic culture of the 18th – the first half of the 20th centuries]. Moscow, Bolshaya ros. encikl. 381 p.
- Krasnova A.I. 2017. *Istoriya velosipeda i odezhdy dlya velosporta* [History of the bicycle and cycling clothing]. *Vestnik molodyh uchenyh Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta tekhnologii i dizajna*. 3: 272–274.
- Loris S. de. 1899. *Zhenshchiny i velosiped i chto oni o nem dumayut* [Women and the bike and what do they think of it]. Moscow, L.L. Snegirev. 44 p.
- Losickij N.M. 1914. *Polnoe rukovodstvo dlya kaptenarmusov (rotnyh i eskadronnyh, s ih pomoshchnikami, polkovykh: kaznachejskih, kvartirmisterskih i oruzhejnyh) v pekhote, kavalerii, inzhenernyh i vspomogatel'nyh vojskakh: posobie dlya rajonnyh (eskadronnyh) komandirov i chinov polkovogo shtaba po zavedyvaniyu otdelami vojskovogo hozyajstva* [A complete guide for commanders (company and squadron, with their assistants, regimental: treasury, quartermaster and weapons) in the infantry, cavalry, engineering and auxiliary troops: a guide for district (squadron) commanders and regimental headquarters ranks for managing departments of the military economy]. Kiev, tip. A.M. Ponomareva. 420 p.



- Myur i Meriliz. Universal'nyj magazin [Muir and Marylise. Supermarket]. Moscow. Sezon vesny 1897 g.: obrazcy manufakturnago, shelkovago, polotnyanago i proch. tovara. 1897. Moscow, Tipo-litogr. T-va I. N. Kushnerev i K<sup>o</sup>. 98 p.
- Oliger N.F. 1913. Sobranie sochinenij [Collected works]. T. 1. Sankt-Peterburg, Prosveshchenie. 311 p.
- Prejs-kurant. Sezon 1912/13 goda. Krupnejshij v Evrope sklad oruzhiya, sportivnyh i dorozhnyh veshchej A.A. Bitkova v Moskve [Price-list. Season 1912/13. Europe's largest warehouse of weapons, sports and travel items A.A. Bitkova in Moscow]. 1913. Moscow. [b.i.]. 56 p.
- Ratko V. 1895. Drug velosipedista: neobhodimye svedeniya i poleznye sovery [A cyclist friend: essential information and useful tips]. Sankt-Peterburg, tip. tovarishch. «Obshchestv. Polza». 63 p.
- Reklama [Advertising]. 1913. Avtomobil, 1.: 102.
- Saks G.T. 1891. Velosiped: teoriya i praktika. Opyt rukovodstva dlya lyubitelej i lyubitel'nic velosipedistov i voenno-velosipednyh komand [Bicycle: theory and practice. Experience guide for amateur and amateur cyclists and military cycling teams]. Sankt-Peterburg, tip. Trenke i Fyusno. 141 p.
- Slovo: sbornik [Word: collection]. 1917. Moscow, Knigoizdatelstvo pisatelej v Moskve, 231 p.
- Sputnik prakticheskoj zhizni: sist. sb. vsevozmozh. prakt. svedenij i polez. sovetov po razlich. zaprosam i potrebnyam povsednev. Zhizni [Companion to practical life: a system of all sorts of practical information and useful tips for various requests and needs of everyday life]. 1904. Sankt-Peterburg, G.G. Brodersen. 1281–2218 stb.
- Staff B. 1903. Sekret nravit'sya muzhchinam [The secret to being liked by men]. Sankt-Peterburg, tip. M-va putej soobshcheniya. 140 p.
- Charskaya L.A. 1913. Trinadcataya: povest dlya detej [Thirteenth: a story for children]. Sankt-Peterburg, t-vo M.O. Volf, 242 p.

**Конфликт интересов:** о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

**Conflict of interest:** no potential conflict of interest related to this article was reported.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Логинава Диана Васильевна, к. и. н., доцент кафедры общественных наук института экономики и социальных технологий, Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна, г. Санкт-Петербург, Россия

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Diana V. Loginova, candidate of historical sciences, associate professor, Department of Social Sciences, Institute of Economics and Social Technologies, St. Petersburg State University of Industrial Technologies and Design, St. Petersburg, Russia