

Московское наследие_2015_№ 02 (38). Москва на «рельсах чугунных» [О вокзалах: Белорусском, в Одинцово и Кубинке, Немчинов Пост, Немчинов, Кекушев, Струков] — [22,0x29,0x7 мм, обл.] — [Инв. №] — [Раздел: Журналы]



Учредитель: Департамент культурного наследия города Москвы
Свидетельство о регистрации средства массовой информации выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС77-50269 от 14 июня 2012 года
Тираж 30 тыс. экз.

СОДЕРЖАНИЕ

4/ **АРХОБЗОР**

Без права на конечную остановку

Уникальные объекты — вокзалы меняются быстрее любого другого общественного здания

15/ **ПАМЯТНИКИ МОСКВЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ НА КАРТЕ ГОРОДА**

18/ **АРХИВ**

«Лихорадка строительства»

Что писали дореволюционные издания о возведении московских вокзалов

22/ **СИМВОЛ**

Вокзал Победы

29 июня 1941 года здесь впервые была исполнена знаменитая песня «Священная война»

30/ **ШЕДЕВР**

Казанский вокзал:

Хроники столетнего творчества

38/ **КОНКУРСУ «МОСКОВСКАЯ РЕСТАВРАЦИЯ» — 5 ЛЕТ**

Чувство старого здания

Зачем оно реставратору?

47/ **РЕСТАВРАЦИОННЫЙ ДЕТЕКТИВ**

Четыре «украденные» колонны

Их нашли реставраторы в 2005 году во время реконструкции залов ожидания Ярославского вокзала

50/ **ОТРАЖЕНИЕ**

Москва — Архангельск: презентация проекта

У истоков украшающих вестибюль Ярославского вокзала копий коровинских панно — «пресс-тур», организованный министром финансов Витте

56/ **POSTGENITUS**

«Чудаки» Мамонтовы

О династии железнодорожных магнатов со слов внука «Девочки с персиками»

62/ **ВИЗУАЛИЗАЦИЯ**

Альбом для топ-менеджеров

стал фотосвидетельством для истории

68/ **ПЕРВЫЙ В МОСКВЕ**

Николаевские железная дорога и вокзал

История в бронзовых лицах

74/ ИЗ МЕМУАРОВ

«Быстро лечу я по рельсам чугунным»

Картину, нарисованную Некрасовым в его «Железной дороге», дореволюционные мемуаристы сочли «чересчур утрированной»

80/ ЗОДЧИЙ

Зодчий Российской империи

Творчество Александра Померанцева дает основание для такого определения

90/ ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Движение по кругу: истории, архитектуры, функции

Ансамблю МОЖД свойственно особое сочетание приемов модерна с мотивами классицизма, викторианской готики и древнерусского стиля

100/ Мосты между прошлым и будущим

Одни значительно изменены, другие утрачены, а фрагменты третьих будут включены в структуру нового пассажирского комплекса

110/ МОСКОВСКИЙ ПОРЯДОК

Посада особого назначения

Все — на дачи!

117 / ПУТЕВОДИТЕЛЬ «МН» ПО ПЕШЕХОДНЫМ УЛИЦАМ ГОРОДА

Экскурсия по Маросейке

с настоятелем храма Преподобного Марона Пустынника Сирийского в Старых Панех протоиереем Александром Марченковым

ВОКЗАЛ ПОБЕДЫ

Текст и фото: Федор Дядичев

В послевоенное время Белорусский вокзал стал именем нарицательным. Именно отсюда на фронта Великой Отечественной отправлялись эшелоны с бойцами Красной Армии, многим из которых не суждено было вернуться домой. И именно война, правда, другая, подвигла власти империи к массовому строительству железных дорог вообще и этого вокзала в частности.

Строительство за «свой счет и страх»

Во время Крымской кампании англичанам и французам было быстрее перебросить войска к Севастополю по морю, чем русским по бесконечной череде разбитых трактов Центральной России. Выход был один — прокладывать рельсы. Однако денег у государства не было, поэтому за дело взялись частники — чиновники принимали на себя реализацию суммы облигационного капитала, что было крайне выгодно по тем временам.

Пионерами были петербургские дельцы, затем к ним подключились и представители бизнеса из других регионов империи. Строить дорогу из Москвы на запад взялись промышленники из Смоленска. В 1868 году Александр Шепеллер и Банкирский дом братьев Зульцбах из Франкфурта-на-Майне создали Акционерное общество Московско-Смоленской дороги, которое за «свой счет и страх» обязалось построить 390 верст 340 саженой путей, а также 6 верст соединительной ветки до Николаевского (Ленинградского) вокзала.

Работы начались одновременно с двух направлений, причем стройка шла невероятно высокими темпами. Через два года дорога была открыта и по ней побежали новенькие европейские составы. Примечательно, что большая часть земель для прокладки путей была передана концессии безвозмездно, в том числе и Московской городской Думой: «бесплатно участки городской пустопорожней земли, которые ей могут понадобиться под Московскую станцию и под самую дорогу, как в черте города, так и вообще в городских владениях...».

Самая протяженная железная дорога страны

Возводить сам вокзал было поручено Михаилу Ардалионовичу Немчинову, владельцу кирпичных заводов. Место для постройки выбрали на окраине города, на площади Тверской заставы у Триумфальной арки (тогда она стояла именно там). В те времена здесь были пустыри и земли конезаводчиков. Последние даже обратились к московскому генерал-губернатору с просьбой «линию означенной дороги отклонить от ипподромов, насколько окажется возможным». Но

инженеры оказались непреклонны, и всемогущий хозяин города князь Владимир Долгоруков вынужден был ответить конезаводчикам отказом.

После завершения стройки в столичной прессе писали: «Станция представляет собой довольно красивое здание. С открытием движения по Смоленской дороге вся местность, прилегающая к Тверской заставе и четырем Ямским улицам, сильно оживится: уже теперь цены на дома и пустопорожние земли здесь возвысились очень значительно». На тот момент это был шестой по счету и второй (после Николаевского) по величине вокзал города.

В ноябре 1871 года пути продлили до Бреста, а сам вокзал переименовали из Смоленского в Брестский. На тот момент это была самая протяженная железная дорога страны — 1100 км.

В Москву по железной дороге бесперебойно приходили грузовые и пассажирские поезда из Западной России и Европы, однако это не смогло покрыть долги акционерного общества перед государством, поэтому власти в 1896 году просто выкупили предприятие.

Вокзал царей и дачников

Смоленская железная дорога не только связывала Первопрестольную с Европой, но и выполняла функции «дачной» ветки. Сразу после прокладки путей вдоль маршрута стали появляться целые поселки, куда на выходные съезжалась на отдых публика из Москвы. Одним из самых популярных мест стал «**Немчинов погост**», полустанок, открытый по прошению братьев Немчиновых. Первыми именитыми дачниками тут числились Никитины, Зайцевы, Торбинские, Левашевы, Штильмарки, Рассказовы, Липковские, Райши, Зубрицкие, Чулковы, Яновские, Арсеньевы, Форштремы и др. В разное время здесь проживали архитектор Федор Шехтель, режиссер Сергей Эйзенштейн и художник Казимир Малевич, который завещал похоронить себя в Немчиновке. А ведь были еще станции «Фили» и «Кунцево»...

Немногие знают, что от Белорусской можно на электричке доехать по Алексеевской соединительной ветке до Савеловского, Рижского, Ленинградского и Курского вокзалов. Именно по ней в столицу прибыл император Николай II с царской семьей для коронационных торжеств. Литерный поезд «А» пришел на Николаевский (Ленинградский) вокзал и сразу по соединительной ветке отправился на Брестский к специальному павильону, выстроенному по торжественному случаю архитектором Львом Кекушевым. Его стены были обиты тиком стального цвета, потолок украшен золотом, мебель делалась на заказ во Франции, а выход на площадь застилал бархатный ковер.

Сегодня от деревянного «императорского вокзала» ничего не осталось — на его месте сейчас расположен вестибюль станции «Белорусская» Замоскворецкой линии Московского метрополитена, выстроенный в 1938 году.

В честь победы над Наполеоном

В начале XX века относительно небольшой вокзал перестал справляться с пассажиропотоком, и власти приняли решение построить новое здание, большей частью сохранившееся до сегодняшнего дня. Автор проекта — Иван Струков, стоимость работ составила порядка миллиона рублей, что по тем временам было колоссальной суммой. 25 мая 1910 году новое здание распахнуло свои двери для посетителей, а через два года открылась и вторая секция.

Новый вокзал в три раза превышал площадь предыдущего. Он был оснащен по последнему слову техники: в кассах, к примеру, впервые установили специальные аппараты, печатающие билеты. Фасад здания украшали картуши с железнодорожными эмблемами, над входами высились башенки с флажтоками. Архитектура Белорусского, как и Киевского (И. И. Рерберг и др., 1914—1918), вокзала знаменует наличие веских альтернатив национальному романтизму в стилистической палитре начала XX века.

Белорусский, несмотря на все перестройки и переделки в течение столетия, и сегодня сохранил свое былое очарование. Относительно недавно здесь была проведена еще одна реконструкция, связанная с запуском «Аэроэкспресса» в аэропорт Шереметьево. Сегодня с Белорусского помимо пригородных электричек отправляются поезда в Калининград, Рыбинск, Минск, Брест, Берлин, Варшаву, Прагу, Базель, Братиславу, Вену, Мюнхен, Париж, Франкфурт-на-Майне, Амстердам, Ниццу и др.

Ну а в 1912 году император со свитой еще раз воспользовался этой железной дорогой — он следовал на станцию «Бородино», где открывал музей Отечественной войны 1812 года. В честь знаменательной даты вокзал вместе с дорогой переименовали в честь Александра I. Тогда же все вагоны и паровозы украсили императорскими вензелями с буквой «А».

Прощания и встречи славянки

В 1914 году с Александровского вокзала пошли эшелоны на Запад, на фронта Первой мировой войны. Сюда же прибывали поезда с ранеными бойцами императорской армии — прямо в здании станции был расположен госпиталь. Сегодня об этом напоминает памятник «Прощание славянки», установленный на перроне в 2014 году. Композиция, созданная под руководством скульптора Салавата Щербакова, изображает солдата в форме, прощающегося с девушкой. По кругу написаны слова одноименного марша Василия Агапкина.

Уже во время советской власти, в 1922 году, вокзал назвали Белорусско-Балтийским. В межвоенный период здесь устраивали торжественные встречи Валерию Чкалову, Ивану Папанину и Максиму Горькому. Памятник последнему стоял на площади Тверской заставы до начала ее так и незавершенной реконструкции. В 1936-м вокзал вновь

переименовали, на этот раз уже просто в Белорусский. А до начала Великой Отечественной войны оставалось 5 лет...



В июне 1941-го, после нападения Германии на Советский Союз, западные регионы страны приняли на себя первый удар. Вокзал вновь стал местом прощания солдат с родными. 26 июня здесь впервые была исполнена песня «Священная война» на музыку Александра Александрова и стихи Василия Лебедева-Кумача. На фасаде главного здания в 2005 году установлена памятная доска с горельефными изображениями солдат, их семей и красного командира, зовущего на фронт. В самом же здании вокзала на втором этаже была освящена церковь в честь святого Георгия Победоносца.

Сюда же приезжали в 1945-м году фронтовики из поверженного Берлина. Составы были украшены плакатами: «Мы из Берлина!», «Да здравствуют Победители!». Слева от вокзала находился райком комсомола, где встречающим бесплатно выдавали цветы. Эти радостные кадры можно увидеть в фильме «Белорусский вокзал», снятом Андреем Смирновым в 1970-м о бывших однополчанах, их воспоминаниях и переживаниях. Песня Булата Окуджавы «Нам нужна одна победа» из этой киноленты стала знаковой для многих поколений. Тут же, кстати, снимали фильм «Летят журавли», сцены из «Сибирского цирюльника» и многие другие фильмы.

Каждый год в день начала войны, 22 июня, на площади перед Белорусским вокзалом проходят памятные мероприятия, посвященные скорбной дате. По местам боевой славы отсюда отправляется «Поезд Памяти» с ветеранами и активистами патриотических организаций.

«ЦЕНЫ ВЫРОСЛИ ЗА ГОД НА 15-20%» ПОЧЕМУ?

После открытия в 1851 году Николаевской железной дороги на Петербург уже через десятилетие, в 1861-м, началось движение по пути Москва — Нижний Новгород. Далее новые рельсы прокладывались все быстрее: начался железнодорожный бум, приведший к дачному буму.

«Сколько дач под Москвой?»

Охотнее всего под устройство дач москвичи брали земли, находившиеся рядом с железнодорожными станциями. Это полностью меняло образ жизни отдыхающих. Отцы семейств получили возможность не навещать семью с большими хлопотами только по выходным: они охотно превращались в «дачных мужей», которые с начала 1890-х годов ежедневно отправлялись по железной дороге с дачи в Москву на службу, чтобы вечером вернуться к семье за город. Железная дорога позволила сделать это с минимальными временными затратами.

В считанные годы изменился весь дачный быт. Накануне сезона газеты пестрели объявлениями о сдаче в аренду дач и о найме прислуги. Часто такие объявления были комичными, например, как вот это, в **биржевой газете «Новости»** от 7 апреля 1903 года: «Здесь отдаеца дача, состоящая из куфни, балкона и сарая для дров с молоком от Дворника, с собаками и грамовоном не пущають». В объявлениях особо отмечалось расстояние до ближайшей железнодорожной платформы — это обстоятельство могло поднять стоимость аренды в разы. В газетах же публиковали расписание дачных поездов.

Самым первым объявлением, возможно, было то, что опубликовано в **«Московских ведомостях»**, — об открытии с 1 мая 1865 года станции Перово: «По воскресеньям и праздничным дням будут отправляемы особые поезда в 2 часа пополудни из Москвы в Перово и Люберцы, а в Москву из Люберец в 9 часов и из Перово в 9 часов 30 минут пополудни». Как видно, речь еще идет не о ежедневном обслуживании дачников. Так называемые «дачные» поезда — это уже явление начала 90-х годов XIX века.

К 1901 году «дачные поезда» на Московском узле составляли уже 90 пар (то есть четных и нечетных поездов) в сутки, и надо сказать, что обслуживали они своих пассажиров наилучшим образом. По данным от 1914 года о скорости движения дачных поездов получается, что они практически не уступали современным электричкам. Например, революционный дачный поезд Москва — Пушкино (Ярославское направление) шел 51 минуту, а современная электричка (по данным 2005 года) — 50 минут.

Железные дороги постоянно увеличивали количество пригородных железнодорожных платформ, о чем свидетельствуют сообщения в прессе того времени. Вот, например, **«Московские ведомости»** в мае 1902 года под заголовком «Железнодорожные вести» сообщают: «С 6 мая по линии Московско-Брестской железной дороги, на 6 версте от Москвы для удобства дачников открыта **платформа «Фили»**, на которой перед открытием местным духовенством совершено молебствие с водоосвящением, а затем все помещения платформы были окроплены св. водой».

Сами железнодорожные власти тоже активно поощряли дачное строительство. Читаем в **«Новостях дня»** в марте 1905 года объявление под названием «Дачные участки»: «Управление Московского Удельного округа объявляет, что в 40 верстах от г. Москвы в Домодедовской дворцовой лесной даче при ст. Домодедово, Павелецкой линии Рязанско-Уральской жел. дор., сдаются в аренду участки под постройку дач на 36-ти летний срок, из платежа аренды от 3-х копеек квадратная сажень в год. Местность, разбитая на дачные участки, с запада примыкает к реке Рожаю».

Газета «Руль» 26 (13) мая 1910 года подводит своеобразный итог «дачного бума», той геометрической прогрессии, в которой росло количество дачных поселков под Москвой. Под заголовком «Сколько дач под Москвой» читаем: «По

данным московской уездной земской управы, количество дач в Московском уезде за последние 15 лет увеличилось на 17 713 домов, доходность их — на 3 333 000 рублей, и сбор с них в пользу земства, составлявший 15 лет тому назад, т. е. в 1896 г., 72 тысячи рублей, теперь составляет 250 тысяч рублей.

В текущем 1910 году, по смете земской управы, дач в Московском уезде числится — 26 453, а доходность высчитана на них в 4 643 000 рублей».

Не все, однако, новшества, вводимые железной дорогой, шли на пользу дачникам. В мае 1909 года газета **«Голос Москвы»** предсказывает провал дачного сезона: «Не за горами середина мая, а дачи под Москвой пустуют... Когда вместо 17 коп. за проезд приходится платить 33 к. — задумаешься. Для человека, живущего исключительно личным заработком, 20-50 коп. в день — играют роль. Дачевладельцы это великолепно поняли и еще задолго до того, как определилась погода, понизили цены на дачи. В живописной местности на 17-й версте по Брянской дороге дачи, которые ходили прежде по 180 и 250 руб., теперь предлагаются по 150 и 200 р.».

Борьба железнодорожников с дачниками закончилась в пользу последних. В мае 1910 года **«Утро России»** сообщает: «Дачники по линии Николаевской железной дороги ходатайствовали об увеличении числа пассажирских поездов и об уменьшении тарифа. Это ходатайство удовлетворено. Пассажирский тариф уменьшен % на 15, а для месячных и сезонных билетов даже еще больше».

Железнодорожные станции в загородной местности обязательно становились центром местной жизни. На вокзальчиках были станционные буфеты, здесь покупали газеты, отправляли письма, сюда местные жители привозили все, что могли продать, потому небольшой рынок практически обязательно соседствовал с платформой. Здесь же гуляли местные франты, встречались старые знакомые и составлялись знакомства новые, к чему дачная жизнь, отличавшаяся отсутствием лишних церемоний, весьма располагала. Видимо, порой железнодорожных служащих популярность станций просто раздражала. В 1904 году **«Внешние известия»** в конце мая под заголовком «Дачные жалобы» приводят письмо одного из читателей: «Господа начальники дачных станций и полустанков, желая отвести гуляющую публику и детей с няньками, убирают совсем с дебаркадеров скамьи. Благодаря этому, негде присесть и пассажиру в ожидании поезда. Уж будто публика так мешает железнодорожному движению своими прогулками?»

«Обществом благоустройства решено...»

Двадцатилетие с 1890-х по 1910-е гг. стало временем создания многочисленных «обществ благоустройств» дачных местностей. Необходимость объединяться для решения насущных вопросов была гражданам очевидна — летом за город выезжало до четверти всего населения Москвы. Выборные руководители этих общественных организаций следили за чистотой в дачных поселках, отвечали за охрану, вывоз мусора, водоснабжение, проведение электричества, позже — даже телефона, ремонт дорог, наконец, за полноценный досуг отдыхающей публики. В Подмосковье таких обществ было примерно 60.

Они активно сотрудничали с железнодорожными и московскими властями. Вот, например, **«Русское слово»** от 6 июля 1910 года сообщает, что в дачном поселке Перово «поселковым обществом благоустройства решено организовать доступную медицинскую помощь населению. Будет устроена амбулатория, где местным железнодорожным врачом будет установлен ежедневный прием. Плата за прием (50 к. за совет) будет взиматься только с состоятельных поселян. Эти деньги и пойдут на покрытие расходов. При амбулатории будет установлен отпуск лекарств со скидкой в 15% для членов общества».

В дачных местностях, в отличие от города, сословные различия часто оказывались стерты. Аристократы вместе с представителями мещанского и купеческого сословий ставили любительские театральные спектакли, устраивали летние балы, собирали средства на общественные нужды. Рядом с богатыми дачами начинали строиться дома поскромнее, что было во всех отношениях выгодно — и инфраструктура уже есть, и полезные знакомства завязать можно. Так, устроенный знаменитейшим предпринимателем и меценатом Козьмой Терентьевичем Солдатенковым для себя, своей семьи и близких друзей богатый дачный поселок Кунцево (через который железная дорога прошла еще в 1870 году) вскоре обзавелся «спутником» — «Новым Кунцево», ставшим популярным у московского «среднего класса».

Подобная история произошла и в Царицыне. Его дачной истории предшествовало строительство Курской железной дороги: с 1866 года Царицыно, где и было-то всего 30 дворов, стало привлекательным дачным местом. Бывшее село получило название «Старое Царицыно», а в «Новое Царицыно», где летом отдыхало 15 тысяч человек (!), приезжали как простые москвичи, так и богатейшие предприниматели, высокопоставленные чиновники и творческая элита. Общества благоустройства вместе с властями сумели устроить в Царицыне полноценную инфраструктуру — там работали почтовое отделение с телеграфом и телефоном, бесплатный медпункт, была своя пожарная часть, электрическое освещение и т.д.

«Нечто новое и достойное подражания»

История строительства дачного поселка Новогиреево — вообще пример «образцового» сотрудничества предпринимателя, власти и железной дороги. Александр Иванович Торлецкий, как тогда часто случалось, использовал земли выделенного ему отцом имения Новое Гиреево для строительства дач, но решил сделать нечто особенное — образцовый поселок со всеми современными достижениями прогресса. Ему удалось договориться с правлением Московско-Нижегородской железной дороги о сооружении платформы Новогиреево, примыкавшей к западной границе

поселка. А через сам поселок, образцово спланированный, вела конная железная дорога. Строительство шло в 1905-1907 годах, платформу с вокзалом «в мавританском стиле» открыли в 1908 году, и проект оказался более чем успешным.

«Русское слово» от 17 июня 1908 года дало обширный репортаж об официальном открытии Новогириево под заголовком «Новый поселок»: «Это редкое торжество закончилось осмотром посёлка, представляющего для Москвы, действительно, нечто новое и достойное подражания.

Красивые, широкие правильные улицы, замощённые торцами, ряд каменных и деревянных нарядных построек на лесных живописных участках. У посёлка есть свой великолепный парк с отличными аллеями для гуляний и скамейками для отдыха, пруд, купальни. Но главное — поселок имеет свою электрическую станцию, дающую свет на все проспекты и устроенную с таким расчётом, чтобы со временем можно было давать освещение и в дома. Далее следует отметить великолепно оборудованный водопровод, над которым потрудились Н. Т. Городничев. Водопровод подаёт воду в каждый участок, причём везде устроены водозапорные, смотровые и пожарные краны. На водопроводной башне помещены электрические часы для общего пользования с регулятором и циферблатом, освещаемым ночью...

Интересно, что этот посёлок возник всего два года назад, а в нём уже живёт до 300 семейств круглый год, имея с городом правильное железнодорожное сообщение. Это преимущественно люди небогатые, желающие обзавестись своим домом».

Сегодня от поселка мало что сохранилось — всего две дачи, одна из которых занята Музеем наивного искусства.

«Создать здесь же, на месте, подмосковную гимназию»

Еще одно удивительное явление — в дачных местностях открывались гимназии. Первая — в 1908 году в знаменитой дачной Малаховке. Эта дачная местность постепенно стала местом постоянного жительства — правление железной дороги поощряло здесь строительство, давало бесплатный лес и даже предоставляло ссуды!

«Русское слово» от 29 сентября 1908 года сообщило, что «вчера в Малаховке состоялось торжественное открытие малаховско-красковской гимназии для совместного обучения мальчиков и девочек.

На открытии присутствовал губернатор В. Ф. Джунковский, много содействовавший возникновению этого оригинального по идее и методам преподавания образовательного учреждения».

В 1910 году «Русское слово» пишет о том, что в Перово «среди жителей поселка распространены анкетные листы по вопросу о желательном типе училища (реальное или гимназия), открытие которого предстоит осенью. Училище будет обслуживать сливающиеся местности «Перово» и «Вешняки», казанск. ж.д., и «Чухлинку», нижегородск. ж.д.».

«Из дачных зарисовок»

Не обходила стороной пресса и «дачные увеселения» — именно так называется заметка в издании «Руль» от 11 июля 1910 года о том, как «Лосино-островское общество благоустройства устроило третьего дня «малороссийский праздник». Дачные «кавалеры» — гимназисты и реалисты младших классов — принарядившись в широкие шаровары и русские рубахи и с приклеенными «малороссийскими» усами лихо отплясывали под унылые звуки расстроенного пианино «малороссийские» танцы... Дачная публика была очень довольна и «веселилась от души».

Пресса постоянно писала о постановках в дачных театрах — в Салтыковке, Малаховке, Пушкине, Никольском поселке и т.д. Причем выступали часто в них и профессионалы, даже знаменитости. В летнем театре Малаховки пел Федор Шаляпин, танцевала Анна Павлова. «Публики очень много, успех материальный очень большой», — восхищалась последним обстоятельством газета «Раннее утро» в августе 1912 года. Причем часто спектакли были благотворительными — собирали средства «в пользу общества благоустройства».

Особое внимание дачные власти и пресса уделяли спорту, особенно футболу, столь популярному среди молодежи. В частности, замечательная заметка «Из дачных зарисовок» появилась 17 июля 1911 года в «Московской газете» (см стр. 112-113).

Одним словом, дачная жизнь кипела и бурлила. «Русское слово» в мае 1910-го сообщало: «Дач свободных нет. Цены на дачи выросли за год на 15-20%».

■

Аннотация составлена 17.12.2019 В. Белко.