

Вестник Никольского храма
г. Зарайск

№3 (391)



СИЛА ПРОЩЕНИЯ

В Прощёное воскресенье мы испрашиваем друг у друга прощение. Этот замечательный церковный обычай, дошедший до нас из глубокой древности, помогает понять нечто очень важное, что имеет отношение к реальной повседневной жизни.

| СЛОВО ПАСТЫРЯ |

Каждый человек проходит через конфликты, через скорби, у каждого бывают какие-то недоразумения с окружающими, будь то в семье, на работе или среди друзей. Так или иначе конфликты постоянно присутствуют в нашей жизни, и именно с конфликтами связано то, что мы называем несчастьем, потому что нередко они перерастают в ссоры, сопровождаются ненавистью, злобой, что подчас доводят людей до крайности. Мы знаем, что результатом конфликтов бывает разделение между самыми близкими людьми — между мужем и женой, между детьми и родителями. Как часто из-за неспособности примириться, выйти из конфликта человек теряет очень многое, а иногда почти всё.

Не может быть счастья без прощения от Бога. Каждый человек обладает грехами, слабостями, пороками. Они подобно физической грязи, обременяющей наше тело, обременяют духовное тело — душу нашу; и нет иного способа сбросить с себя тяжелейший груз греха, как только простить нашим близким их прегрешения. Прощение есть великая сила, обретение благоволения Божия. И эта величайшая Божественная мудрость запечатлена в церковной традиции, в церковном Предании, которое, дойдя до наших дней, предлагает каждому, кто сознаёт свою греховность, кто желает очистить свою душу от всякой скверны, кто желает преодолеть тяжесть конфликтов и ссор, простить людям их прегрешения.

Поэтому слова Божии требуют от нас мужества, требуют внутренней силы. Многие из тех, кто считает себя сильными, неспособны на этот шаг. Церковь предлагает сегодня всем — и сильным, и слабым, и правым, и виноватым — примириться друг с другом, восстановить те отношения, которые дают радость, покой, мир. Испросим у Господа сил для искреннего, сердечного прощения друг с другом. Аминь.

В этот день на Божественной литургии читается Послание апостола Павла к Римлянам (Рим. 13:11 — 14:4) и Евангелие от Матфея (Мф. 6:14 — 21). Читаются ясные, простые, обладающие огромной Божественной силой слова: «Если вы будете прощать людям согрешения их, то простит и вам Отец ваш Небесный» (Мф. 6:14).

| Иерей Феликс ТРИКИДИ



«От поколения к поколению протянем славных предков нить»

ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА

Прошло 75 лет после окончания Великой Отечественной войны, но её эхо до сих пор не затихает в людских душах. Мы не имеем права забывать ужасы этой войны, чтобы она не повторилась вновь. Наш класс начал работу над проектом Книга Памяти, посвящённом родным, принявшим участие в войне 1941—1945 годов.



Мои прабабушка Валентина и прадедушка Иван во время войны

Я горжусь, что в нашей классной Книге Памяти есть страницы, посвящённые моим родственникам и моему прадеду — Николаю Михайловичу Козыреву. В тридцать лет он ушёл на фронт. Это случилось в первый же день Великой Отечественной войны — 22 июня 1941 г. Дома остались жена и трое маленьких детей. На войну ушли мой прадедушка и двое его братьев, Алексей и Василий. Но только Николаю суждено было вернуться домой...

Ему пришлось пройти страшные испытания, но он чудом остался жив. Вместе со своей ротой, в которой служил, Николай в 1941 г. попал в плен, потому что солдаты были плохо вооружены. Их отправили в концентрационный лагерь Освенцим. Кормили пленных

очень плохо: давали похлёбку, сваренную из очисток картофеля, и маленький кусочек хлеба. От голода Николай совсем ослаб, еле передвигался. Он чувствовал, что скоро умрёт. Каждое утро всех выгоняли на перекичку, а тех, кто не мог стоять и падал, отправляли в крематорий, где ежедневно десятками сжигали людей. Николаю ждала такая же участь, если бы не помощь товарищей. Они поддерживали его в строю плечами, чтобы он не упал, хотя сами тоже еле стояли на ногах. А один из пленных, живший с ним в одном бараке, стал отдавать свой кусочек хлеба совсем обессилевшему Николаю.

Иногда в концлагерь приходили местные немцы, жившие неподалёку, и брали людей, способных работать. Однажды один такой немец выбрал прадедушку, хотя тот едва стоял на ногах, привёл его к себе домой, на ферму. Неделю кормил, не заставляя работать. Николай съедал обед, а буханку хлеба относил вечером товарищам в барак. Пленные суровой ниткой делили хлеб, и каждому доставался кусочек со спичечный коробок. Так мужество, взаимовыручка спасли жизнь моему прадедушке и его товарищам... После взятия Берлина все пленные концлагеря были освобождены. Николай вернулся домой. Прадед очень мало рассказывал о тех страшных испытаниях, слишком тяжелы они были...

От своих бабушек я узнала, что и другие родственники воевали на фронте и были награждены.

Моя прабабушка Валентина Борисовна Астапенко в 18 лет ушла на фронт хирургической медсестрой. Она и две её подруги, Мария и Зинаида, окончили в Коломне курсы медсестёр, и в 1942 году их призвали на фронт. Подруги решили назвать себя на время войны дру-

гими именами: Вера, Надежда и Любовь. Эти имена были на протяжении всей войны их талисманом, и прошли девушки все фронтовые дороги вместе, как три сестры. Помогали друг другу, утешали. Даже на немногочисленных военных фотографиях моя прабабушка и её подруги всегда вместе.

Прабабушка Валя («Надежда») была хирургической медсестрой на Западном фронте. Очень трудно представить, через какие трудности пришлось пройти молодым девчонкам, призванным на военную службу. Но они не только выживали, но и спасали жизни бойцам.

Однажды вечером прабабушка и её подруги медсестры пошли прогуляться. Когда проходили по оврагу, возле которого располагался их госпиталь, то услышали немецкую речь. Медсестры тихо и быстро возвратились в госпиталь и сообщили командованию, что рядом немецкие солдаты. Тех фашистов взяли в плен, а бабушку с её боевыми подругами наградили медалями.

Три верные подруги, три фронтовые медсестры Вера, Надежда, Любовь прошли всю войну и вернулись домой. Фронтовая дружба связывала их всю жизнь. И даже их дети — мой дедушка Женья, сын Зинаиды и сын Марии — тоже дружили всю жизнь. Настолько сильна была дружба, закалённая войной!

В послевоенные годы прабабушка рассказывала о том, как она, находясь на фронте, боялась, что война никогда не закончится и что всю жизнь придётся бороться с фашистской Германией. Но русский народ невозможно победить, его дух, сила и героизм всегда будут стоять на страже покоя нашей страны.

На фронте моя прабабушка познакомилась с прадедушкой Иваном, и на протяжении военных лет они были рядом.

Вот что я узнала о подвиге своего прадеда. У военной части, в которой он служил, кончились снаряды. Пополнить запасы можно было, только



Медсестра Валентина с ранеными

переехав через заминированное и обстреливаемое немцами поле. Несколько наших солдат, которые пытались пересечь на машинах это поле, подорвались на минах. А прадедушка, научившийся водить автомобиль в 16 лет, был лихим водителем и отважным человеком. Ему удалось выполнить это задание: проехать под обстрелом по минному полю и привезти бойцам жизненно важные запасы снарядов. Что его спасло тогда? Может быть, навык вождения или случай, судьба... Одно очевидно — он жертвовал своей жизнью.

Про лихачества прадедушки известно то, что он как-то раз забрался к немцам и угнал у них машину «опель». Автомобили немецкого производства очень ценились в то время, так как была нехватка транспорта. Эту машину потом передали штабу, и на ней ездило начальство. Позже прадед Иван, с угрозой для жизни, угнал у немцев мотоцикл, на котором потом он ездил сам.

Прадед Иван прошёл всю войну, но 9 Мая 1945 года был

направлен на восстановление Ленинграда, какое-то время они с прабабушкой жили там, потом приехали в Зарайск. Сам прадед был родом из Украины, до войны жил в Белоруссии. Но встретив прабабушку на фронте, он решил вместе с ней строить новую, послевоенную, счастливую жизнь на её родине.

В Книгу Памяти моей семьи я поместила сведения и о других моих родственниках.

Отец другой моей бабушки Пётр, который родился в Белгородской области, ушёл на фронт в 18 лет. На войне ему оторвало ногу. Дед моего деда Денис тоже воевал на фронте, в 1944 году был убит на переправе через Днепр.

Я думаю, каждый человек должен знать свою родословную, эти знания связывают поколения, дают человеку надежду на новое будущее. Это — наша история.

Маргарита СПОДИНА,
10 класс, лицей №5.

Педагог Е.Г. ПРОХИНА.
(Из доклада на Рождественских чтениях)

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ! ОРГКОМИТЕТ ПРАВОСЛАВНОГО ФЕСТИВАЛЯ ОБРАЩАЕТСЯ К ВАМ ЗА ПОМОЩЬЮ!

30—31 мая в деревне Рожново состоится 11-й Зарайский Православный фестиваль, который будет посвящён 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. Для массовой, участвующей в исторической реконструкции, нужна одежда времён Великой Отечественной войны: старые костюмы, платья, кофты, пальто, телогрейки, гимнастёрки, кепки, ремни, сапоги, ботинки, туфли. Если у вас есть возможность, просим пожертвовать такую одежду (в любом состоянии). Вещи можно привозить в Успенский храм дер. Рожново (в любой день; тел. 8(963) 772-70-83 (Александр Кармазов) или в филиал Театрального музея им. А.А. Бахрушина (г. Зарайск, ул. Красноармейская, д. 51 (тел. 8(496) 66-2-41-10, кроме понедельника и вторника).



Полтора столетия назад начались перевозки по рельсовому пути к нашему городу. Важную роль дорога сыграла в судьбе Зарайска, судьбоносной она оказалась для Луховиц



В Зарайск — по железной дороге



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

ОБЩИЕ ФАКТЫ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ

В середине XIX века стало очевидно, что экономический рост страны тормозится из-за несовершенства транспортных путей. Грузы тогда доставлялись либо по грунтовым дорогам, либо речным путём. Наземные дороги становились практически непроходимыми весной и осенью. Москва-река по сравнению с Волгой и Окой была более мелководной, поэтому грузы приходилось перегружать с волжских и окских барок на суда с меньшей осадкой или на подводки.

Для возведения железной дороги, соединявшей Москву с южными губерниями, было образовано частное Общество Саратовской железной дороги. Оно взялось за строительство участка Москва — Рязань. Поскольку проектировать и строить дорогу на Рязань пригласили специалистов из стран с практикой левостороннего движения, участок стал единственным в России с левосторонним движением. Сначала — с 1860-го по 1862-й гг. — прокладывался одноколейный путь в 106 вёрст от столицы до Коломны.

В ходе работ решили ограничиться строительством дороги до Рязани. Организация стала именоваться Акционерным обществом Московско-Рязанской железной дороги. Весной 1863 года началось строительство участка длиной 80 вёрст от Коломны до Рязани. Возводился рельсовый путь на средства частного капитала, при этом главными акционерами стали П.Г. фон Дервиз и К.Ф. фон Мекк. Благодаря деловым качествам и

профессионализму подрядчика — инженера-путейца Карла Фёдоровича фон Мекка — работы шли настолько быстро, что уже к августу 1864 года линия была практически готова.

Однако строительство не обошлось без трудностей. Много сложностей, например, вызвало возведение моста через Оку. Это был первый в России мост для совмещённого движения: верхний ярус предназначался для прохождения поездов, нижний ярус — для гужевого транспорта и пешеходов.

Очень скоро линия Москва — Коломна — Рязань стала од-



ной из самых доходных в стране. Быстро растущие пассажирский и грузовой потоки заставили проложить в 1870 году второй путь Московско-Рязанской железной дороги. В том же 1870 году Акционерное общество построило на Рязанской дороге две ветки: Егорьевскую и Зарайскую.

СТАНЦИЯ ЛУХОВИЦЫ

Пересекая Оку по новому мосту, московские поезда попадали на территорию Рязанской губернии. По Зарайскому узду составы шли через остановочные пункты: Шурово,

Луховицы, Подлипки, Горки, Алпатьево, Дивово. Если другие станции обустроивались при имевшихся населённых пунктах, то станция Луховицы появилась на новом месте. Её расположение выбрали при проектировании, с учётом мест разработки природных запасов торфа и песка, а также прокладки будущей железнодорожной ветки на Зарайск. Название новой станции, как считают краеведы, происходит от имени села Луховичи (Глуховичи), что находилось чуть севернее, примерно в полтора верстах; старинное название, непривычное для ино-

земного языка и уха, проектировщики-иностранцы изменили на «Луховицы».

При станции со временем возвели различные сооружения: вокзал, казармы для рабочих-железнодорожников, плотину через речку Чёрную, насосную станцию, снабжавшую водонапорную башню водой для заправки паровозов и др., были построены школа и клуб с читальней. Уже в начале XX века, по мнению историков, на станции начали зарождаться элементы городской культуры.

Постепенно в экономике Зарайского уезда роль станции

Луховицы возрастала, а приокские сёла — Белоомут, Дединово, Ловцы, Любичи — теряли свои приоритетные позиции. Рос объём железнодорожных перевозок, соответственно развивалась и жизнь в пристанционном посёлке. Особенно активно — после территориального деления, когда Луховицкий район стал самостоятельной административной единицей. Рядом со станцией строились сооружения и предприятия, возводились общественные здания и жилые дома, появлялись госучреждения и новые улицы, создавалась собственная инфраструктура.

В 1931 году, после ряда преобразований, был сформирован Луховицкий район с центром — станция Луховицы; в 1957 году Луховицы стали городом. Сейчас станция Луховицы — активно действующая. Через неё несутся грузовые составы и пассажирские поезда дальнего следования, здесь делают остановки пригородные электрички, ведётся погрузка и разгрузка вагонов.

ЛИНИЯ «ЛУХОВИЦЫ — ЗАРАЙСК»

«Железнодорожную ветку, протяжённостью 25 вёрст, строило акционерное общество Московско-Рязанской железной дороги, — читаем мы в «Зарайской летописи» В. Полянчева. — К работе широко привлекались крестьяне окрестных селений Троицкие Борки, Сушково, Кунаково, Астапово, Алтухово, Нижнее Вельяминово и других. Постройка одной версты дороги обошлась в 19320 руб.».

Одноколейная железная дорога была проложена по ходатайству зарайских купцов, заинтересованных в экономическом развитии родного края. А мыс-

лили они, как показало время, на перспективу! Пущенная в эксплуатацию в 1870 году, железнодорожная линия активно действовала более ста лет.

Рельсовый путь на Зарайск практически повторял старую грунтовую зарайскую дорогу, пересекая шоссе Москва — Рязань рядом с прежней почтовой станцией Злобино. На линии насчитывалось несколько остановочных пунктов: Луховицы, 8-й км, Сарыбьево, Мельгуново, Прудки, Зарайск. Большей частью дорога использовалась для грузоперевозок. Пассажирский поезд, состоящий из паровоза и нескольких вагонов, шёл один раз в сутки: из Зарайска — в Луховицы и обратно; курсировал вагон Зарайск — Москва, который в Луховицах пересцепляли к пригородному поезду.

Вдоль луховицкого участка железной дорогой возводились различные промышленные предприятия. Более того, здесь появился... градообразующий комплекс. Луховицкий краевед В.В. Когтев рассказал такую историю. В 1948 году правительство страны решило вывести из ближнего Подмосковья лётно-испытательную базу, и Госкомиссия подыскивала для неё место на окраинах области. Вопрос был решён в пользу полевого фронтового аэродрома в районе Третьяково — Сушково — Ларино. Одним из решающих факторов стало наличие вблизи объекта железнодорожной линии. От неё провели ещё одну ветку к аэродрому, рядом с которым был создан известный многим Луховицкий авиационный завод. Значение этого предприятия в жизни Луховиц переоценить трудно.

(Начало на III стр.)

Вот чем, как оказалось, обернулась затея с железной дорогой зарайских предпринимателей XIX века! В связи с этим хочется обратиться к луховичанам: в вашем городе должен стоять не только памятник огурцу, но и памятник зарайскому купцу!

В конце 1960-х годов, после введения в эксплуатацию автомобильной дороги и автобусного сообщения Зарайск—Луховицы, пассажирский поезд ходить перестал, и сейчас от промежуточных станций, где когда-то садились и высаживались пассажиры, ничего не осталось.

В перестроечное и постперестроечное время, когда многие предприятия прекратили своё существование, резко убавился и грузопоток.

СТАНЦИЯ ЗАРАЙСК

Рельсовые пути подступают к Зарайску с северной стороны. Там, за Московской заставой и Конной площадью, когда прокладывали дорогу, располагался пустырь. Это давало возможность свободно разместить подъездные пути, перроны, вокзал, пристанционные и складские сооружения. Наличие железной дороги сыграло одну из главных ролей в выборе места для будущей прядильно-ткацкой фабрики. Самое крупное зарайское предприятие строили на рубеже XIX—XX вв. в непосредственной близости от станции. Причём к фабричному корпусу шёл свой подъездный путь. На фабрику «Красный Восток» в советское время поездами из Узбекистана доставляли хлопок; готовую продукцию тоже вывозили железнодорожными вагонами. Рядом с железной дорогой ещё до войны начал работу имевший свою узкоколейку кирпичный завод, вскоре после войны был построен хлебзавод.

Участок рельсового пути от ж/д моста через речку Осётрик до вокзала шёл параллельно грунтовой дороге, которую позже заасфальтировали. Постепенно тут формировалась промзона, куда вошли различные предприятия: элеватор, молочный завод, филиал станкостроительного завода, завод офсетных пластин, газонаполнительная станция, ООО «Агропромхимия», различные склады и базы.

В то время, когда не было ни автомобильного, ни автобусного пассажирского сообщения, добраться до Луховиц, Коломны, Москвы можно было только по железной дороге. Интересную зарисовку, относящуюся ещё к дореволюционному времени, оставил краевед Василий Ананьин:



Станционная водонапорная башня

ни Елизаветы Фёдоровны для Воронинской Гефсиманской монашеской общины.

Со станции Зарайск отправлялись наши земляки, мобилизованные на фронт. Так было и в начале Первой мировой; об этом писала в своём дневнике фрау Матильда Штаэль (жена технического директора Зарайской прядильно-ткацкой фабрики): «С нашей террасы был слышен громкий плач женщин, которые на вокзале прощались с сыновьями и мужь-

В Зарайск — по железной дороге

«Путешествия зарайцев в другие города осуществлялись поездом по железной дороге, сооружённой от Луховиц до Зарайска в 1870 году. Пассажирские вагоны были первого, второго и третьего классов. Вагоны первого и второго классов с мягкими сиденьями — это для богатых пассажиров; простолыдины пользовались вагонами третьего класса с деревянными сиденьями и откладными полками. Железнодорожный вокзал тоже делился на классные помещения. Рабочий с фабрики или крестьянин уж не появится в комнате, предназначенной для богатеев. Местный зарайский паровоз со своей маломощной тягой, но с большущей трубой и громогласным гудком (за что и прозвали «кукушкой») восемь с лишним часов тащил состав от Зарайска до Москвы. При такой скорости некоторые молодые пассажиры успевали на ходу поезда выпрыгнуть из вагона, нарвать букет весенних цветов и снова войти в вагон. Прибытие и отбытие поездов были развлечением для жителей города. Вокзал, перрон и даже железнодорожный путь собирал множество людей. При приближении поезда к Зарайску, когда дымок от паровоза появлялся за городским лесом, слышалось громкое: «Идёт! Идёт!» И спокойствие гуляющей толпы сразу нарушалось. Все спешили к месту остановки поезда...»

Известно, что поездом из Москвы в Зарайск в праздник Входа Господня в Иерусалим 1910 года доставили святых от великой княгини

Елизаветы Фёдоровны. Похожую картину можно было наблюдать и в июне 1941 года. «Очень страшными были первые дни войны, — рассказывает старейший краевед Н.К. Букринская. — Тогда ежедневно у военкомата собирались толпы провожающих и новобранцев. Мобилизованных отправляли на войну с железнодорожной станции. Там стояли такие женские крики, плач и рыдания, что невозможно забыть!» Раненых в зарайские госпитали тоже привозили по железной дороге.

Нина Константиновна поделилась и такими воспоминаниями. Зимой 1942 года, в выходные дни и каникулы, их, школьников, увозили по железной дороге в Сушково на расчистку от снега местного аэродрома. Девочки лопатами сгребали снег, а мальчики на больших санках увозили его с лётного поля. Домой ребята возвращались вечером — промёрзшие, голодные, в неотопляемом вагоне...

Жительница нашего города А.М. Нефёдова не раз ездила на «кукушке» в Москву. По её словам, поезд, состоящий из 2-3 дощатых вагонов, выезжал из Зарайска один раз в сутки — в первой половине дня; до Казанского вокзала пассажиры добирались около восьми часов; очень долго стояли в Луховицах, ожидая проходящий поезд, чтобы перецепить к нему зарайский вагон. Со временем паровоз-«кукушка» заменили тепловозом.

Как прежде выглядела станция, можно судить по кадрам из фильма «Три тополя на

Плющихе» (1968 г.). Эпизод, где Ньюра отправляется с провинциального вокзала в столицу, снимался в Зарайске. Мы видим, что станционные здания тогда были деревянными. Позже их заменили кирпичными...

...Недавно я заглянула на станцию Зарайск — меня встретила тишина. Здания вокзала и склада, хоть и в «фирменном окрасе», стояли запертыми. Ни вагонов, ни локомотива на путях я не увидела. Бросились в глаза разбитые сигнальные фонари, разваливающаяся станционная водонапорная башня. Уцелевший финишный километражный столбик с цифрой «27». Рядом стоит памятный знак, посвящённый прибытию на станцию

Ф.М. Достоевского. Но, как я заметила, рельсы не поржавели, их поверхность отполирована — всё-таки движутся по ним колёса вагонов. Хотя, наверное, очень и очень редко...

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ, АЛЬПИНИЗМ, ТУРИЗМ

Моя статья была бы неполной без рассказа о главном подвиге при возведении Московско-Рязанской железной дороги — Карле Фёдоровиче фон Мекке (1821—1876) и его семье; их называли «железнодорожными королями России». Деятельность по строительству и эксплуатации российских железных дорог принесли Карлу Фёдоровичу баснословное состояние, что позволило его супруге Надежде Филаретовне фон Мекк (1831—1894) стать покровительницей искусств. Многие годы она финансово поддерживала Петра Ильича Чайковского, благодаря чему он, оставив профессуру, смог целиком сосредоточиться на творчестве. Пётр Ильич посвятил своей благодетельнице несколько музыкальных опусов. Между Надеждой Филаретовной и великим русским композитором велась длительная доверительная переписка.

Николай Карлович фон Мекк (1863—1929), продолжая предпринимательскую деятельность отца, был председателем Правления Акционерного общества Московско-Казанской железной дороги. Известно, что в 1903 году он отвечал за организацию паломнической

поездки Николая II с семьёй в Саровский монастырь. В самом начале Русско-японской войны руководил отправкой грузов при Комитете великой княгини Елизаветы Фёдоровны, и она отзывалась о нём как о «честнейшем слуге Царю и Отечеству». Н.К. фон Мекк интересовался искусством, помогал талантливым художникам, увлекался лошадьми и автомобильным спортом, был попечителем многих благотворительных обществ.

Его младший брат Александр Павлович фон Мекк (1864—1911), избранный в члены Правления Акционерного общества, сосредоточил своё внимание на широкой общественной деятельности, был владельцем коллекции живописи и богатого книжного собрания, являлся автором научных статей и большую часть своих доходов направлял на благотворительность.

В Зарайском уезде, в селе Озерицы (ныне территория Луховицкого района), у Александра Карловича было имение, и он являлся прихожанином местной Ильинской церкви. Известно, что на его средства в 1896 году в Озерицах



Карл фон Мекк

Александр фон Мекк

было построено здание земской школы с надворными постройками. В селе также действовала бесплатная школа для девочек. Для неё супруга Александра Карловича — Анна Георгиевна фон Мекк — «прислала из Москвы учительницу со специальным образованием для обучения девочек рукоделию, шитью и кройке». Но, думается, это лишь часть благотворительной помощи, которую оказала семья Зарайскому краю.

А.К. фон Мекк много путешествовал. Ещё в юном возрасте у него возникла тяга к горам. Овладев техникой альпинизма, совершал восхождения и покорял горные вершины. Александр Карлович стал основателем и председателем Русского Горного общества. Его по праву считают основателем российского альпинизма — до него этого понятия не существовало! С его именем связано и появление в России (внимание!) отечественного туризма.

Ольга ПОЛЯНЧЕВА