**ИЗ ИСТОРИИ**

**Личный автомобиль как предмет потребления в СССР.**

 **1930-е —1960-е гг.**

 Личный автомобиль для советских граждан долгое время ос­тавался откровенной роскошью. В 1920-х гг. организованный ввоз на территорию СССР автомашин и запасных частей к ним отсутс­твовал, поэтому отечественный автомобильный парк отличался малочисленностью и чрезвычайной пестротой. По оценкам сов­ременных исследователей, из 24 218 автомашин в 1925 г. только 5792 являлись легковыми; большинство марок были представле­ны одной-десятью машинами, и лишь «Форд» продал в СССР бо­лее 330 единиц техники1. Однако к началу 1930‑х гг. только 15,5 % автомобилей находились в личном владении граждан. Благода­ря сотрудничеству с компанией Г. Форда, Советский Союз полу­чил планы, патенты и чертежи, необходимые для развертывания собственного массового машиностроения. Но промышленный ме­ханизм в СССР в 1930-е гг. был ориентирован преимущественно на оборонные нужды (и, соответственно, на производство средств производства). Этим обусловливалось то, что в довоенный период развивался главным образом грузовой транспорт, а не легковой. Автомобиль можно было получить в личную собственность в ка­честве премии, например, за ударный труд. Именно поэтому маши­ны в те годы несли на себе отблеск не столько богатства, сколь­ко «таинственной и грозной власти, дыхание свыше раздаваемых благ»2.

Существовала также возможность получить машину в качес­тве выигрыша через систему добровольных обществ «Автодор» и «Осоавиахим». Добровольное общество «Автодор», призванное содействовать становлению отечественной автомобильной про­мышленности, развитию транспорта и улучшению дорог, объеди­няло не только профессиональных шоферов, но и автолюбителей. В его задачи входили подготовка водителей, распространение информации об автомобилях и их обслуживании, а также проведение пропагандистских кампаний, например, против бездорожья. Дороги в СССР, как выяснилось в ходе проверки Комиссии партийного контроля в 1935 г., находились в «исключительно запущенном» со­стоянии, нередко представляя собой кашу из битума, песка и гравия, именуемую «черное шоссе»3. Сбору средств на постройку и ремонт дорог должен был способствовать выпуск лотерей. Участие в лотерее в 1930-е гг. предоставляло для рядовых граждан практичес­ки единственную возможность официально обрести статус автовладельца. После ликвида­ции «Автодора» в 1935 г. основным распространителем автомобилей через систему лотерей стал «Осоавиахим». Михаил Герман, сын популярного драматурга Юрия Германа, вспоминал, что его отец, обладая и свободными финансовыми средствами, и писательской известнос­тью, был вынужден купить выигравший билет «Автодора» на автомашину «ГАЗ», поскольку в свободную продажу машины не поступали. Очевидно, стоимость приобретенного билета заметно превышала номинальную, хотя мемуарист об этом и не упоминает. Зато у него в па­мяти осталась кампания 1936 г., в ходе которой владельцам «газиков» стали настойчиво предлагать обменять их автомобили (с доплатой) на М-1 («эмку») под предлогом того, что старые машины своим видом портят улицы больших городов4. После незначительного ре­монта транспортные средства планировалось направить в провинциальные города и в кол­хозы. Как отмечает американский исследователь Л. Сигельбаум, в ходе обмена выясни­лось, что более 400 индивидуальных владельцев машин, претендовавших на получение М-1 и включенных в списки по замене, имели на это весьма «сомнительные» права. Среди них оказалось несколько бывших активистов «Автодора», должностные лица несуществующей уже к тому времени организации «Цудортранс», представители Главного управления трак­торной и автомобильной промышленности (ГУТАПа), в частности, начальник гаража ГУТАПа Якунин, негласно продавший в течение одного только 1936 г. десять грузовиков, восемь лег­ковых автомобилей и запчастей на 28 тыс. руб.5.

В 1940 г. в стране было выпущено всего 5,5 тыс. «легковушек»6, а в личной собствен­ности, например, в Москве, находилось не более 500. С началом войны почти весь личный автотранспорт был изъят на нужды обороны.

Во второй половине 1940-х гг. в мировой автомобильной промышленности произошел знаковый перелом. С тех пор и до наших дней большинство технических разработок в авто­мобилестроении ориентировались на повышение ощущения комфорта от вождения. Трофей­ные машины послевоенного времени вызывали восхищение советских обывателей. Писатель Е. Л. Шварц, к примеру, отмечал удивлявшее его разнообразие марок: «От “ДРВ”, таких ни­зеньких, что казалось, будто пассажиры сидят в ванне, до “Оппель-адмирала”, или “Хорьха”, или “Мерседеса”. Появились американские машины, “Бьюик-айт” неслыханной красоты…»7

С окончанием войны, согласно сообщению первого заместителя наркома внутренних дел СССР С. Н. Круглова, участились случаи обращения в органы ГАИ должностных и частных лиц с ходатайствами о регистрации автомобилей и мотоциклов, источник приобретения которых они не могли документально подтвердить. Это касалось прежде всего районов, ос­вобожденных от немецкой оккупации, где случаи присвоения трофейных автотранспортных средств происходили особенно часто. С. Н. Круглов указывал, что отказ в государствен­ной регистрации совершенно не решал проблему пресечения злоупотребления, поскольку в этом случае автомобиль или мотоцикл оставался у непризнанного владельца, он мог его беспрепятственно хранить, использовать, менять, продавать. Поэтому НКВД СССР считал не­обходимым предоставить органам Госавтоинспекции право изъятия таких автотранспорт­ных средств в административном порядке. Это предложение обсуждалось в правительстве страны. 26 апреля 1945 г. Совнарком СССР постановил предоставить органам Государствен­ной автомобильной инспекции Главного управления милиции НКВД СССР соответствующее право в отношении тех автомобилей и мотоциклов, владельцы которых не могли докумен­тально подтвердить законность их приобретения8.

Однако злоупотребления с трофейными автомобилями продолжались, чему нередко способствовали сами сотрудники милиции. Так, в феврале 1947 г. аноним сообщал в Ко­миссию партийного контроля, что капитан Ю. М. Минкин из третьего отдела автомобильной службы 1-го Украинского фронта купил «Опель» за 361 руб. под видом запчастей, отремон­тировал его за 450 руб. и как свой собственный поставил на учет в ГАИ. Спустя месяц он зарегистрировал еще одну машину, «Мерседес-бенц», хотя никаких документов на покупку или право владения у него не было. Инспектор Максимов разрешил незаконную регистра­цию в обмен на выполненный автослужбой 1-го Украинского фронта ремонт его личной ма­шины М-1 и на возможность пользоваться «Мерседесом»9.

Ограничить масштабы злоупотреблений удалось только по мере создания и развития в СССР легального внутреннего рынка автомобилей отечественного производства. После войны в Советский Союз попали оборудование и технологии немецких автомобилестрои­тельных предприятий, что позволило приступить к массовому выпуску легковушек.

Постановлением Совета Министров СССР от 16 мая 1947 г. в Москве и Ленинграде была разрешена продажа малолитражных автомобилей «Москвич» в индивидуальном порядке. При этом приоритетное право на покупку рекомендовалось предоставлять служителям науки и искусства, передовым рабочим и инженерно-техническим работникам. Последующими постановлениями от 2 сентября 1947 г. и 12 февраля 1948 г. правительство предложило Гла­вавтосельмашснабу дополнительно открыть еще восемь специализированных магазинов по торговле автомашинами. Начальник этого ведомства Уманец сообщал в докладной записке заместителю министра торговли СССР С. А. Трифонову, что минимальный ассортимент фир­менных магазинов состоял из автомобилей «Москвич», мотоциклов, велосипедов и запас­ных частей к ним. Планировалось также продавать и сопутствующие товары: инструмент, стеклообогреватели, полировочную пасту, обтирочную замшу и другие. В дальнейшем при магазинах предполагалось организовать и мастерские для гарантийного ремонта с заменой выбывших из строя не по вине потребителей машинных агрегатов и узлов10.

В июне 1946 г. с конвейера Горьковского автозавода сошел автомобиль ГАЗ М-20 «По­беда». Стоимость машины достигала 16 тыс. руб., подавляющему большинству населения СССР она была не по карману: среднемесячная денежная заработная плата рабочих и слу­жащих в целом по народному хозяйству страны составляла в 1945 г. 442 рубля, в 1955 г. — 711 руб.11

Реальными покупателями дорогих автомобилей становились дельцы теневого рынка. Так, в ходе реализации агентурных дел «Заготовители» и «Тузы» в 1952 г. в Ташкенте и Свердловске были арестованы 23 человека, в том числе заместитель управляющего Ташкентской товарной базой Бродский и уполномоченный по закупкам Афанасьев. У них было изъято 727 183 руб. наличных денег, облигаций на сумму 115 200 руб., пять автомашин «Победа», две автомашины «Москвич», а общая стоимость описанного имущества превышала 3 млн руб.12

Имели финансовую возможность приобрести «Победу» и руководящие работники. В частности, председателю Совета Министров СССР и председателю Президиума Верховного Совета СССР (согласно постановлению Политбюро от 9 декабря 1947 г.) устанавливались должностные оклады в размере 10 тыс. руб., заместителям председателя Совета Министров СССР и секрета­рям ЦК ВКП(б) — 8 тыс.13Но казенная машина высокому руководству полагалась по должнос­ти. Так, в распоряжении министра юстиции СССР Н. М. Рычкова в 1947 г. находилось пять слу­жебных автомашин и одна собственная, обслуживавшаяся гаражом Министерства14.

Для рядовых граждан более реальным было приобретение автомобиля «Москвич», в конце 1940-х гг. обходившегося своему владельцу всего в 9 тыс. руб. Как полагает Л. Си­гельбаум, даже в середине 1960-х гг., когда оказался несколько расширен перечень марок легковых машин, выпускавшихся отечественной промышленностью, только «Москвич» мог претендовать на статус автомобиля для миллионов советских граждан: «Если “Запорожец” был слишком мал, а “Волга” — больше, чем требовалось, то “Москвич 408” (как кроватка Мишутки в сказке “Три медведя”) был “как раз впору”»15.

В течение 1947 г. в специализированной сети фирменных магазинов покупатели смог­ли приобрести 1350 «Москвичей», в 1948 г. — 1403, причем большинство — в столицах. Так, в Москве через Глававтотракторсбыт было реализовано 1070 машин, в Ленинграде — 259, в Тбилиси — 21. Через конторы Глававтосельмашснаба за первый квартал 1948 г. в Москве было продано 623 автомобиля, в Ленинграде — 318, в Тбилиси — 94, в Баку — 84, в Ерева­не — 8016. В крупнейших промышленных центрах —Свердловске, Челябинске, Молотове, Донбассе — жители не имели легальных возможностей приобрести легковую машину. Поэ­тому правительство вернулось к этой проблеме в июне 1948 г.

Итогом обсуждения явилось постановление 22 июня 1948 г. «Об организации прода­жи легковых автомобилей». Министерство автомобильной и тракторной промышленности с 1 сентября 1948 г. должно было развернуть через специализированные магазины рознич­ную продажу населению за наличный расчет легковых автомобилей «Москвич» и «Победа». Продажа запасных частей к ним за наличный расчет могла осуществляться только индиви­дуальным владельцам автомашин, зарегистрированных в установленном порядке. Для этого была организована контора «Автомотовелоторг». В перечень городов, в которых надлежало открыть магазины по продаже легковых автомобилей, входили 12 крупнейших областных центров: Москва, Ленинград, Тбилиси, Киев, Минск, Баку, Рига, Алма-Ата, Ташкент, Новоси­бирск, Свердловск и Хабаровск. В дальнейшем их перечень был несколько расширен.

Совет Министров обязал Министерство обеспечить продажу во втором полугодии 1948 г. частным лицам 6500 автомобилей «Москвич» и 900 автомобилей «Победа», а также запчастей на сумму 700 тыс. руб. Кроме того, Минторг СССР должен был выделить Минис­терству автомобильной и тракторной промышленности в счет рыночных фондов 4 тыс. еди­ниц мотоциклов «Москва» и «Киевлянин» и запасных частей к ним на 160 тыс. руб.17

В мае 1948 г. Горьковский автозавод получил правительственное задание на разра­ботку шестиместного легкового автомобиля, который сошел с конвейера в 1950 г. под на­званием ГАЗ-12 ЗИМ. В в середине 1950-х гг. он стоил около 40 тыс. руб., поэтому числился в свободной продаже. Однако мало кто мог позволить себе его покупку из-за дороговизны. В Ленинграде на ЗИМе ездили известные артисты балета Н. Дудинская и К. Сергеев, фото­художник В. Стрекалов-Оболенский (автор серии римских портретов из собрания Государственного Эрмитажа).

В СССР, несмотря на декларировавшееся равенство, определенному статусу человека зачастую соответствовала конкретная марка автомобиля. Это отразилось даже в творчестве советского классика С. В. Михалкова в начале 1950-х гг.:

В ЗИЛе-110, в машине зеленой,

Рядом с водителем — старый ученый.

В «Чайке» — седой генерал-лейтенант,

Рядом с шофером его адъютант.

В бежевой «Волге» — шахтер из Донбасса,

Знатный забойщик высокого класса.

В серой «Победе» — известный скрипач,

И в «Москвиче» — врач18.

Работники ОБХСС периодически проводили проверки списков лиц, приобретших ав­томобили. Так, после уточнения агентурных сведений о преобладании среди покупателей машин лиц без определенных занятий выяснилось, что большинство их являлись пенсионе­рами различных ведомств. Проверкой контингента автовладельцев в Москве было установ­

лено, что в 1953 г. и первом квартале 1954 г. машины ЗИМ приобрели: 14 представителей ду­ховенства, 10 писателей, 16 научных работников (в том числе академики, профессора и пр.), 6 военных, 5 артистов, 8 служащих, 1 домохозяйка, 2 шофера.

В течение первого квартала 1954 г. в числе 1169 граждан, купивших «Победу», были: 15 депутатов Верховного Совета СССР, 329 военных, 203 служащих, 138 инженеров, 103 до­мохозяйки, 69 шоферов, 68 рабочих, 58 преподавателей и медработников, 29 инвалидов и пенсионеров, 22 студента, 64 научных работника, 9 писателей, 23 артиста, 27 художников, 2 священнослужителя19.

Приобретение новой машины становилось одной из серьезнейших проблем, даже если у гражданина имелись на это деньги: в очередь «кроме новеньких жаждущих записывались и счастливчики, уже дождавшиеся своего нового автомобиля, — на приобретение следую­щего. В тот же день, не теряя времени. Потому что пройдет несколько лет, пока список дой­дет до тебя»20. Чтобы получить новую машину, очередник должен был представить справку о продаже прежней, два автомобиля одновременно по общему правилу иметь в собствен­ности не разрешалось.

В специализированных магазинах постоянно существовали огромные, по выражению одного из публицистов, «сказочно длинные, как борода Черномора», очереди. Например, в Московском спецмагазине в списке желающих приобрести автомашину «Победа» на 15 мая 1954 г. значилось 13 тыс. человек, в среднем же продавалось не более 625 машин в месяц. Количество записавшихся в очередь на покупку машин «Победа» и «Москвич» в Ленингра­де составляло 22 тыс. человек, в Ростове-на-Дону — 4100, в Тбилиси — 2800, в Киеве и Ри­ге — примерно по 2 тыс. человек, в Ереване — 1200 человек21.

Ввиду значительного спроса на легковые машины и мотоциклы с колясками, почти с самого начала организации розничной торговли сотрудники ОБХСС стали фиксировать факты их перепродаж по завышенным ценам (иначе говоря, спекуляции), а также злоупот­реблений в торговле ими, особенно часто — в Москве, Ленинграде, Киеве, Риге, Ереване. Так, 19 июля 1952 г. в Киеве была арестована группа граждан из четырех человек, перепро­давших с 1950 г. девять автомашин, приобретенных ими в магазине Укравтотракторосбыта и с рук у отдельных граждан. Заверявшиеся ими в нотариальной конторе договоры являлись основанием для регистрации машин. Однако при оформлении стоимость «Победы» указы­валась в 16 тыс. руб., фактически же участники группы получали на руки 25 тыс. при каж­дой сделке. При аресте работники милиции изъяли у них три новых автомобиля «Победа», 16 запасных скатов к ним и 8 тыс. рублей22.

Для соблюдения порядка очередниками из своей среды избирались комиссии и старо­сты. Так, комиссия при московском магазине Главкультторга разработала и приняла специ­альное «Положение о правах очередников на приобретение автомашин “Победа”» и доби­лась ограничения случаев продажи спекулянтам мест в очередях. Согласно этому документу,

запись в очередь производилась еженедельно по воскресеньям с 9 до 12 часов дня, отметки производились с 8 до 11 часов, а по воскресным дням с 9 до 12 часов — при предъявлении паспорта или удостоверения личности. Допускалась переписка очереди не более одного раза на членов семьи по представлению нотариальной доверенности и паспорта заблаговременно в пределах не ниже 150 номера. При подходе очереди гражданин должен был приобрести автомобиль, или терял право на покупку.

Подобный опыт сотрудники ОБХСС рекомендовали использовать повсеместно. Одна­ко нередко (в частности, в таких городах, как Москва, Рига, Киев) предприимчивые граж­дане, оказавшиеся в составе комиссий, за взятки устраивали изменения очередности для более быстрой покупки машин. По данным ГАИ г. Москвы, только в пяти районах города (Свердловском, Бауманском, Железнодорожном, Ленинградском и Первомайском) было уч­тено 115 человек, которые в течение 1951–1953 гг. купили и перепродали по 4–5 легковых машин «Победа» и «Москвич». Например, шофер Министерства строительных материалов СССР Г. Левонтин (ранее неоднократно привлекавшийся к уголовной ответственности, в том числе по ст. 182, 162 п. «в», 120 УК РСФСР) приобрел и перепродал пять автомобилей «Побе­да» и два «Москвича», и к тому моменту, как попал в поле зрения сотрудников ОБХСС, снова стоял в очереди за «Победой»23.

Ограниченность сети специализированных магазинов вызывала приток покупателей в города, где они располагались. Иногородние не могли подолгу ожидать очереди, и были вынуждены приобретать машину с переплатой у спекулянтов или место в очереди. Прак­тиковалось также дежурство (за плату) в очереди за тех иногородних, кто, записавшись, вынужден был возвратиться к месту постоянного жительства. Предметом спекуляции ста­новились и чеки на право приобретения машин. В феврале 1954 г. в Ростове-на-Дону были привлечены к уголовной ответственности за спекуляцию управляющий Ростовской област­ной конторой Главмашсбыта Пирогов, заведующий мотосекцией специализированного ма­газина Домбаев и шофер облисполкома Игнатенко. Пирогов получал у директора магазина Ткаченко и Домбаева товарные чеки на «Москвич» и мотоциклы М-72, затем продавал их по 1500–1850 руб. каждый, Игнатенко выступал посредником при сделках, продавцы получали взятки за продажи вне очереди24.

Работа милиции затруднялась тем, что изобличить работника торговли в спекуляции удавалось редко. При допросах свидетели, как правило, настаивали на том, что приобрели машину по государственной цене, или даже ниже ее. Хотя, по оценкам сотрудников ОБХСС, перепродажа автомобиля давала возможность извлекать в свою пользу в среднем от 6 до 18 тыс. руб. при продаже «Победы» и 3–5 тыс. руб. при продаже «Москвича».

Почти во всех крупных городах действовали специальные рынки для продажи подержан­ных вещей. Но торговали на них и новыми товарами. Например, на рынке в Краснодаре наряду с каракулевыми шапками и радиоприемниками можно было приобрести автомобиль «Победа» за 20–25 тыс., «Москвич» — за 12–18 тыс. руб.25 В дальнейшем такие машины нередко пере­продавались в глубинке. Так, житель Краснодара Лебединский с 1954 по 1960 г. систематичес­ки промышлял скупкой и перепродажей легковых автомобилей. Суду удалось доказать факты спекулятивной продажи трех машин, а в феврале 1960 г. при попытке продать за 80 тыс. руб. «Волгу», приобретенную им в октябре 1959 г. за 40 тыс. руб., он был арестован26.

Исполнявший обязанности начальника Главного управления милиции МВД СССР Боду­нов в докладной записке от 20 мая 1954 г. выражал необходимость расширить специализи­рованную сеть по реализации автомобилей. Продажу следовало производить по системе предварительных заказов с уплатой полной стоимости машины уже на стадии оформления заказа (полностью эта мера реализована не была, но в дальнейшем потенциальный покупа­тель должен был внести четверть суммы при записи в очередь). Бодунов предлагал также установить норму продажи машин: гражданин мог приобрести лишь один автомобиль опре­деленной марки в течение двух лет. Органам ГАИ предлагалось регистрировать автомобили только тех лиц, фамилии которых указывались в счетах, выданных магазином.

Но автомобили, как и изделия из золота, меха, после войны все чаще вовлекались в орбиту перепродаж. В связи с этим правоведы предлагали статью 107 Уголовного кодек­са РСФСР, предусматривавшую ответственность только за перепродажу товаров массового спроса, толковать расширительно во избежание освобождения от наказания лиц, винов­ных в спекуляции предметами немассового потребления27. 12 сентября 1957 г. указ Пре­зидиума Верховного Совета РСФСР уточнил понятие предмета спекуляции, включив в него товары народного потребления, продукты сельского хозяйства, кассовые, товарные чеки и талоны, билеты на зрелищные и другие мероприятия, книги, ноты и иные ценности. Тем самым законодательно была закреплена сложившаяся практика осуждения за перепрода­жу автотранспортных средств как за спекуляцию. В начале 1960-х гг. Советом Министров СССР были приняты специальные постановления «О дополнительных мерах борьбы со спе­куляцией легковыми автомобилями» (23 марта 1961 г.) и «О дополнительных мерах борьбы со спекуляцией тяжелыми мотоциклами с колясками» (23 октября 1962 г.). Они устанавли­вали, что продажа легковых автомобилей и мотоциклов, принадлежавших индивидуальным владельцам, могла производиться только на комиссионных началах через магазины государственной торговли. В противном случае органам Госавтоинспекции запрещалось проводить госрегистрацию личного автотранспорта28.

Во исполнение этих постановлений в крупных городах были организованы комисси­онные магазины для реализации принятых от частных лиц легковых авто. Но это, в свою очередь, способствовало росту масштабов перепродаж. Стоимость автомобиля устанавли­валась магазином по согласованию со сдатчиком (но не выше государственной розничной цены, действовавшей на момент сдачи автомобиля на комиссию). Хотя комиссионный сбор составлял 7 %, нередко работники комиссионного магазина неофициально просили значи­тельно большую сумму у потенциальных покупателей, соглашавшихся выплатить разницу продавцам на руки за машину в хорошем состоянии и вне очереди.

Как и в предшествующие годы, советский гражданин мог стать автовладельцем, вы­тянув выигрышный лотерейный билет. В 1961 г., например, объявления в советских газетах призывали приобретать билеты денежно-вещевой лотереи: всего за 30 коп., наряду с пиа­нино, холодильниками и коврами, можно было выиграть автомобиль «Москвич».

С середины 1950-х гг. в СССР активно начал развиваться выездной туризм: только в 1956 г. за границу на отдых выехала 561 тыс. советских граждан29. Особое их внимание привлекали витрины сверкающих автосалонов на центральных улицах европейских горо­дов: «Оттуда пахло духами, ослепительные лакированные лимузины с открытыми в кожаный салон дверцами медленно вращались на подставках; служащие в безукоризненной унифор­ме не только лицами, но и фигурами выражали вежливо-радостное ожидание дорогих по­купателей». И резким диссонансом — впечатление от советского сервиса на пункте выдачи автомобилей: «Бревно, дядька, беспокойная темная толпа и грязь под ногами»30.

Но все же, 1950-е гг. стали рубежными в формировании новых потребительских стерео­типов горожан (а автомобилизм в СССР, безусловно, являлся продуктом городской культуры). И. А. Андреева, главный искусствовед Общесоюзного дома моделей одежды, в своих вос­поминаниях о жизни при социализме не случайно начинает свой «отчет» с главы «Частный автомобиль», и уже потом в перечне извечных повседневных забот советского обывателя следуют квартира, дача, одежда, и лишь в самом конце — работа. Приобретение собствен­ной автомашины в СССР становилось едва ли не первой значимой возможностью реализовать свое право на личную собственность (о частной все-таки речи не шло) на «предметы домаш­него хозяйства и обихода, на предметы личного потребления и удобства», охрана которого гарантировалась еще в 1936 г. сталинской Конституцией. Личная собственность (согласно общепринятой трактовке) отличалась от частной тем, что не могла быть использована для на­живы, для обогащения, для заработка. Н. С. Хрущев публично выступал за объединение лег­ковых автомашин в прокатных гаражах, считая, что «частнособственническое направление» использования легковых машин для строящего коммунизм общества не подходит31.

Тем не менее, именно в указанное десятилетие заметно выросло не только производство легковых автомобилей, но и их розничная продажа потребителям. В 1950 г. советские заво­ды выпустили 64 554 легковые машины, из них 5176 (8 %) было отправлено на экспорт, 36 378 (56 %) распределено по ведомствам и организациям, оставшиеся 23 тыс. (36 %) были проданы индивидуальным владельцам. В 1956 г. количество машин, поступивших в розничную реали­зацию, выросло до 64 тыс. (59 % от общего числа выпущенных промышленностью)32.

В декабре 1965 г. глава созданного в том же году Министерства автомобильной про­мышленности А. М. Тарасов сообщал, что в СССР приходится одна легковая машина на 238 жителей, в то время как в США — на 2,7 человек 33. Но даже тогда припаркованный во дворе 175 автомобиль мог стать яблоком нешуточного раздора. Так, Б. Сарнов стал сторонним свидете­лем сцены выяснения отношений в районном суде между двумя соседями. «Москвич» истца регулярно располагался под окном ответчика (еще только ожидавшего получения заветной открытки с извещением о подошедшей очереди на машину), тем самым он не только занимал потенциальное парковочное место, но и отравлял ответчику жизнь «своим гнусным непре­зентабельным видом». Ответчик «в минуту сильного душевного волнения» облил припарко­ванную машину чернилами, результатом чего и явилась встреча соседей в суде34.

По большому счету, у советского автолюбителя было всего лишь две радости: покупка автомобиля и его продажа, поскольку обслуживать его было еще труднее, чем купить. Так, в 1966 г. в Москве услуги автолюбителям предоставляли лишь 12 станций технического обслу­живания в черте города, и 2 — в дорожных мотелях. Несмотря на то что в планах на пятилет­ку предусматривалось увеличение выпуска легковых автомобилей до 800 тыс. в год, запчас­тей было не достать. Московский завод малолитражных автомобилей, например, не включал в свои производственные планы изготовление крыльев, бамперов и других деталей. Только после настойчивых просьб он начал штамповку крыльев, но почему-то только правых35.

Одной из серьезных проблем становилась заправка автомобиля топливом. Бензин (литр которого в 1956 г. стоил 1 руб. 50 коп.) можно было приобрести по талонам, прода­вавшимся в керосиновых лавках, расположенных зачастую в нескольких десятках километ­ров от самих автозаправочных станций. Сегодня сложно поверить, но в 1963 г. в Ленинграде работали всего лишь четыре заправки, продажа бензина на которых порой лимитировалась по норме: 5 литров в бак. Конечно, многие автолюбители были вынуждены приобретать «левый» бензин, без ограничений, талонов и посещений керосиновой лавки.

М. Ю. Герман писал, что советский «жалкий “вещизм” провоцировался не только и не столько становлением социальных кодов, “престижностью” тех или иных предметов, обы­денным снобизмом или просто повышением доходов… У нас стремление к вещам было од­ним из немногих средств забвения, видом национального спорта… Даже поход в продукто­вый магазин был авантюрой, покупатель становился конкистадором, надеявшимся на успех и готовым к поражению, и возвращался — независимо от результата — измученным и окро­вавленным»36. Весь образ жизни советского человека не способствовал отношению к авто­мобилю как к предмету повседневного обихода, но тем желаннее он становился.