

Е. В. Баранова

**ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ КАЛИНИНГРАДА
В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ
ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ СЕМЕЙНЫХ ФОТОАРХИВОВ**

60

В ракурсе «визуального поворота» в социальных и гуманитарных науках рассматривается социокультурная значимость развития транспорта в СССР в так называемых трофейных городах на примере Калининграда. На основе семейных фотоархивов 1950–1980-х гг., представленных в цифровом проекте Балтийского федерального университета им. И. Канта «Народный альбом», предпринимается попытка осознать роль общественного, рабочего и личного транспорта в жизни советского человека.

The article attempts to analyse the socio-cultural significance of transport development in the USSR within the framework of 'visual turn' in social sciences and the humanities. The author uses family photo archives of the 1950s–1980s, presented in the "People's Album", a digital project of the Immanuel Kant Baltic Federal University, to explore the role of the public, company and personal transport in the life of the Soviet people.

Ключевые слова: социальная история, визуальный поворот, транспорт, советская повседневность, Калининград.

Key words: social history, visual turn, transport, Soviet everyday life, Kaliningrad.

Свобода перемещения является одним из ключевых показателей уровня развития социума. Новые возможности мобильности в городском пространстве вызвали не только ряд достаточно очевидных экономических изменений, но и привели к значительным социокультурным трансформациям, сформировали новую ментальность и систему ценностей городских жителей, повлияли на возникновение новых социальных практик и ритуалов.

Городской транспорт — один из важнейших факторов, обеспечивающих жизнеспособность города, эффективность и нормальное функционирование, объединяя разрозненные части города в единый сложный организм [13]. В СССР развитие транспорта обладало своей спецификой. Так, все виды транспорта общего пользования были составными частями единой транспортной системы и представляли собой государственную собственность. Часть транспортных средств принадлежала колхозам, а также частным лицам (индивидуальные легковые автомобили, плавсредства и т. д.) [5].

Ряд западных исследователей говорят о существовании специфической советской автомобильной культуры. Большинство ученых рас-



смаатривают советскую автомобильную культуру в контексте зависимости от государственной идеологии, но также обращаются к анализу повседневных практик взаимодействия с автомобилями — как личными, так и ведомственными. Кроме того, эти исследования касаются не только легкового автотранспорта, но и грузового и в некоторой степени общественного [12, с. 3]. Основатель нового социологического направления под названием «мобильная социология» Джон Урри утверждает, что «социология города явно недооценивает различные аспекты мобильности, сопряженные с транспортным средством. Социология проигнорировала ключевое значение автомобиля, который не есть лишь система производства или потребления. Значение автомобиля в том, что он преобразует гражданскую жизнь, преобразует жилье, путешествие и социализацию посредством автомобилизированного временно пространства» [2, с. 59].

Интерес к транспорту как важному фактору функционирования города как социокультурного объекта в российской историографии стал заметен в начале 2000-х гг. Так, в 2001 г. вышел культурологический сборник «Город в процессах исторических переходов: Теоретические аспекты и социокультурные характеристики» [8]. Интересна статья Г. А. Гольца «Транспортно-географические закономерности и пространственно-временные свойства расселения в городах и агломерациях». Г. А. Гольц отметил, что «важную роль в организации и функционировании города приобретают коммуникативные связи, и прежде всего пространственно-временные характеристики транспортных передвижений» [8, с. 58 — 63]. В 2011 г. Елена Трубина издала монографию «Город в теории. Опыт осмысления пространства» [16]. Автор призывает «вернуться к мобильности», то есть объединить в одном междисциплинарном поле исследования транспорта как средства мобильности и самые разнообразные виды движения людей и вещей» [16, с. 156].

Транспортный сюжет становится одной из важных тем официальной фотохроники в Советском союзе, отражая развитие промышленного производства, социальную направленность государства через изображение общественного и личного транспорта. Определенно, что такого рода фотоснимки лишь отчасти можно назвать документальными. Работа фотографов и ретушеров безусловно была детерминирована не только представлениями об эстетике городских видов, но и политическими установками на создание процветающего советского города [9]. Методы «визуального поворота» позволяют рассмотреть официальную городскую фотографию не как документ, отражающий реальное положение, но как средство воспроизведения идеальной действительности.

В нашем исследовании к транспортной тематике мы обращаемся через призму семейной фотохроники. Как отмечает французский социолог Пьер Бурдьё, в Советском Союзе альбомы наполнены изображениями знаменательных событий — свадеб, семейных празднеств, церемоний награждения и т. п. Однако, несмотря на сходство общего характера фотографируемых явлений, конкретный выбор неизменно было продиктован социальными и культурными особенностями понимания того, что представляет собой это «социально принятое и положительно оцениваемое изменение» [15].

В статье предпринимается попытка в ракурсе «визуального поворота» рассмотреть социокультурную значимость транспорта в так называемых трофейных городах на примере Калининграда (особая зона, которая должна была заново включиться уже в советское пространство), проследить основные транспортные сюжеты и увидеть особенности советской транспортной культуры. Основным источником работы послужил проект Центра социально-гуманитарной информатики БФУ им. И. Канта «Народный альбом», в рамках которого был создан цифровой виртуальный архив семейных фотографий. На данный момент портал содержит более 1300 фотографий Калининграда и области с 1946 по 1990 г. [3]. В ходе анализа сюжетов был создан ряд интервью с обладателями фотографий, их комментарии легли также в основу нашей работы. Транспортный сюжет прослеживается на десятой части фотоснимков. В ходе исследования транспортная тематика была классифицирована на три темы. На фотографиях присутствует пассажирский транспорт, рабочий и личный, каждый вид имеет свою специфику и особенности отображения в семейных фотохрониках.

Первый сюжет показывает общественный транспорт. В СССР главенствующая роль в городских пассажироперевозках принадлежала массовому общественному транспорту. Советские экономисты объясняли это рациональными экономическими методами: «...так как стоимость поездок очень низкая, многие, у кого есть машина, предпочитают ездить на работу на метро, автобусе, троллейбусе или трамвае» [14].

На основе семейной фотохроники можно проследить особенности развития общественного транспорта на новой советской территории. На фотографиях 50–60-х гг. мы встречаем первые модели ПАЗов, служившие для районных перевозок, очень неудобные по воспоминаниям современников. По городу двигались первые автобусы с автоматической коробкой автомат ЛИАЗы, в 70–80-е гг. появляются легендарные венгерские Икарусы, которые ценились пассажирами за плавность хода (рис. 1, 2).



Рис. 1. Советск, 1972 г. Из Архива Калининградского филиала Санкт-Петербургского государственного аграрного университета



Рис. 2. Калининград, 1985 г. Из архива А. Захарова

Не менее популярен был трамвай. Немецкие трамвайные пути, проложенные по всем городу, встречаются на многих фотографиях. Как вспоминает владелец фотографии, одна из переселенок Нина Петрова: «трамвай пустили в 1947 г. Больше всего им пользовались, трамваи были немецкие, советские завезли позже. Все дороги в городе были разбитые, иногда встречались разбитые немецкие трамвайные вагоны». Интересной задачей для Калининграда в конце 50-х гг. стало отсутствие в СССР выпуска трамвайных вагонов для узкой колеи, их нужно было приобретать за рубежом. Весной 1954 г. советским правительством было принято решение о закупке в ГДР узкоколейных трамвайных вагонов для Калининграда и Выборга. Именно эти вагоны можно увидеть на фотографии Нины Петровой (рис. 3).



Рис. 3. Калининград. Площадь трех маршалов.
На фото: Соловьева (Пальченко) Зинаида Петровна, Соловьев Иван Петрович,
Петрова Нина Петровна, 1954 г. Из архива Д. Житиневича

Авторы, комментируя такие фотографии, часто критично сообщают о работе общественного транспорта. Так, Иван Игнатенко отмечает: «Переполненные, вечно стоишь на остановке мерзнешь. Утром невозможно втиснуться. А если втиснулся, то висишь на этих поручнях, один к одному, как селедка в бочке. Общественный транспорт ходил не очень четко и опаздывал. Больше ездили на автобусах». Негативные моменты просачивались и на страницы прессы, в «Калининградской правде» в 1961 г. описывается следующим образом автобусная станция: «Кузов разбитого автобуса, переоборудован в “салон автобусной станции”. Салон построен без архитектурных излишеств: колонн, пилоастров, капителей, без окон и отопления. Пассажирам представлена неограниченная возможность вдыхать полной грудью свежий (морозный) воздух» [10]. Общественный транспорт не был желанным элементом на семейных фотографиях, он — лишь фон, например для встречи старых друзей или идущих с пар студентов (рис. 4).



Рис. 4. Калининград, Ленинский проспект, 1960–1970 гг.
На фото: Кочнев Валерий Владимирович. Из архива А. Кириченко

Иногда обладатель фотографии специально дистанцируется от общественного транспорта. И. Кубышкина комментируя фотографию, отмечает: «Мой дядя (Афонин Р.Г.) ждет такси на одной из Калининградских улиц» (рис. 5). Таким образом, в центре такой фотографии человек в городе, неизменным атрибутом которого был общественный транспорт.

Типичным является следующее описание фотографии: «Это в Калининграде, на остановке Александра Невского. Двойка ходила по Невского, восьмерка, пятерка. Мы вышли с Артиллерийской, из дома, шли к этой остановке, и захотелось запечатлеть жену и дочь» (И. Игнатенко) (рис. 6).



Рис. 5. Калининград, начало 1960-х гг.
На фото: Р.Г. Афонин. Из архива И.Н. Кубышкиной



Рис. 6. Калининград, пересечение ул. Артиллерийской и ул. Невского, 1976 г.
На фото: Игнатенко Ираида Федоровна с дочерью Игнатенко (Фостовой)
Ольгой Ивановной. Из архива С. Фостовой

Более многочисленной является группа фотографий, на которой изображен служебный транспорт. Ввиду монополии государства на средства производства грузовые автомобили в СССР не могли принадлежать частным лицам [4, с. 56]. На семейных фотографиях преобладают машины, связанные с калининградским промышленным комплексом («Балткран», «Агропром», АТХ (автомобильно-транспортное хозяйство)) (рис. 7, 8).



Рис. 7. Калининград, ул. Колхозная, 1960–1970 гг. На заводе «Балт-Кран». На фото: Оленин Иван Николаевич – слева. Из архива А. Кириченко



Рис. 8. Калининград, начало 1960-х гг. Из архива М. Косухина

Труд шофера с нарастающей автомобилизацией страны становился массовым и уважаемым, зарплаты в отрасли были более чем удовлетворительными. При среднем заработке в 140 руб. шофер легкового автомобиля получал 130–160 руб. в месяц, а зарплата водителя грузовика начиналась от 225 руб. Более того, на некоторых не особо крупных предприятиях водитель мог зарабатывать куда больше самого директора, которого он же и возил.

Характерная карьера шофера описана автором фотографий Витольдом Левшей: «После демобилизации, пошел на легковые 3 года, возил начальника на Артиллерийскую, на флот (платили 60 коп.), в 1960-е ушел на стройку, работал на “Камазах” и “Мазах”. Гараж был на Дзержинского, в бригаде 17 машин. Строили пятиэтажки по поселкам, материал везли с Гусева. Платили 300 руб., вставал в 5-00 утра, до часу ночи. В 1980 г. вышел на пенсию, непрерывный стаж 53 года» (рис. 9).



© ЦСГИ БФУ им. И. Канта



67

Рис. 9. Калининград, ул. Дзержинского, 1986. На техническом осмотре в Агропроме. На фото: Левша Витольд Яцкович. Из архива В. Левши

Профессия шофера была не только хорошо оплачиваемой, но и выгодной. Зачастую водители использовали служебный транспорт в личных целях, на подработках. Как сообщалось в «Калининградской правде» 9 августа 1984 г. в статье «Самосвал на даче или о том, как государственный транспорт используется в личных целях», «мы видим примеры, как иные государственный транспорт путают и сознательно — с личным. За несколько дней участниками рейда были задержаны десятки подобных нарушителей. Личные дела, оказывались для каждого самыми важными — подумаешь мол, расход бензина, прогон транспорта, велики ли убытки! Объяснения, почему дачные участки часто напоминают автостоянки гостранспорта, надо искать в одном, бесконтрольности за работой водителей на предприятиях, автобазах, в гаражах, в отсутствии строгого учета за использованием каждой машины» [10]. Виктор Милицин, работавший в советское время водителем председателя колхоза, а затем на грузовой машине вспоминает: «Если надо было помочь сельчанам, они спрашивали разрешения у председателя, который выписывал ордер. Иногда и калымил».

Необычным для нас, но характерным для советского времени было использование грузовых машин в повседневных и праздничных практиках. Их переоборудовали, ставили бортики для посадки людей, устанавливали транспорты. Например, на снимке 1966 г. мы видим переделанный ЗИЛ для участия в празднествах, посвященных 20-летию Калининградской области (рис. 10). В. Милицин вспоминает, что «в детстве, летом, нас вывозили в Калининградский цирк. Такого количества автобусов не было, поэтому использовали грузовые ГАЗ-51, наращивали борта. Ставили лавки и организованной колонной ехали в город».



Рис. 10. 20 лет Калининградской области, 1966 г. На фото: Е. Красильникова

Сравнительная редкость автомобилей обусловила и некоторые особенности их восприятия. Автор «Энциклопедического словаря истории советской повседневной жизни» Л. В. Беловинский отмечает: «Среди детей было распространено катание за грузовой машиной на лыжах или коньках по заснеженной дороге: за задний борт цеплялся крючок из толстой проволоки, и лихач мчался следом. Иногда, чтобы прокатиться, попросту цеплялись за задний борт и влезали в кузов» [4, с. 25]. Это подтверждает и автор фотографий В. Милицин, отмечая, что «в гололед грузовые ходили тихо. Мы сзади за лестницу зацеплялись и ехали».

Как отмечает социолог В. Л. Мирская, «статус ведомственного автомобиля оставался неоднозначным как с точки зрения возможности использования в личных целях, так и с точки зрения отношения водителя к предоставленной ему машине» [12, с. 23].

Наиболее интересным является наличие в фотоархиве большого количества снимков с личным транспортом. На основе «Народного альбома» удалось проследить историю автомобилестроения в Советском государстве, появление тех или иных знаковых моделей; увидеть, как мотоцикл постепенно выходит за рамки транспорта, который использовался для выездов за город или спортивных соревнованиях в новую для СССР байкерскую культуру; как велосипед стал одним из символов советского детства.



В 50-е гг. в Калининградскую область были завезены первые отечественные автомобили. На фотографиях встречаются первые «Волги» и «Победы». Светлана Табакова комментирует фотографии уже 1960-х гг.: «Дед Николай Михайлович приехал в область из Ташкента после войны. В 1962 г. Николай Михайлович на мотоцикле БМВ поехал в Ленинград, а вернулся на автомобиле "Победа" кабриолет. Этот автомобиль был продан, т. к. однажды дед попал на нем под сильный дождь, промок и был разочарован. А Николай Михайлович имел крутой нрав, был решителен и своеволен, решения принимал быстро. Вторую "Победу" купил в Калининграде с рук» (рис. 11).



Рис. 11. Калининград, ул. Газетная, 5, 1957 г. Из архива С. Табаковой

В 70–80-х гг. на фотоснимках заметно большее разнообразие моделей. Это «Запорожцы», «Москвичи», «Волги», «Жигули», «Чайки». Но все также автомобиль оставался большой редкостью, так в 1977 г. на 100 семей в СССР приходилось чуть больше шести автомобилей [3, с. 59]. Как отмечает одна из респондентов Е. Войтехович, «тогда марок было не так много, и я помню, что в основном дороги заполняли «Москвичи» (хорошо знаю «Москвич 412»), «Запорожцы», разные модификации «Жигулей», встречались «Волги», пару раз видела «Победу». Но навскидку, среди моего окружения машину имела где-то 1 семья из 10». Стоит отметить, что советский гражданин не мог приобрести любую марку машины. Например, автомобиль «Чайка» изначально предназначался исключительно министрам, первым секретарям обкомов или выдающимся гражданам. Только в 1970-х гг. «Чайки» стали поступать в распоряжение ЗАГСов. Именно взятую напрокат в торжественный день машину мы видим на фотографии Николая Табакова (рис. 12).

Главной мечтой жителя СССР была «Волга», служащая показателем достатка и благополучия. Дизайн «Волги» был утвержден в 1963 г., спустя год появился первый опытный экземпляр, а еще через три года стартовало производство. Большинство автомобилей попадали в государственные структуры, таксопарки или шли на экспорт [6]. На пред-

ставленном ниже фото — одна из таких «Волг», используемая в органах правопорядка (рис. 13). Как отмечает В. Милицин, «Волгу купить было нельзя. Знаю, что можно было получить эту машину по лотерейным билетам: один из моих знакомых выиграл».



Рис. 12. Свадебный кортеж, Калининград, ул. Горная, 1971 г.
На фото: Табаков Николай. Из архива С. Табаковой



Рис. 13. День Нептуна, Калининград, площадь Победы, 80-е гг.

Как отмечалось выше, автомобиль приобрести было непросто, его могли выдать за особые заслуги, можно было купить, отстояв по очереди на предприятиях. Самый простой способ — купить подержанный автомобиль. Однако и здесь существовали ограничения: частным лицам не продавались машины с кузовом «пикап», а также считавшиеся военными ГАЗ-69. Все легковые частные машины подлежали мобилизации в случае войны и проходили специальную регистрацию [4, с. 73].



Личными автомобилями чаще всего становились «Запорожцы», «Москвичи» и «Жигули» (рис. 14). Как отмечает один из авторов фото И. Игнатенко, «получить машину было сложно. Рынок был не очень большой. А если хочешь купить новую, надо становиться в очередь, на “Жигули”, “Москвич” или “Запорожец”. Очередь была по работе. Больше всего хотели “Жигули”, “Москвич” не очень. Я работал в то время на Тралфлотремонте, встал в очередь, стоял, стоял, так и не дождался. Пошел на рынок и купил. Там были подержанные машины, я купил с пробегом 15 000 км, “Москвич”, ижевский седан».

Из-за приморского положения региона автомобили иногда приобретались на бонны в магазине для моряков заграничного плавания. Именно так в 1972 г. был куплен «Запорожец» Н. Табаковым (рис. 14).



Рис. 14. Калининград, ул. Автомобильная, 1979 г.
На фото: Табаков Николай. Из архива С. Табаковой

Существовавший разрыв между дорогостоящими и более редкими «Волгами», с одной стороны, и менее престижными «Москвичами», и «Запорожцами» — с другой, был преодолен появлением нового автомобиля для «советского среднего класса» — «Жигулей». «Жигули» стали личным автомобилем для широкого круга людей [12, с. 49].

Интересным представляется вопрос трофейных автомобилей в Калининграде. Послевоенный период стал поворотным в истории СССР. Трофейные вещи, одежда, предметы быта, автомобили поменяли потребительские представления советского общества [11, с. 50]. Как отмечает Н. Табаков, «после войны в Калининградской области было много брошенной на поле боя и на побережье техники: мотоциклы, автомобили. Ее собирали, ремонтировали и использовали. На Балге нашли и восстановили мотоцикл БМВ с коляской, у него была ведущая коляска. Мотоцикл был предназначен для пустыни». Как вспоминает другая обладательница фото Д. Самойлова, «Оставались немецкие машины. Однажды нас подвозил шофер из воинской части на немецкой машинке. Она была маленькая, горбатая, осталась от немцев» (рис. 15).



Рис. 15. У дома на иномарке, Калининград, ул. Двинская, 44, 1960 г.
На фото: Табаков Николай. Из архива С. Табаковой

В условиях отсутствия запчастей и квалифицированных автомехаников многие трофейные автомобили, особенно личные, быстро приходили в негодность, что обусловило быстрый отказ от них в пользу отечественных автомобилей, появившихся в 1946 г. [12, с. 52–53]. Так, В. Милицин вспоминает, что уже в 60-е гг. «возле военной колонны была груда разбитых немецких машин». Тем не менее, отмечает социолог М.Л. Мирская, «трофейные автомобили, по сути, стали катализатором развития в советской культуре практики частного автомобилевладения».

Таким образом, личный автомобиль становился благом, к приобретению которого нужно было стремиться. Автомобиль был важнейшим символом статуса и определенного типа социального капитала. Именно в зависимости от марки автомобиля можно было судить о статусе ее владельца, его профессии, благополучии [1].

Более доступным для советских граждан было приобретение мотоцикла. Различались мотоциклы для взрослых и молодежи: так, «Восходы» и «Явы» были мотоциклами для подростков. Мотоциклы в качестве транспортного средства чаще использовались в сельской местности, для выезда на дачу. Более «взрослыми» были марки – «ИЖ» и «Урал». «ИЖ» предназначался для туристических и спортивных поездок. Менее популярным был мотоцикл «Урал» (рис. 16, 17). Его владельцы были обязаны встать на воинский учет, а Госавтоинспекция запрещала эксплуатировать мотоцикл без коляски. Он нашел свою нишу как тяжелый утилитарный мотоцикл. Его использовали для перевозки грузов и для поездок в лес. «На нем можно было ездить на рыбалку, загрузил удочки и на реку. На Жигулях ведь не проехать. От милицейского «УРАЛа» было не сбежать» (В. Верещагин).



Рис. 16. Калининград, ул. Шевцовой, 1980 г.
На фото: Шибаев Сергей Вадимович (слева) и Соколов Андрей Владимирович.
Автор снимка Сподобаев Николай



Рис. 17. На мотоцикле у дома, Калининград, ул. Двинская, 49-а, 1975 г.
На фото: Карпов Виктор Егорович. Из архива Д. Самойловой

Самым доступным видом транспорта был велосипед. Он пользовался популярностью как среди детей, молодежи, так и взрослого поколения. Стоит отметить, что в СССР велосипед был приравнен к общему транспорту, регистрировался номерным знаком. Почти все авторы фотографий говорят о наличии в советское время велосипедов: «Велосипеды покупали в спортивном магазине. Одно время пытались прикреплять номера на велосипеды, но потом все забросили и не стали придирааться» (И. Игнатенко); «...чтобы получить велосипед, надо хорошо было отработать у отца. Ездил на велосипеде на танцы. Девчонки мало ездили» (В. Милицин); «...велосипед использовался также почтальонами, чтобы развозить почту» (Д. Самойлова); «...прежде чем купить мотоцикл муж на работу (УВД) на велосипеде ездил» (Н. Петрова) (рис. 18, 19).



Рис. 18. Детские будни, Калининград, ул. Тенистая аллея, 1968 г.
Из архива Г. Кретинина



Рис. 19. Механик, обслуживающий вертолеты МИ-6, 1960-е гг.
На фото: Н.Н. Николаев, сержант-механик. Из архива А. Николаева

В нашем исследовании фотография выступает как важный источник для восприятия повседневной жизни. Фотография отображает не только материальный образ эпохи, но и ее образ, стремления человека. Человек в фотографии сам пытается конструировать образ своей жизни, опираясь на детали материальной окружающей обстановки. Относительная редкость фотографии предопределяла попадание на нее значимых событий и объектов.



Наличие сюжетов, связанных с транспортом, занимало важное место в семейных фотохрониках. Общественный транспорт — неизменный элемент жизни, на нем не сосредоточен объектив фотографа, он фон, отображающий изменяющиеся реалии городской жизни. Фотографии трудовой деятельности — вторая фиксированная точка неофициальной фотохроники. Наличие большого количества фотографий рабочего транспорта — свидетельство индустриального развития советского государства, а на личном уровне — восприятия рабочего транспорта как собственного. Наверху потребительского идеала в СССР был частный автомобиль. По мнению российского социолога Татьяны Щепанской, «джентльменский набор» «квартира, машина, дача» в этот период стал для большинства советских граждан престижным символом высокого социального статуса и богатства [17]. Все эти реалии нашли отражение и в семейной фотохронике советского времени. Трамвайные рельсы, проложенные по городу; гордая женщина за рулем первой модели «Жигулей»; водитель рядом с рабочим КАМАЗом, который зачастую служил источником дополнительных заработков — все это рядовые сюжеты советских фотографий.

Список литературы

1. Gatejel L. The Wheels of Desire. Automobility Discourses in the Soviet Union // Towards Mobility. Varieties of Automobility in East and West. Corporate History Department of Volkswagen Aktiengesellschaft Manfred Grieger, Ulrike Gutzmann, Dirk Schlinkert. Wolfsburg, 2009. P. 59.
2. Urry J. Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century. L. ; N. Y., 2000.
3. Баранова В. В., Фостова С. А. Создание цифрового фотоархива «Калининград советский. Народный фотоальбом» // Исторические исследования в цифровую эпоху: информационные ресурсы, методы, технологии : матер. XV Международной конференции ассоциации «История и компьютер»: Москва — Звенигород, 7–9 октября 2016 г. МАКС Пресс, 2016. (Информационный бюллетень Ассоциации «История и компьютер» №45. Спецвыпуск). С. 138–139.
4. Беловинский Л. Энциклопедический словарь истории советской повседневной жизни. М., 2015.
5. Большая советская энциклопедия. М., 1976. Т. 25.
6. Борисов В. И. Автомобиль М-21 «Волга». М., 1962.
7. Гольц Г. А. Транспортно-географические закономерности и пространственно-временные свойства расселения в городах и агломерациях // Город в процессах исторических переходов. Теоретические аспекты и социокультурные характеристики. М., 2001. С. 58–63.
8. Город в процессах исторических переходов. Теоретические аспекты и социокультурные характеристики. М., 2001.
9. Добренькая М. В. Москва второй половины 1940-х — первой половины 1950-х гг.: формирование образа города в документальной фотографии : автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 2010.
10. Калининградская правда. 1961. №86. С. 3.
11. Калининградская правда. 1984. №195. С. 3.
12. Мирская М. Л. Автомобиль в советской культуре. Препринт WP20/2013/03 Серия WP20 Философия и исследования культуры. М., 2013.



13. Радченко И.С. Организация функционирования пассажирского транспорта в инфраструктуре города : дис. ... канд. экон. наук. Хабаровск, 2005.
14. Санков В. Транспорт СССР. М., 1986. Ч. 1. С. 215–217.
15. Саркисова О., Шевченко О. В поисках советского прошлого: Любительская фотография и семейная память // Новое литературное обозрение. 2015. №131.
16. Трубина Е. Г. Город в теории: опыт осмысления пространства. М., 2011.
17. Щепанская Т.Б. Символика молодежной субкультуры: опыт этнографического исследования системы, 1986–1989 гг. М., 1993.

Об авторе

Елена Вячеславовна Баранова — канд. ист. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

Email: EBaranova@kantiana.ru

The author

Dr Elena Baranova, Associate Professor, Director of the Research Centre for Social and Humanitarian Informatics, Institute of the Humanities, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: EBaranova@kantiana.ru