

МІНІСТЕРСТВО КУЛЬТУРИ ТА ІНФОРМАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ КУЛЬТУРИ
ФАКУЛЬТЕТ КУЛЬТУРОЛОГІЇ ТА СОЦІАЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЙ
КАФЕДРА МУЗЕЙНО-ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Кваліфікаційна робота

на тему: ВЕЛОСИПЕД ЯК ФЕНОМЕН УКРАЇНСЬКОГО МОДЕРНУ.
ПРОЕКТ МУЗЕЙНОЇ ВИСТАВКИ «ДВА КОЛЕСА, ЩО РУХАЮТЬ СВІТ»

Здобувача вищої освіти
другого освітнього рівня (магістр)
спеціальності 027 «Музеєзнавство,
пам'яткознавство»
освітньої програми «Музеєфікація
історико-культурної спадщини»
Євсюкова Артура Сергійовича
Науковий керівник: доктор
історичних наук, професор
Тортіка Марія Валеріївна
Рецензент: доктор історичних наук,
професор
Бубенок Олег Борисович

Харків – 2024

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ І. ВЕЛОСИПЕД ЯК ФЕНОМЕН ЕПОХИ	
МОДЕРНУ	10
РОЗДІЛ ІІ. НАУКОВА КОНЦЕПЦІЯ МУЗЕЙНОЇ	
ВИСТАВКИ	20
2.1. Ідейний задум, тематична спрямованість та методологічні основи проєкту	20
2.2. Тематична структура музейної виставки	21
2.3. Наскрізні проблеми експозиції виставки, основні засоби побудови та їх характеристика	22
2.4. Архітектурно-художній образ виставки	23
РОЗДІЛ ІІІ. ОСВІТНЬО-ПЕДАГОГІЧНА ПРОГРАМА	
ВИСТАВКИ	30
3.1. Довгостроковий проєкт	30
3.2. Короткостроковий проєкт	33
ВИСНОВКИ	37
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ТА ДЖЕРЕЛ	39

Харківська державна академія культури

Факультет: Культурології та соціальних комунікацій

Кафедра: музейно-туристичної діяльності

Освітньо-кваліфікаційний рівень: магістр

Напрямок підготовки: 027 «Музеєзнавство, пам'яткознавство»
(шифр і назва)

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
Завідувач кафедри
А. ЩЕРБАНЬ

“__” _____ 2024 року

З А В Д А Н Н Я
НА ДИПЛОМНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

ПРИЗВИЩЕ ІМ'Я ПО БАТЬКОВІ

1. Тема роботи: ВЕЛОСИПЕД ЯК ФЕНОМЕН УКРАЇНСЬКОГО МОДЕРНУ.
ПРОЕКТ МУЗЕЙНОЇ ВИСТАВКИ "ДВА КОЛЕСА, ЩО РУХАЮТЬ СВІТ"

THE BICYCLE AS A PHENOMENON OF THE UKRAINIAN MODERN.
MUSEUM EXHIBITION PROJECT "TWO WHEELS THAT MOVE THE WORLD"

Керівник роботи – Доктор історичних наук професор Тортіка Марія Валеріївна

затверджений засіданням кафедри, протокол № _____ від _____ року

2. Строк подання студентом роботи - січень 2024 р.

3. Зміст дипломної роботи (перелік питань, які потрібно розробити):

ВСТУП

РОЗДІЛ I.

Висновки до розділу

РОЗДІЛ II.

2.1

2.2

2.3

2.4

Висновки до розділу

РОЗДІЛ III.

Висновки до розділу

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

ПЕРЕЛІК ДОДАТКІВ

ДОДАТКИ

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вибір та затвердження теми дипломної роботи	вересень	
2.	Виявлення та вивчення літератури з теми дипломної роботи	жовтень-листопад	
3.	Написання тексту I розділу дипломної роботи	грудень	
4.	Написання тексту II розділу дипломної роботи	січень	
5.	Збір емпіричного матеріалу з теми дослідження, його опрацювання, опис	вересень-грудень	
6.	Написання висновків, оформлення роботи, її передзахист на кафедрі	грудень-січень	
7.	Підготовка презентації та захист дипломної роботи	січень	

Студент _____

Прізвище ініціали

Керівник роботи _____

Прізвище ініціали

РЕЗЮМЕ ДО ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ

Назва роботи: Велосипед як феномен українського модерну. Проект музейної виставки "два колеса, що рухають світ"

Мета роботи: полягає у музеалізації велосипеда як феномену епохи модерну в контексті особливостей його використання на Заході та Сході Європи.

Завдання:

- опис історичного контексту дослідження;
- розкриття змісту соціальних відносин основних історичних періодів дослідження;
- розробка проєкту музейної виставки, присвяченої історії становлення та розвитку велосипеда в суспільствах різних країн;
розробка музейно – педагогічної програми та інтерактивних заходів для проведення екскурсій.

В першому розділі проводиться історичний аналіз проблематики виникнення велосипеда та його впливу на суспільства епохи модерну.

В другому розділі формується наукова концепція музейної виставки з означеної теми та розробляється план виставки.

В третьому розділі розробляється педагогічна програма для школярів дев'ятих класів згідно з програмою музейної виставки та шкільною програмою.

Ключові слова: модерн, велосипед, перегони, музейна виставка, педагогічна програма.

SUMMARY FOR THE THESIS

Title of work: The bicycle as a phenomenon of Ukrainian modernism. The project of the museum exhibition "two wheels that move the world"

The purpose of the work: is to musicalize the bicycle as a phenomenon of the modern era in the context of the peculiarities of its use in the West and East of Europe.

Task:

- description of the historical context of the research;
- disclosure of the content of social relations of the main historical periods of the study;
- development of a project of a museum exhibition dedicated to the history of the formation and development of the bicycle in the societies of different countries;
- development of a museum-pedagogical program and interactive events for excursions.

In the first chapter, a historical analysis of the problem of the emergence of the bicycle and its influence on societies of the modern era is carried out.

In the second chapter, the scientific concept of the museum exhibition on the given topic is formed and the exhibition plan is developed.

In the third section, a pedagogical program for ninth-grade students is developed in accordance with the program of the museum exhibition and the school program.

Keywords: art nouveau, bicycle, race, museum exhibition, pedagogical program.

ВСТУП

Актуальність. Різні періоди історії людства мають багато характеристик, за якими можна їх розрізняти та класифікувати. Зазвичай ці характеристики є науковими, відповідають строгим стандартам і принципам і є загальновизнаними. Проте є й такі речі, які найяскравіше характеризують історичний період, без яких він би не існував. Одним із таких яскравих прикладів є роль велосипедів. Велосипедне захоплення майже одночасно охопило весь європейський континент і привернуло увагу прогресивних верств тогочасного суспільства. У західноєвропейських країнах культура спортивних змагань і перегонів виникла майже відразу, а в українських землях велосипед вважається статусним засобом пересування і використовується переважно для відпочинку містом і виїздів на природу. У цьому контексті зроблено спробу проаналізувати конкретну ситуацію використання велосипеда як відображення масової свідомості західно- та східноєвропейських суспільств.

В цьому контексті робиться спроба проаналізувати специфіку велосипеда як відображення масової свідомості суспільства на заході та сході Європи.

Об'єкт дослідження – епоха модерну в Україні та Європі та тогочасні суспільно-культурні відносини.

Предмет дослідження – етапи становлення та розвитку велосипеда, як соціокультурного та технічного феномену та його музеєфікація.

Хронологічні межі дослідження: кінець XVII століття, від моменту винаходу першої двоколісної машина до початку XX століття, періоду найактивнішого захоплення велосипедами.

Географічні межі пролягають від країн Європи, в особливості західної, до України, в межах різних держав, до яких входили українські землі в різні історичні періоди.

Мета дослідження полягає у музеалізації велосипеда як феномену епохи модерну в контексті особливостей його використання на Заході та Сході Європи.

Для досягнення мети було поставлено ряд **завдань**:

- опис історичного контексту дослідження;
- розкриття змісту соціальних відносин основних історичних періодів дослідження;
- розробка проєкту музейної виставки, присвяченої історії становлення та розвитку велосипеда в суспільствах різних країн;
- розробка музейно – педагогічної програми та інтерактивних заходів для проведення екскурсій.

Наукова новизна полягає в спробі порівняльного аналізу суспільств західної та східної Європи на початку 20 століття крізь призму захоплення велосипедами, а також в створенні виставки за даною проблематикою.

Історіографія. Історіографічну основу роботи складають **джерела** періоду початку двадцятого століття : статті в газетах Харкова та примірники звітів велосипедних товариств Києва. Загалом, велосипедна проблематика досліджувалася різними науковцями, в різних галузях знань, тому забезпечення науковою літературою є достатнім. Окремо проблему відображення велосипеда в соціо-культурному полі досліджувала Мартинюк О. В. [34].

Методологія. Методологічною основою роботи є культурологічний підхід, який демонструє вплив феномену велосипеда (в його різноманітті) на різні сфери життя суспільств західної Європи та України в період модерну, кінця XIX – початку XX століття. Також використовувалися методи пошуку та аналізу інформації.

Особистий внесок автора кваліфікаційної роботи. Під час роботи над даним дипломним проєктом автором були проаналізовані газетні статті,

фото та відеоматеріали, узагальнено та викладено історичну інформацію, розроблено проєкт музейної виставки і на основі нього укладена музейно-педагогічна програма.

Структура кваліфікаційного дослідження. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та літератури.

РОЗДІЛ І. ВЕЛОСИПЕД ЯК ФЕНОМЕН ЕПОХИ МОДЕРНУ

Модерн. Слово модерн походить від латинського слова *modo*, що означає – «тільки зараз». Але більш правильним був би переклад – «сучасний», тому що поняття «саме зараз» звужує орієнтири та протяжність часу.

Епоха модерну ознаменувалася визначними подіями в історії людства і суспільства – урбанізація, промислова революція, виникнення нових політичних та світоглядних концепцій призвели до бурхливого розвитку суспільства та виникнення нових способів життя, проведення дозвілля та самовизначення. Така модернізація була б неможлива без розвитку промисловості та інженерної справи, освоєння нових галузей виробництва, підвищення продуктивності праці, механізація – все це стало запорукою виникнення інновацій в сфері засобів пересування та індивідуальної мобільності.

Слово «велосипед» - французького походження, що в свою чергу походить від поєднання латинських слів *vēlōx* «швидкий» + *pes* «нога». Взагалі, експерименти з двоколісними машинами проводилися з давніх часів і точно визначити першість у винаході велосипеда не є можливим. Одним із перших прототипів, що концептуально нагадував велосипед був двоколісний засіб пересування, винайдений в 1791 році французьким графом де Сівраком. Зовні винахід нагадував самокат з на якому можна було сидіти, а рухатися - відштовхуючись ногами від землі. Керма або будь-якого рульового механізму даний апарат був позбавлений, тому рухатися можна було тільки по прямій.

Однак багато дослідників сходяться в думці, що найбільш відповідним до сучасного розуміння велосипеда був винахід німецького професора барона Карла фон Дреза під назвою «машина для бігу» в 1817 році, а патент та показ публіці відбувся 6 квітня 1818 року, і тепер ця дата вважається днем народження велосипеда. Хоча винахід і не мав педального приводу на колеса і також рухався за допомогою відштовхування від землі, проте там вже було

кермо, що дозволяло змінювати напрямки руху , а також загальна геометрія з двома однаковими за розміром колесами та поздовжньою рамою виявилася збалансованою і стійкою в русі і використовується і понині.

Не дивлячись на це, широка популярність велосипеду як транспорту високого прошарку суспільства стрімко розпочалася саме з моделі «Пенні Фартинг», велосипеду з величезним переднім колесом і малим заднім. Назва походить від двох англійських монет вікторіанської епохи, що у співставленні мали такі ж розміри, як і колеса велосипеду. Саме тоді їздити на велосипеді стало модним та незвичним. Хоча популярність саме цієї моделі протрималася близько десяти років, через те, що форма його була все ж таки дуже незвичною та не зручною в користуванні, особливо для жінок, популярність саме велосипедної їзди було вже не спинити.

Справжня революція в світі велосипедів сталася в 1884 році, коли англійський інженер Джон Кемп Старлі винайшов велосипед сучасного типу, з однаковими за розміром колесами та цепною передачею на колеса та пневматичними гумовими шинами. Цей велосипед називався «безпечний» через свою зручну та стійку конструкцію, і з 1885 року почав продаватися під маркою «Rover» (блукач). З того часу зацікавленість міського населення Європи до даної новинки зростала стрімкими темпами. За короткий час почалося масове виробництво безпечних велосипедів, серед тогочасних виробників були і відомі сьогодні автовиробники – Опель, Пежо. Наступною віхою в історії розвитку велосипедів став винахід у 1898 році німецьким механіком та велогонщиком Ернстом Захсом елементу трансмісії з обгінною муфтою під назвою втулка «Торпедо», що забезпечувала вільний накат та плавне гальмування. Цей винахід застосовується на велосипедах до сих пір.

В останнє десятиліття дев'ятнадцятого століття попит на велосипеди став справді масовим, в багатьох містах, великих і малих, стали виникати велосипедні товариства, клуби, в яких учасники збиралися для спільних поїздок, влаштування перегонів. Виробники велосипедів по всьому світу

щосили намагалися запропонувати свої власні версії, і сотні нових компаній виникли, щоб задовольнити попит. На виставці Stanley Bicycle Show у Лондоні у 1895 році близько 200 виробників велосипедів представили 3000 моделей.

Спочатку велосипеди рекомендувалися як практична та економічна заміна коня, і тому вони були впроваджені в поштових і телеграфних службах, поліції та пожежних частинах, а також в армії. Однак перші громадянські велосипедисти використовували їх у спортивних та розважальних цілях, а не в утилітарних цілях. Будучи водієм, паровозом і пасажиром одночасно, велосипедисти повністю контролювали свій транспортний засіб, і в цьому відношенні це було вкрай несхоже на використання іншого сучасного виду транспорту — потягу, який мав на увазі залежність від залізничної системи та її фіксованого розкладу. Двоколісна «машина свободи» забезпечувала гнучку мобільність із безпрецедентною швидкістю, що перевершує середній темп коня, і, таким чином, передбачала не лише новий досвід у часі та просторі, але й автономію та розширення свого кругозору. Перші велосипедисти часто описували свій досвід з точки зору польоту, і приблизно до 1900 років деякі з них здійснили тривалі подорожі по Європі, Америці і навіть по всьому світу.

Наприкінці дев'ятнадцятого століття їзда велосипедом прославлялася як елемент «особистої свободи», але водночас вона передбачала швидше організовану діяльність, ніж індивідуальну. Спілкування було, як правило, початковою метою перших місцевих велосипедних клубів, але незабаром ці місцеві об'єднання і навіть більше національних асоціацій, в яких багато хто з них об'єднав свої зусилля, також зайнявся лобіюванням, щоб захистити свої інтереси. Першим велосипедистам довелося боротися за визнання владою, яка перешкоджала їхній свободі пересування і навіть пригнічувала їзду велосипедом усередині муніципалітетів.

Їзда на велосипеді також провокувала конфлікти з пішоходами та кучерами, яких дратував новий транспортний засіб, та із сільськими жителями, які вважали туристів зарозумілими зловмисниками. Прихильники велоспорту наполягали на цивільному праві на вільному пересуванні та їзді по дорогах загального користування. Будучи членами соціальної та політичної еліти, багато з них мали гарні зв'язки та вміли бути почутими в урядових колах.

Велосипедні організації, які були частиною громадянського суспільства та отримували підтримку від заможних виробників велосипедів, вплинули на те, яким чином новий транспорт утвердився, включаючи його суспільний імідж та практичне використання. Вони відіграли вирішальну роль у покращенні автомагістралей, встановленні дорожніх показників, стандартизації правил дорожнього руху та складанні дорожніх карт, а також у трансформації вулиць та громадських простору.

Подібні процеси синхронно відбувалися і в східній Європі. Так, одними за найбільших велосипедних товариств на українських землях були товариства Києва, Харкова, Львова та Одеси. Діяльність товариств регламентувалася їхніми уставними документами, регулярно виходили друком звіти про подорожі в різні куточки Європи та багато іншого. Також почала будуватися спеціальна велосипедна інфраструктура, так зв. циклодроми, спеціальні майданчики з штучно утвореними пагорбами та трасою для перегонів.

На українських землях, що були на той час у складі російської імперії спостерігалася певна відсталість від багатьох європейських країн, через переважно аграрну економіку та застарілі методи державного керівництва, але, що видається цікавим – тенденції до масового захоплення велосипедами прийшли майже одночасно з європейськими країнами. В такому контексті можна розглядати велосипед як своєрідний «місток» між Європою та Україною через «прірву відсталості» на шляху модерну.

Швидко був налагоджений експорт велосипедів та мережі з їх продажу. Деякий розвиток отримало і власне виробництво. Попри це велосипед досі залишався розвагою для дуже забезпечених верств населення, ціна його могла доходити до 150 рублів в тогочасній валюті. Таким чином портрет українського велосипедиста кінця дев'ятнадцятого століття вимальовується доволі чітко – це доволі молода людина, міський житель, що має дохід вище середнього, має доволі багато вільного часу та цікавиться усім новим, здоровим способом життя та скоріше за все має непогану освіту.

Але велосипедні практики не були суто чоловічою прерогативою, цікавим є також вплив велосипеда на процес емансипації, а саме зрушення стереотипних уявлень про жінку та рід занять, що їй притаманні. Багато жінок нарівні з чоловіками із захопленням брали участь в їзді. Багато тогочасних суфражисток явно бачили у велосипеді звільняючий та емансипуючий засіб пересування. Для жінок з вищого та середнього класу педалювання означало підвищення та усвідомлення своєї особистої свободи та приєднання до руху за виборче право жінок; мета, за яку вони боролися з середини XIX століття і яка не стала реальністю до перших трьох десятиліть XX століття. Для жінок існували спеціальні моделі велосипедів, що враховували особливості анатомії та одягу, для більш зручного користування. Також модернізацію пройшли і жіночі костюми, що шилися спеціально для велосипедної їзди.

Даний вид дозволя швидко знайшов своє відображення в тогочасних засобах масової інформації, велосипедисти, як нова «верства» суспільства гаряче обговорювалися в газетах, наприклад, проводилися дискусії з приводу впливу велосипеда на здоров'я. Їзда на велосипеді характеризувалася не тільки як корисна фізична вправа, а й як діяльність, яка тренує такі розумові якості, як пильність, концентрація, розсудливість, незворушність, витривалість та силу волі. Але згадки не завжди були в позитивному світлі. Часто відчайдухи ставали причиною наїздів на пішоходів або учасниками інших суперечок. Також, виходили друком спеціалізовані видання саме для

велосипедистів з різноманітними порадами по догляду за велосипедом, ремонту та навіть рекомендацій щодо спеціального режиму харчування.

Загалом, їзда на велосипеді в ті часи вважалася певним заходом, престижним було неквапливо проїхатися по центру міста у вихідний день, або попрямувати на природу для відпочинку. Також учасники українських велотивариств практикували велопробіги на дальні дистанції між містами, про що не рідко писали в газетах.

Цікаво зазначити, що підхід європейців в цьому сенсі дещо відрізнявся і до цивільного велосипедного руху швидко доєдналися перегони, що стали справді масовим і всеосяжним явищем. На тлі загального ентузіазму з приводу видовищності, швидкості, продуктивності, рекордів часу та відстані імідж та розробка велосипеда були нерозривно пов'язані зі змаганнями. Перші (далекі) перегони були організовані невдовзі після появи велосипедів. Велоспорт на спеціальних закритих і відкритих трасах, а також на дорогах загального користування, що випробовують витривалість організму, був першим комерційним видом спорту, що широко висвітлюється в ЗМІ. Виробники велосипедів та газети організовували та спонсорували перегони, щоб залучити клієнтів та передплатників. Наприкінці XIX століття велосипедні змагання набули надзвичайної популярності серед усіх верств населення Франції, величезна кількість глядачів регулярно збирались на стадіонах для перегляду перегонів. Не дивлячись на те, що тогочасні дороги були в досить поганому стані, а велосипеди все ще були не надто досконалими в технічному плані 23 травня 1891 року пройшли перші велосипедні перегони, що були організовані французькою спортивною газетою «Le Véloce-sport», участь в них могли взяти всі бажаючі. 19 січня 1903 року в газеті «L'Auto-Vélo» з'явилося оголошення про початок перегонів під назвою «Тур де Франс». Передбачалося, що перегони пройдуть в шість етапів з першого червня по п'яте липня з загальною дистанцією в 2428

кілометрів між найбільшими містами Франції. З того часу перегони отримали небувалого розповсюдження і проводяться кожен рік до сьогоднішнього часу.

Проте, на українських землях такі перегони не були так широко розповсюджені, хоча також влаштовувалися міські чемпіонати, велосипедний рух пішов іншим напрямком.

Соціальна роль велосипеда. Велосипед з моменту свого винаходу прямо чи опосередковано впливав на різні галузі та процеси в соціумі. З появою велосипеда як індивідуального транспортного засобу значно розширилися кордони пересування та збільшилися відстані, які можна долати без сильного навантаження, особливо в сільській місцевості. З появою велосипедів в масовому доступі стало можливим швидке та зручне пересування між селами, що могло ставати причиною розширення шлюбної географії та позитивно вплинуло на генетичне здоров'я регіонів. Також для робітників заводів стало можливим добиратися до робочих місць з передмість, що також прискорювало темпи та продуктивність виробництва. Популярність велосипедного туризму серед городян сприяла модернізації сільських районів, оскільки стимулювала покращення інфраструктури на популярних маршрутах та розповсюдження таких об'єктів, як готелі, кафе, інформаційні пункти та ремонтні майстерні. Гастролі були продуктом динамічної міської сучасності, але в той же час вони також розглядалися як протипага нібито шкідливим та нездоровим сторонам промислових міст: метушні, забруднення та шуму, стандартизованим ритмам та (все більш малорухливому способу життя) рутина офісної та фабричної праці. Використання велосипеда як «машини для втечі» відображало і сприяло зростаючому занепокоєнню про індивідуальне та колективне здоров'я.

Промислове виробництво також зазнало розвитку від велосипеда - технології, що освоювалися для виробництва велосипедних рам потім знайшли своє втілення в автомобільній та авіаційних галузях, тощо. Великий попит на велосипеди породив інші галузі — шарикопідшипники, дріт для

спиць, сталеві труби, виробництво точних інструментів, які впливали сферу виробництва ще довго після того, як велосипеди перейшли в розряд забав для дітей. Хвильовий ефект поширився і рекламу. Художникам було доручено створити гарні плакати, що забезпечило прибутковий ринок для нещодавно розроблених процесів літографії, що дозволило друкувати насиченими яскравими кольорами. Маркетингові стратегії, такі як заплановане старіння та випуск нових моделей щороку, зародилися у торгівлі велосипедами у 1890-х роках. Взагалі, багато з відомих нині автомобільних виробників починали свою діяльність саме з виробництва велосипедів, наприклад, «Ровер», «Шкода», «Опель», «Пежо», «Морріс Мотор» та навіть піонери авіації, брати Райт починали з цього напрямку.

Також в Сполучених Штатах Америки асоціації велосипедистів вимагали від місцевих влад ремонту та покращення якості доріг, що потім вплинуло і на розвиток як автомобільної індустрії так і створення дорожньої інфраструктури.

Протягом десятиліть велосипед був важливим транспортним засобом, хоча ситуація змінилася з економічним бумом 1950-х років. У Європі на велотранспорт не стільки вплинула фактична кількість автомобілів на дорогах, яка все ще була відносно низькою в більшості країн до 1950-х років, скільки ідеє, що виховувалась у політиці дорожнього руху та міському плануванні, що автомобіль замінив велосипед як авангардний вид транспорту. Крім того, оскільки загалом велосипедисти, на відміну від автомобілістів, не сплачували податки за користування дорогами, і їх часто уявляли недисциплінованими та тими, що заважають моторизованому руху, їхні групи інтересів не зрівнялися з автомобільним лобі, зокрема в країнах із великим масштабом автомобільної промисловості. Якщо економічна криза 1930-х років і труднощі під час і після Другої світової війни сприяли масовому використанню велосипедів, то з 1950-х років зростання добробуту сприяло володінню автомобілями та водінню, а післявоєнна політика дорожнього руху

розчистила шлях для домінування автомобілів на дороги. Функціональна диференціація в містобудуванні та розростання міст призвели до збільшення кількості та відстані щоденних поїздок.

Сучасна ера велосипедів почалася в 1960-х та 70-х роках, коли в Північній Америці зросло усвідомлення переваг активного способу життя та енергоефективного транспорту. У 1975 році понад 17 мільйонів гонщиків почали їздити на велосипедах нового типу, набагато легших та дешевших. З того часу гоночні велосипеди, гірські велосипеди та BMX стали стандартом для велосипедистів у всьому світі, з нещодавнім додаванням гібридних приміських велосипедів (спеціалізованих для використання у місті з широким спектром обладнання, взятого з гірських та швидкісних велосипедів). Стандартними матеріалами, з яких виготовляються сучасні велосипедні рами, є алюміній та вуглецеве волокно.

Велосипед набуває все більшої ролі в міських просторах. На вулицях можна побачити величезну різноманітність моделей; складні велосипеди, вантажні велосипеди та електровелосипеди стають все більш популярними протягом останніх років. Завдяки електромоторам можна подорожувати на великі відстані з комфортом, маленькі складні велосипеди економлять місце в поїзді, а вантажні велосипеди ідеально підходять для перевезення покупок.

Історично, географічно, соціологічно та культурно їзда на велосипеді є складною та різноманітною практикою. Тим не менш, національні уряди у всьому світі все частіше просувають його як простий і зрозумілий спосіб мобільності з багатьма корисними ефектами. По всій Європі уряди демонструють зростаючу відданість велосипеду як зручному способу пересування

Висновки до розділу:

В даному розглядається історія винаходу та розвитку велосипеду та робиться спроба показати його не тільки як транспортний засіб, а і культурно-

соціальний феномен, що мав вагомий вплив на розвиток виробничих технологій та суспільної сфери. Відзначається значна роль велосипеда в різних вимірах історичного процесу, серед них - вплив на розвиток механіки та виробництва, розвитку автомобільної промисловості, вплив на соціум тогочасних суспільств, зміна культурних ролей жінок, емансипація та розвиток спорту. Також прослідковується синхронність появи та розповсюдження захоплення велосипедами як в країнах Європи так і в українських містах, що може говорити про інноваційність даного виду транспорту як провідника епохи модерну, що представляв новизну та суспільний запит на технологічний розвиток та прогрес в цілому. І хоча велосипед поступився популярністю іншим видам транспорту в 20 столітті, він зміг зберегти свої унікальні риси та беззаперечну затребуваність в різних сферах ужитку. А зараз спостерігається стійке відновлення зацікавленості велосипедами в міських просторах та індивідуально- рекреаційних якостях, що свідчить про його значимість серед винаходів людства.

РОЗДІЛ II. НАУКОВА КОНЦЕПЦІЯ МУЗЕЙНОЇ ВИСТАВКИ

2.1. Ідейний задум, тематична спрямованість та методологічні основи проєкту

Сьогодні існують виставки та цілі велосипедні музеї, які відображають історію розвитку та становлення велосипедної техніки та велосипедного спорту, проте не так багато виставок, які мають на меті вивчення та висвітлення соціокультурного впливу велосипедного руху на розвиток суспільства.

Методологічною основою цієї роботи є культурологічний підхід, який показує вплив феномену велосипедного руху (у всьому його розмаїтті) на різні сфери життя в Західній Європі та Україні в період модернізації, наприкінці 19 - на початку 20 століть.

Ідейний задум виставки полягає в спробі показати велосипед як феномен з одного боку технологічний, а з іншого як соціо-культурний та відобразити його вплив на суспільство. Особливої уваги також заслуговує проблема емансипації жінок в контексті переосмислення поглядів на традиційні гендерні ролі.

За профілем виставка планується як історична та науково-технічна, з елементами демонстрації. Наукова складова полягає в технічних нововведеннях, що застосовувались для виготовлення велосипедів.

Тип виставки – класична, за призначенням – тимчасова. Метод побудови – тематичний. Планується показ велосипедних експонатів, що демонструють розвиток велосипеду як технічного виробу з одного боку, та взаємодію громадян з ним з іншого.

Принцип побудови – комплексно-тематичний, що дозволить реалізувати поставлені завдання в повній мірі. Формою музейної виставки є «експозиційне дослідження». Застосування даної форми виставки дозволяє

поставити проблемні питання та розкрити їх в ході розвитку демонстраційного процесу. Оскільки вплив велосипеда в свій час викликав жваві дискусії в суспільстві, тому проблемно-аналітичний підхід є обґрунтованим та доцільним.

Розробка даної виставки включає комплексний та міждисциплінарний підхід. Елементи новизни, такі як перетин наукового та соціально – культурного підходів, зможуть зацікавити відвідувачів з будь-яких сторін та забезпечити загальну атрактивність виставки.

2.2. Тематична структура музейної виставки

Тема 1. Винахід велосипеда.

- Підтема 1. Історія винаходу перших двоколісних машин.
- Підтема 2. Різноманітні форми і види перших велосипедів.
- Підтема 3. Формування сучасного типу велосипеда. Технічні нововведення.

Тема 2. Місце велосипеда в суспільствах Європи та України.

- Підтема 1. Зростання попиту та розвиток виробництва велосипедів.
- Підтема 2. Суспільні дискусії щодо місця і велосипеда в суспільстві.
- Підтема 3. Велосипед у повсякденному житті, формування «велокультури».

Тема 3. Велосипед в спорті.

- Підтема 1. Перші велоперегони. Зародження «Тур де Франс».
- Підтема 2. Масове розповсюдження велоперегонів, видатні спортсмени.
- Підтема 3. Еволюція спортивного велосипеда.

2.3. Наскрісні проблеми експозиції виставки, основні засоби побудови та їх характеристика

В ході реалізації даного музейного проєкту визначаються наступні проблеми, що проходять крізь усю виставку - проблема перетину епох, перехід до модерного суспільства; проблеми урбанізації, початок промислової революції; проблеми виникнення нових прошарків суспільства та їх взаємодія зі старими порядками; соціально-економічні та політичні проблеми початку XX століття.

Майбутній виставковий проєкт в достатній мірі забезпечений експонатами, серед них зустрічаються раритети. Основною складовою експозиційного комплексу є автентичні експонати, серед них є саме велосипеди різних часів та різних країн, також є різні складові велосипедів, що мають власні особливості та значення. Присутні також механічні елементи та деталі. Наявні також інші експонати, такі як, фотокартки, газети, листівки, плакати, репродукції, одяг та інше. Передбачається створення групою ентузіастів масштабного макету першого двоколісного транспортного засобу з дерева, що є прообразом сучасного велосипеда. Даний виріб не є складним в побудові і тому може бути виготовлений в відносно короткий термін і при цьому наочно продемонструє функціонування першого двоколісного агрегата, що зможе стати одним з найцікавіших експонатів.

Фонд музейних експонатів, що будуть використані для створення даної виставки є доволі різноманітним. Показ їх у комплексі дозволить висвітлити означені теми та розкрити проблематику в значній мірі. Приділення уваги дрібницям дозволить створити реалістичну демонстрацію означеної епохи, викликати у відвідувачів відчуття часово-просторової єдності та зацікавленість в проблематиці.

2.4. Архітектурно-художній образ виставки

Художньо-сміслова складова музейної виставки.

Музейні виставки слугують багатьом цілям, одна з яких це донесення певного повідомлення до глядача та формування у нього певних вражень. Специфіка експозиційного проєктування передбачає створення детального плану побудови виставки, за різностороннього підходу реалізуються завдання, що були поставлені задля досягнення цілей роботи. Розробка експозиційного образу є одним із пріоритетних завдань при роботі над експозицією і запорукою успішності виставки загалом.

Проєкт музейної виставки з означеної теми починається з образної характеристики. Основним стрижнем роботи є суспільні відносини людей та країн на початку епохи модерну, коли сформувався запит на рух до майбутнього прискореними темпами. Цей процес супроводжувався розвитком промисловості та техніки, що дало змогу виготовляти велосипеди та модернізувати їх. Через це є необхідність показати велосипед саме як феномен свого часу в його динамічному розвитку та дуальності впливу, як об'єкт суспільної дискусії та наочний приклад розвитку промисловості та один із результатів початку промислової революції.

Виставка умовно поділена на дві частини – *історичну* та *спортивну*. Оскільки перша частина історичної спрямованості, тому ідея застосування образно – художніх засобів полягає в зануренні глядача в епоху з акцентуванням на ключових аспектах, притаманних тому часу. Виходячи з цього формуються ідеї та принципи оформлення кольорової та світлової композиції в оздобленні приміщення, в якому проходитиме виставка. В кольоровому оздобленні передбачається використання загалом спектру більш теплих кольорів від бежевого до коричневого і уникання яскравих та сучасних кольорів, особливо в освітленні, для того, щоб не викликати дисонанс у сприйнятті.

Світлові рішення виходять із необхідності занурення в історичну епоху, тому сам спектр має бути максимально теплим та за яскравістю наближеним до тогочасних освітлювальних приладів. Також самі елементи освітлення можуть бути стилізовані під старовинні, що слугуватиме двом цілям - додасть автентичності атмосфері та слугуватиме саме освітленням. Можливе застосування стилізованих ламп на стелі та на стінах.

Друга частина виставки присвячена велоспорту та пов'язаними з ним подіями. Принципи вибудови кольорово – світлової композиції дещо відрізнятимуться від попередньої частини. Домінуючим кольором оформлення буде жовтий колір, трохи в меншій кількості планується застосування червоного. Обидва цих кольори характерні для спорту та змагань загалом, а жовтий колір також є символом найвідоміших велоперегонів «Тер де Франс». Освітлення має бути більш яскравим, але все одно в теплих тонах.

Природнє освітлення не передбачається через різні погодні умови та час доби, тому в приміщеннях з вікнами однією із технічних вимог є наявність ролет, або товстих штор, для блокування надходження денного світла.

Передбачене застосування аудіо та відеоматеріалів для підвищення наочності та створення позитивної атмосфери. Протягом усієї тривалості екскурсії має звучати негучна з музика того історичного періоду, про який іде мова в той момент.

Тематичне планування

За структурою майбутня виставка поділена на три теми, що послідовно розкривають ідейний задум.

Першою темою є «Винахід велосипеда». Цією темою розпочинається виставка, на початку демонструється макет першої двоколісної машини, що виготовляється у відповідності до наявних зображень та схем. Біля експонату

присутній інформаційний стенд з історичною довідкою та фотографіями. Далі, на спеціальних стендах, під склом розміщені оригінальні фотографії перших велосипедів та подій пов'язаних з ними, для актуалізації та доповнення інформації поряд знаходяться оригінали газет української періодики початку 20 століття за статтями про велосипеди та велосипедистів. Далі, при переході до наступних підтем, що показують розвиток зацікавленості людей в різних країнах велосипедами та зростання попиту на них представлені рекламні оголошення в газетах та на листівках, що рекламували магазини з продажу велосипедів та велосипедних товарів.

Далі, слідуючи хронологічній послідовності зображуються різні види велосипедів, що передували сучасному. Демонстрація проводиться здебільшого за рахунок фотографій, зображених на плакатах з описами.

Наступним експонатом будуть елементи велосипедної трансмісії, розташовані на вітрині, або полиці. Поряд встановлюється інформаційний стенд, де зображено креслення та саму деталь в розрізі у великому форматі з декількох сторін та детально висвітлено історію її винаходу та описано принцип роботи. Наступним важливим експонатом є раритетний велосипед «Ровер», що встановлюється на спеціальному тримачі, що дозволяю йому стояти прямо, біля велосипеда розташовано комплекс із раритетних експонатів кінця 19 століття, що були в застосунку і демонструють тогочасний побут.

Після цього слідує наступна тема експозиції, «Місце велосипеда в суспільствах Європи та України». В ході розкриття цієї теми планується показати етап розповсюдження зацікавленості велосипедом серед країн західної Європи та на українських землях. Ключовим моментом є демонстрація того, що захоплення велосипедом сталося майже одночасно, як в Європі, так і в Україні, беручі до уваги швидкість розповсюдження інформації та віянь в той час.

Оснoву данoгo умoвнoгo рoзділу в бiльшoстi склaдaтимуть вiзуaльнi мaтeріaли і нeбaгaтo рeчoвих. Спeршy, в хoді прoсувaння пo приміщенню вистaвки бyдуть встaнoвлeні стeнди з плaкaтaми, де зoбрaжeнo рeпрoдукції фoтoгрaфій нa якиx зoбрaжeні тoгoчaсні вeлoлюбитeлі, вeлoсипeдні мaгaзини, клyби тa стaдіoни, щo дeмoнстрyють рoзвитoк спeцифічнoгo вeлoсипeднoгo рyхy тa вiдпoвіднoї інфрaстрyктyри. Пiсля цьoгo йдe рoзкриття тeми сyспіlnьoї дeскyсії щoдo нoвoгo явищa. Прoпoнyютьсy гaзeтні вирізки, здeбiльшoгo yкрaїнськиx гaзeт Хaркoвa тa Києвa, де oписyютьсy кoлізії з вeлoсипeдистaми, a сaмe їх взaємoдія з пішoхoдaми, з грoмaдським трaнспoртoм тa сyспіlnьим пoрядкoм в цілoмy. Гaзeтні стaттi дoпoвнювaтимутьсy вiдпoвідними фoтoгрaфіями для нaoчнoстi. Тaкoж нaбyв рoзвиткy «тyристичний» нaпрямoк вeлoсипeдних пoїздoк, пoчaли фoрмyвaтисy вeлoсипeдні тoвaриствa пo всій Єврoпi тa нa тeритoрії Yкрaїни. Дo дeмoнстpaції прoпoнyєтсy фoтoгрaфії yчaсникiв вeлoтoвaриств, рeпрoдукції їхніх стaтyтiв нa стeндoвих плaкaтaх, a тaкoж витримки зі звiтiв тoвaриств прo прoйдeні мaршрyти.

Рoзвитoк вeлoсипeднoгo рyхy тaкoж вплинyв нa прoцeс eмaнсипaції тa рoзширeння прaв жiнoк, oкрім тoгo, щo жiнки oтримaли змoгy сaмoстійнo пeрeсyвaтисy нa влaснoмy трaнспoртнoмy зaсoбi, для їхньoї зрyчнoстi з'явилисy oсoбливi кoстyми, щo мaли хaрaктeрні oсoбливoстi в бyдoві. Кoстyми для їзди нa вeлoсипeдi тaкoж мaли і чoлoвiки, прoтe вoни нe сильнo вiдрізнялисy вiд iнших спoртивних кoстyмiв, щo нa тoй чaс вжe пoчaли зaстoсoвyвaтисy. Тoмy плaнyєтсy дeмoнстpaція oригiнaльних чoлoвiчих тa жiнoчих кoстyмiв нa спeціaльних мaнeкeнaх. Тaкoж, зa дoпoмoгoю прoєктoрy бyдуть дeмoнстрyвaтисy вiдeомaтeріaли нa якиx зoбрaжeнo вeлoсипeдний рyх, вiднo вeликy кiлькiсть вeлoсипeдистiв нa мiськиx вyлицях тa пoзa ними.

Нaстyпнa пiдтeмa ілюстрyє чaс, кoли вeлoсипeд стaв справді мaсoвим і мiцнo yкoрiнивсy в житті тa пoбyті лyдeй. Плaнyєтсy пoкaзaти oсoбливoстi зaстoсyвaння вeлoсипeдiв y пoвськдeннoмy житті тa вiдмiннoстi в цьoмy y

різних країнах. З часом суспільна дискусія дійшла консенсусу щодо права велосипедів на існування та їх місця в громадському русі та суспільстві. Результатом цього стало введення правил дорожнього руху для велосипедистів та спеціальних номерних знаків на велосипед. На вітринах під склом демонструватимуться оригінали газет, де розповідається про цю подію. Також, на підвісних кріпленнях будуть демонструватись автентичні раритетні велосипедні номери, які наразі є доволі рідкісними, у зв'язку з чим розміщення експонатів планується поза зоною досяжності відвідувачів. Даними експонатами завершується друга тема виставки.

Третя тема виставки - «Велосипед в спорті». Дана тема присвячена формуванню та розвитку спортивних змагань на велосипеді. Протягом 20 століття цей вид спорту пройшов шлях від захоплення ентузіастів до передової спортивної дисципліни а разом із ним сформувалась світова індустрія перегонів, що за рівнем майже доходить до автоперегонів.

В першій підтемі планується продемонструвати процес зародження велосипедних перегонів як явища, зазначити особливості, специфіку та цікаві факти супроводжували це становлення. На початку на інформаційних стендах будуть продемонстровані фотографії перших спроб влаштування перегони, персоналій та газетних статей. Далі, на спеціальному екрані за допомогою відеопроєктора демонструється відеоматеріал з перегонами. Після цього, окрему частину підтеми буде присвячено головним велоперегонам світу – «Тур де Франс», їхньому зародженню, розвитку та значенню. На стендових плакатах будуть розміщені репродукції перших примірників газети «L'Auto», для реклами котрої перегони і планувалися на початку. Далі йтимуть фотографії перших переможців цих змагань та інформаційні таблички.

Друга підтема розкаже про період остаточного формування велоперегонів, як окремого виду спорту, створення федерацій, команд тощо. На протязі цієї підтеми планується показати розвиток велоспорту в 20 столітті, розкрити його вплив на суспільства та висвітлити найуспішніших

велоспортсменів в історії. Основою експонатного фонду тут будуть відеоматеріали, фотографії та речові експонати, пов'язані зі спортом, такі як системи кріплення стопи до педалей, велосипедні шоломи та елементи захисту, раритетна велосипедна форма на манекенах та зразки спортивної сувенірної продукції, що вперше почала з'являтися в середині минулого століття.

Третя підтема показує технічний розвиток велосипедної індустрії у сфері матеріалів та демонструє сучасний велосипед, його спільне та відмінне у порівнянні з попередніми моделями. Розвиток технологій дозволив створювати дуже міцні і одночасно легкі сплави металів, що позитивно вплинуло на швидкісні показники велосипедів, дослідження та експерименти з геометричними параметрами велосипедної рами дозволили створити зручніші моделі велосипедів, та навіть нові напрямки у велоспорті. Експонатами даної підтеми служитимуть здебільшого саме велосипеди та технічні компоненти, трансмісії, колеса та гальма. Велосипеди розташовуватиметься на спеціальних стійках, а деталі на полицях та стелажах. Також буде демонструватися вуглеволокно «карбон», як один із перспективних матеріалів для побудови рами. Деталі з карбону будуть закріплені знаходитимуться у підвішеному стані, поряд із деталями з металу, це дасть відвідувачам змогу припідняти кожен деталь і оцінити, наскільки легшими є нові деталі, ніж старі. Також в оглядовому форматі на інформаційних стендах будуть описані новинки в області велосипедних технологій.

Усі три теми логічно пов'язані між собою та представлені послідовно. Художнє планування, застосування образних засобів та спеціально сформованих експозиційних комплексів покликано сформувати у відвідувачів широке та цілісне сприйняття виставкової концепції та експозиційного образу.

Технічна складова музейної виставки.

Музейна виставка, присвячена велосипедам планується рухомою, тобто може бути перенесена в інше місце для експонування. Для реалізації проєкту, згідно з вимог архітектурно-художнього проєкту необхідне приміщення розмірами від 10x15 до 25x25 метрів. В приміщенні мають бути дотримані умови кондиціонування повітря, для збереження рідкісних та раритетних експонатів. На вікнах мають бути ролети, або жалюзі, для затримки денного світла і створення художнього замислу з освітлення.

Освітлення відіграє дуже важливу роль в майбутній виставці, для нього застосовуються лампи настінні та для стелі. Світло буде направлене на експонати, при цьому поза експонатами буде менш освітлена ділянка, що дозволить створити відчуття приватності.

До експозиційних меблів відносяться стелажі та засклені вітрини, застосовуватимуться також підставки також передбачене застосування манекенів та новодільних експонатів.

Аудіо-візуальна апаратура складається з проектора та динаміків для ретранслявання музичного супроводу.

Висновки до розділу

В даному розділі представлено методологічні основи виставкового проєкту, розроблено архітектурно – тематичний план, зазначено основний фонд експонатів та принципи проведення виставки.

РОЗДІЛ III. ОСВІТНЬО-ПЕДАГОГІЧНА ПРОГРАМА ВИСТАВКИ

Музейно-педагогічна програма за виставкою "Два колеса, що рухають світ" розроблена для учнів 9 класів, відповідно до навчальної програми для закладів загальної середньої освіти (наказ Міністерства освіти і науки України від 03 серпня 2022 року № 698) з дисциплін «ІСТОРІЯ УКРАЇНИ» (1,5 год. на тиждень, 52 год. на рік) за підручником: Історія України для 9 класу загальноосвітніх навчальних закладів / В. С. Власов. – Київ : Літера ЛТД, 2017. – 304 с. та «ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ» (1 година на тиждень, 35 годин на рік), за підручником: Гісем О. В. Всесвітня історія : підручн. для 9 класу загальноосвіт. навч. закладів/О.В. Гісем, О.О. Мартинюк.-Харків: Вид-во «Ранок», 2017.

3.1 Довгостроковий проєкт

Мета музейно-педагогічної програми:

Навчальна: перевірка знань учнів з раніше пройденної теми, вміння орієнтуватися в історичних періодах; здатність до проведення зв'язків з різними історичними епохами та різними країнами.

Виховна: виховати почуття поваги до національної історії та пам'яті разом із заохоченням до відвідування культурно-просвітницьких закладів та набуття позитивних особистісних якостей.

Розвиваюча: розвинути навички логічного та критичного мислення, творчого мислення, формування компетентностей в сфері отримання, засвоєння та аналізу, а також узагальнення інформації, роботи з речовими джерелами, проведення причинно-наслідкових зв'язків.

Завдання музейно-педагогічної програми:

Відвідувачі виставки, учнів: в ході екскурсії закріпити пройдений раніше матеріал, побачити та виділити для себе відповідності між

матеріалами зі шкільного уроку та екскурсійними та співставити їх, що сприятиме розширенню кругозору.

Музейні представники: проведення уроку-екскурсії згідно з чинним планом, проведення підсумкового контролю у формі гри та заохочення до дискусії. Також до неформальних задач музейних працівників входить створення загальної позитивної атмосфери під час проведення екскурсій для формування позитивних вражень у аудиторії і підвищення зацікавленості в майбутніх заходах.

Форми реалізації освітньої програми: тематичні уроки-екскурсії для учнів шкіл та тематичні ігри для перевірки знань отриманих в ході занять.

Учасники: музейні працівники, вчителі, учні 9 класів закладів загальної середньої освіти.

Мотивація:

Для відвідувачів: відвідування виставки та уроку-екскурсії дозволить отримати заохочення у вигляді додаткових балів, а також ознайомитися з незвичайними експонатами та цікаво провести час, а також отримати символічний подарунок за активну участь в грі, наприкінці екскурсії.

Для музею: залучення нової, молодшої та активної аудиторії, розповсюдження інформації про діяльність музею.

Аналіз результатів роботи музейників проводиться через опитування учасників та отримання відгуків, що дасть змогу оцінювати успішність проведеної роботи та вносити корективи та покращення.

Дану музейно-педагогічну програму було розроблено відповідно до програми з історії України та всесвітньої історії для учнів 9 класів. В програмі було обрано теми, що відповідають темам, які представлені в тематичній структурі музейної виставки, що дає змогу учням отримати більш

розширені знання, закріпити та узагальнити вже пройдений матеріал за даними темами.

Було обрано наступні теми:

З Історії України:

Урок № 3 за темою: «**Початок індустріальної революції**», § 4 підручника.

Урок № 45 за темою: «**Вплив процесів модернізації на суспільне життя українців. Освіта. Наука**», що відповідає § 33 підручника.

Зі Всесвітньої Історії:

Урок № 7 за темою: «**Індустріальна революція у країнах Західної Європи та її наслідки**», § 6 підручника.

Урок № 30 за темою: «**Масова культура. Зміни у вигляді міст і сіл. Індустріальні та традиційні суспільства**», § 28 підручника.

Теми з двох курсів тематично споріднені, урок № 3 відповідає уроку №7, а урок № 45 тематично відповідає уроку № 30, тому вони можуть бути поєднані у дві групи, для висвітлення в рамках запропонованих екскурсійних заходів.

Перший захід тематично охоплює групу уроків **3** та **7**. Передбачається проведення екскурсії в Харківському історичному музеї ім. М. Ф. Сумцова. Урок-екскурсія проходитиме в рамках експозицій, що присвячені проблемі модернізації та початку процесів індустріалізації на території країн Європи та України, де поступово та хронологічно буде розкриватися зміст заняття. Завданням екскурсії є систематизування і узагальнення знань щодо становлення та розвитку епохи модерну, а також наочна демонстрація відповідних експонатів. На меті маєтся розвиток аналітичного мислення та тренування навичок співставлення та узагальнення інформації.

Другий музейний захід охоплює групу уроків **30** та **45** і спрямований на розкриття особливостей саме модернізму та його впливу на суспільне життя в

країнах та демонстрацію ролі велосипеда в цьому процесі. Урок-екскурсія буде проходити в межах велосипедної виставки за участі школярів, їхніх вчителів та екскурсоводів. Метою заходу є узагальнення, систематизація та розширення знань, отриманих в ході минулих занять. Урок проходитиме в форматі екскурсії зі спеціальною вікториною наприкінці для перевірки знань щодо теми екскурсії.

3.2 Короткостроковий проєкт

Практичне заняття у формі уроку-екскурсії за темами «**Вплив процесів модернізації на суспільне життя українців. Освіта. Наука**» та «**Масова культура. Зміни у вигляді міст і сіл. Індустріальні та традиційні суспільства**».

Література:

1. Історія України для 9 класу загальноосвітніх навчальних закладів / В. С. Власов. – Київ : Літера ЛТД, 2017. – 304 с.
2. Гісем О. В. Всесвітня історія : підручн. для 9 класу загальноосвіт. навч. закладів/О.В. Гісем, О.О. Мартинюк.-Харків: Вид-во «Ранок», 2017.

Мета:

Навчальна: закріплення знання з курсу, залучення учнів до дискусії та полеміки в рамках теми заняття.

Виховна: виховати почуття національної свідомості, поваги до власної історії та здобутків минулих поколінь.

Розвиваюча: розвинути у слухачів навички раціонального мислення, роботи з першоджерелами та аналізу історичних подій.

Ціль: в ході уроку-екскурсії учні мають опанувати тему уроку про розвиток культури та модерну на початку 20 століття. Продемонструвати

велосипед як призму, через яку проходили зазначені події, а також його роль в цих подіях та суспільному середовищі.

Завдання музейно-педагогічної програми:

Для відвідувачів: присутність на уроці-екскурсії, участь в обговореннях і дискусіях та вікторині по завершенню уроку.

Для музею: створення та проведення цікавої екскурсії, з урахуванням усіх вимог, проведення гри-вікторини, та розвиток атрактивності виставки.

Форма реалізації освітньої програми: урок-екскурсія з грою-вікториною для перевірки та закріплення знань.

Учасники: музейні працівники, вчителі, учні 9 класів закладів загальної середньої освіти.

Тривалість: 45 хвилин

Мотивація:

Для відвідувачів: для школярів це можливість цікаво провести час, заробити додаткові бали за активність та ознайомитись з незвичайними експонатами, а в кінці екскурсії отримати символічний подарунок за активну участь у грі.

Для музею: проведення подібних заходів дозволить залучити більш молоду та активну аудиторію та поширити інформацію про діяльність музею.

Аналіз результатів роботи музейників здійснюється шляхом опитування учасників та отримання відгуків, що дасть змогу оцінити ступінь успішності проведеної роботи та внести корективи та вдосконалення.

Методи:

Метод дебатів - залучення учнів до дискусії з приводу теми лекції, та конкретно з теми виставки.

Методи народної педагогіки - питавання учнів про велосипеди в їхніх родинях та у них самих, оскільки це дуже розповсюджено і майже кожен має історію, пов'язану з велосипедами.

Методи розвитку загального мислення - контексті періоду початку 20-ого століття, що був дуже насиченим на події та явища, учням пропонується провести аналіз інформації, фактів, дат та змісту експозиції для закріплення знань та відповідей на поставлені запитання.

Методи розвитку критичного мислення - учням пропонується певна історична проблема і до неї завдання без чіткої та очевидної відповіді, і вони мають його виконати спираючись на закони критичного мислення через дискусію та власні роздуми.

Матеріали та технології: експонати, музейні предмети, фотографії.

Хід екскурсії:

Привітання та мотивація учасників (5 хв)

Вступне слово екскурсовода:

Доброго дня шановні учні, вітаємо вас на нашій виставці. Сьогодні ми з вами ознайомимося з історичним періодом модерну, про який ви могли дізнатися зі своїх минулих уроків з історії та поглянемо на цей період через призму велосипеда, як дуже цікавого явища та його ролі в історії.

Оголошення теми

«Два колеса, що рухають світ»

Опитування для виявлення опорних питань теми (5 хв):

1. Скажіть будь-ласка що таке період модерну в історії та його часові рамки.
2. Скажіть будь-ласка, що таке велосипед.

3. Чи знаєте ви хто і коли вперше винайшов велосипед ?

4. в яких сферах життя застосовують велосипеди ?

Початок екскурсії (10 хв):

Екскурсоводи знайомлять учнів з основними поняттями та термінами виставки, проводять загальний огляд історичного контексту та приступають до основної частини.

Основна частина екскурсії (15 хв):

Екскурсоводи проводять огляд експонатів згідно з екскурсійного плану та темами виставки, розповідають історію виникнення велосипеду та формування велосипедної культури.

Заклучна частина (5 хв):

Екскурсія плавно добігає логічного завершення, екскурсоводи підсумовують матеріал та переходять до вікторини.

Гра – вікторина (5 хв):

План роботи:

1. Учні діляться на 2 рівні групи, формується 2 команди;
2. Кожній команді видається велика кількість папірців та ручка для кожного;
3. Правила гри: за означений проміжок часу пропонується написати на папірцях галузі (по одній на одному папірці), на які прямо, чи опосередковано вплинув велосипед (галузі можуть бути будь-якими, від культури до важкої промисловості).

Перемагає команда, що надала найбільшу кількість відповідей (папірців).

Висновки до розділу

В даному розділі проведені напрацювання з розробки методичної програми музейної виставки на основі шкільної програми з історії України та всесвітньої історії. Програма складається з короткострокового та довгострокового проєктів. Проєкти співпадають зі шкільною програмою та відповідають основним функціям освітнього процесу.

ВИСНОВКИ

В роботі на даним дипломним проектом було досліджено етапи винаходу, розвитку та поширення феномену велосипеду серед суспільств Європи та України.

Перші двоколісні машини почали з'являтися наприкінці 18 століття, ці винаходи ще не можна було назвати велосипедами у сучасному розумінні, проте вже тоді виникали ідеї створення індивідуального транспортного засобу. Однак в 1817 році німецький винахідник барон Карл фон Дрез винайшов так звану «машину для бігу», апарат, що за принципом був дуже схожий на велосипед. З того часу почалися інтенсивні експерименти в цьому напрямку. Велосипеди вдосконалювалися, виготовлялися різні форми та з різною кількістю колес, поки в 1884 році в Англії винахідник та бізнесмен Джон Кемп Старлі не винайшов велосипед сучасного типу. Відтоді популярність велосипеду серед прогресивний громадян зростала дуже стрімко.

На межі віків Європейські суспільства переживали період стрімких трансформацій, промислова революція, урбанізація, все це створювало запит на нові ідеї та винаходи і таким винаходом став велосипед. Спочатку велосипед був дуже коштовним придбанням і дозволити його могли далеко не всі, їзда на велосипеді вважалася модним заходом, набули популярності вечірні велопрогулянки.

Як і все нове, велосипед спочатку викликав жваві дискусії між прогресивними та консервативними верствами суспільства, через те, що велосипедисти часто пересувалися з великою швидкістю, чим бентежили перехожих та навіть місцеву владу. Неодноразово піддавались осуду харківські велосипедисти на сторінках тогочасних газет, та описувалися чисельні їх суперечки з місцевими жителями. Також велосипед сприяв

процесам емансипації, оскільки жінки також полюбили їздити на них нарівні з чоловіками, для цього навіть шили спеціальні жіночі велокостюми.

Виходячи з історичного дослідження з даної теми сформувалася ідея створення виставки велосипедів, присвяченої їх становленню та розвитку в модерну епоху.

Виставка складається з трьох тем, що логічно і послідовно розкривають історичну концепцію та ідейний задум. Виставка є пересувною і може демонструватися в будь-якому приміщенні, що задовольняє критеріям описаним в архітектурно – художньому проєкті.

Разом із виставкою була створена музейно-педагогічна програма, що була розроблена на основі програми з історії для учнів дев'ятих класів загальноосвітніх навчальних закладів. Програма має довгостроковий та короткостроковий проєкти, метою котрих є поєднання педагогічних цілей та виховання в учнях поваги до історичної спадщини та заохочення до відвідування музеїв. Згідно програми передбачене проведення класичної екскурсії виставкою з вікториною наприкінці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ТА ДЖЕРЕЛ

Джерела:

1. Касовий звіт Київського товариства велосипедистів-аматорів за 4-й р. його існування, з 1-го листопада 1894 р. по 1-е листопада 1895 р / . Київ: Друкарня Мілевського, 1896. – 10 с.
2. Каталог книг бібліотеки Київського товариства велосипедистів-аматорів. – Київ: Типографія Борисова, 1907. – 192 с.
3. Каульфус Б. Короткий посібник до вивчення їзди на велосипеді та поводження з велосипедами фабрики Адама Опеля в Рюссельсгеймі / Б. Каульфус. – Київ: Тип. Універс. св. Володимира, 1893.
4. Короткий огляд діяльності Київського товариства велосипедистів-аматорів за 12-й рік існування товариства: з 1 лист. 1902 по 1 лист. 1903 р. – Київ: 1904. – 8 с.
5. Звіт Гоночної комісії Київського товариства велосипедистів-аматорів за 1895 р. – Київ: Друкарня Мілевського, 1896. – 28 с.
6. Звіт Київського товариства велосипедистів-аматорів за 1902-1903 рр. Київ: Друкарня Імператорського Університету Св. Володимира, 1904. – 37 с.17.
7. Звіт Київського товариства велосипедистів-аматорів за I-XI 1903-1904 р. Київ: Друкарня С.В. Кульженко, 1905. - 37 с.18.
8. Звіт Київського товариства велосипедистів-аматорів за I-XI 1904-1905 р. та кошторис на 1905–1906 р. – Київ: Друкарня Фронцкевича, 1906. – 19 с.19.
9. Звіт Київського товариства велосипедистів-аматорів за I-XI 1905-1906 р. та кошторис на 1906 та 1907 рік. Київ: Скородрукарня Френкеля, 1907. - 32 с.20.
10. Звіт Київського товариства велосипедистів-аматорів за третій рік його існування з 1 листопада 1893 р. по 1 листопада 1894 року. Київ: Друкарня К.М. Мілевського, 1895. - 56 с.16.

11. Звіт про діяльність Київського товариства велосипедистів-аматорів за другий рік його існування до 1 листопада 1893 року. - Київ: Друкарня Мілевського, 1894. - 42 с.
12. "Старості" 17-18 квітня. Про що писали харківські газети 100 років тому. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <https://www.objectiv.tv/interesting/2021/04/18/starosti-17-18-aprelya-o-chyom-pisali-harkovskie-gazety-100-let-nazad/>
13. "Старості". 20 квітня на початку XX століття газети Харкова писали про охорону парків, три дні свята, виставку картин та недоречні ігри. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <https://www.objectiv.tv/interesting/2021/04/20/starosti-20-aprelya-v-nachale-hh-veka-gazety-harkova-pisali-ob-ohrane-parkov-treh-dnyah-prazdnika-vystavke-kartin-i-neumestnyh-igrah-foto/>

Література:

1. Бондаренко І. (2020) Потреба у розвитку вело транспорту та перешкоди до її реалізації у містах та регіонах України. Дослідження. Київ 2020.
2. В Україні затвердили велосипедні державні стандарти. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <http://avk.org.ua/2019/10/v-ukrajinizatverdyly-velosypedni-derzhavnistandarty>
3. Веломапа. Київ – Велосипедне місто: вебсайт. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <https://cutt.ly/9hZmRNB>
велосипедної інфраструктури у м. Харкові. Харківська міська рада. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <https://cutt.ly/rhZmQXF>
4. Велотуризм в Україні: поради, маршрути, спорядження. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <http://velomozg.com/tipy-i-vidy-velosipedov-polnyj-spisok>.
5. Власов А.А. Велосипедний туризм / А.А. Власов. – К., 2014. 243 с.

6. Гісем О. В. Всесвітня історія : підручн. для 9 класу загальноосвіт. навч. закладів/О.В. Гісем, О.О. Мартинюк.-Харків: Вид-во «Ранок», 2017.
7. Горбачёв П.Ф. Модель вибору маршруту велосипедного транспорту з метою мінімізації часу у дорозі / П.Ф. Горбачёв, Е.С. Токмиленко// Вісник Харківського національного автомобільнодорожнього університету– 2013. – № 61-62. – С. 218–222.
8. Горбенко М. Вплив велосипедного туризму на здоров'я школярів / Микола Горбенко // Проблеми активізації рекреаційно-оздоровчої діяльності населення : матеріали V Всеукр. наук.-практ. конф. – Львів, 2006. – С. 178 – 180.
9. Горбенко М. І. Велотуризм, як спеціалізований вид туризму України [Електронний ресурс] / М. І. Горбенко // StudFiles. – 2019. URL: <https://studfile.net/preview/8145333/>.
10. Друг О. Вулицями старого Києва / О. Друг. – Львів: Світ, 2013. – 512 с.
11. Історія України для 9 класу загальноосвітніх навчальних закладів / В. С. Власов. – Київ : Літера ЛТД, 2017. – 304 с.
12. Кадомська М.А. Прогулянка в минуле й сучасне старовинної вулиці / М. А. Кадомська, Д. В. Малаков // Прорізна. Ярославів Вал: культурологічний путівник. – Київ: Амадей, 2010. – С. 304.
13. Колумбет А.Н. Велосипедні секрети. Київ: Здоров'я, 1991 198 с.
14. Львів – велосипедна столиця України / [під ред. Брандта М., Мерфорта М,]. – Ешборн: Німецьке Товариство Міжнародного Співробітництва, 2014. – 28 с.
15. Любовицький В. Велосипед для здоров'я / В.А. Любовицький. – Миколаїв, 2003. – 142 с.
16. Офіційний сайт EuroVelo. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <https://en.eurovelo.com>
17. Офіційний сайт NowWeBike. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <https://cutt.ly/yhZmfzn>

18. Офіційний сайт Європейської федерації велосипедистів (ECF).
[Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу:
<https://ecf.com>
19. Платонов В. Н. Система підготовки спортсменів у олімпійському спорті.
Загальна теорія та її практичні додатки / В. Н. Платонов. – К. : Олімпійська
література, 2004. – С. 763 – 766.
20. Полищук Д. А. Велосипедний спорт: навч. посібник / Д. А. Полищук. – К.
: Олімпійська література 1997. – 344 с.
21. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту ERA / [під
керівництвом Пю Гвязда, Т. Брахера]. – Кельн: FGSV, 2010. – 105 р.
22. Семененко В. Таємниці, казуси, курйози в українській історії /
В. Семененко. – Харків :Видавничий дім «Школа», 2010. – 160 с.
- 23.Ткаченко В. Модифікації посадки велосипедистів для гонки з роздільним
стартом на шосе / В. Ткаченко, І. Парфенюк // Фізична культура, спорт та
фізична реабілітація в сучасному суспільстві : матеріали V всеукр студент
наук-практ конф (Вінниця, 12–13 квітня 2012 року) : [зб. наук. пр. студ. та
магістр.]. – Вінниця, 2012 – С. 140 – 143.
24. Чугунова Д. Як мешканці пересуваються містом [Електронний ресурс] /. –
Електрон. текстові дан. – Режим доступу: Чугунова Дарина // Матеріали
10 міжнародної конференції «Велофорум 2018», 5-7 жовтня 2018 р., м.
Івано-Франківськ, Україна.
–<http://veloforum.org/виставка-плакатів-на-велофорумі-2018>.
25. Buehler R. Cycling to work in 90 large American Cities: new evidence on the
role of bike paths and lanes / R. Buehler, J. Pucher // Transportation. – 2011. –
vol. 39. – P. 409-432.
26. Conconi F. Determination of the anaerobic threshold by a noninvasive field test
in ranners / F. Conconi, M. Ferrari, P.G. Ziglio // Journ. of Appl. Physiol. –
1982. – № 52. – P. 869 – 873.
27. Cox P. (2012) Strategies promoting cycle tourism in Belgium: Practices and
implications. Tourism Planning and Development, vol. 9, no. 1, pp. 25–39.

28. Cycling in the Netherlands / [M. Fruianu, G. Munck ed.] – Den Haag: Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport, 2009. – 35 p.
Data in Cycling / S. Lissner, A. Francke, O. Chernyshova, T. Becker. // International Transportation 69 – 2017 – no. 1 – p.48-52.
29. Dekoster J. Cycling: the way ahead for towns and cities / J. Dekoster, U. Schollaert. – Bruxelles: European Community, 1999. – 63 p.
30. Friss E. The Cycling City: Bicycles and Urban America in the 1890s / E. Friss. – Chicago: The University of Chicago Press, 2015. – 267 pp.37.
31. Harmond R. Progress and Flight: an Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s/R. Harmond // Journal of Social History. – 1971. – Vol. 5, № 2. – P. 235-257.
32. Larsen J. (2017) The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. Environment and Planning A, vol. 49, no. 4, pp. 876–892.
33. Lissner, S. Cycling Data App Data – An Exploratory Data Analysis of GPS
34. Martynyuk O. Threatening mobility: Cycling during World War II from a Ukrainian perspective // The Journal of Transport History.
35. National Cycle Archive. [Електронний ресурс] /. – Електрон. текстові дан. – Режим доступу: <http://www.nationalcyclearchive.org.uk/cms/>
36. The Dutch Bicycle Master Plan: Description and Evaluation in an Historical Context / [T. Welleman ed.]. – Hague: Ministry of Transport, Public Works and Water Management Directorate-General for Passenger Transport, 1999. – 129 p.
37. Taylor M. The Bicycle Boom and the Bicycle Bloc: Cycling and Politics in the 1890s / M.Taylor// Indiana Magazine of History. – 2008. – Vol. 104, № 3. – P. 213-240.