

Научная статья
УДК 39:656.223.18:271.2:94(100)«1914/1918»(470.21)
doi:10.37614/2949-1185.2024.3.4.002

К АНТРОПОЛОГИИ РЕЛИГИОЗНОЙ ЖИЗНИ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ: ВАГОН-ЦЕРКОВЬ НА МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ (1915–1918 ГОДЫ)

Ольга Васильевна Змеева

Центр гуманитарных проблем Баренц региона Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук», Апатиты, Россия, zmeyeva@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3909-1582>

Аннотация

Рассматриваются историко-этнографические аспекты организации деятельности и службы причтов железнодорожных передвижных церквей на Европейском Севере России в 1915–1918 годах. Это была эффективная форма предоставления духовной помощи приезжим, оказавшимся вдали от родины, рабочим и служащим Мурманстройки. По вопросам духовного контроля и удовлетворения религиозных потребностей населения взаимодействовали церковное и железнодорожное ведомства. В условиях Севера особое значение имела мобильность духовенства, поэтому возможности железнодорожных священников по охвату населения и привлечению новой паствы были выше, чем у приходских. Выявлены особенности функционирования вагонов-церквей, состав причта, пространство деятельности, а также способы работы священнослужителей с временной дорожной «паствой». Впервые в научный оборот введены отдельные виды служебных и регистрационных документов из фондов Национального архива Республики Карелия, Центрального государственного исторического архива города Санкт-Петербурга, связанные с деятельностью передвижных церквей и перемещениями священнослужителей, оказанием духовной помощи, регистрацией событий жизненного цикла участников железнодорожного строительства на Европейском Севере России в годы Первой мировой войны. Сделан вывод о высокой адаптивности православной церкви в годы войны и революции к трансформирующемуся этнокультурному пространству и формированию внутри него новых поселенческих общностей.

Ключевые слова:

вагон-церковь, передвижная военная церковь, дорожная паства, мобильность, этнокультурное пространство, Мурманская железная дорога, 1915–1918

Благодарности:

статья выполнена при поддержке федерального бюджета по теме государственного задания № FMEZ-2024-0002 «Динамика социокультурного облика Кольского Севера в контекстах истории освоения арктического фронта России» Центра гуманитарных проблем Баренц региона Кольского научного центра Российской академии наук.

Для цитирования:

Змеева О. В. К антропологии религиозной жизни в период Первой мировой войны: вагон-церковь на Мурманской железной дороге (1915–1918 годы) // Труды Кольского научного центра РАН. Серия: Естественные и гуманитарные науки. 2024. Т. 3, № 4. С. 14–26. doi:10.37614/2949-1185.2024.3.4.002.

Original article

ON THE ANTHROPOLOGY OF RELIGIOUS LIFE IN THE FIRST WORLD WAR: RAILCAR CHURCH ON THE MURMANSK RAILWAY (1915–1918)

Olga V. Zmееva

Barents Centre of the Humanities of the Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences, Apatity, Russia, zmeyeva@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3909-1582>

Abstract

The author studies the historical and ethnographic aspects of the organization of the activities and services of the clergy of railway mobile churches in the European north of Russia in 1915–1918. It was an effective form of providing spiritual assistance to visitors who found themselves far from their homeland, workers and employees of Murmansk. The church and railway departments interacted on issues of spiritual control and meeting the religious needs of the population. In the conditions of the North, the mobility of the clergy was of particular importance, therefore, the ability of railway priests to reach the population and attract a new flock was higher than that of parish priests. The author revealed the peculiarities of the functioning of the railcar church, the composition of the clergy,

the space of activity, as well as the ways the clergy work with the temporary road "flock". For the first time, the author introduced into scientific circulation certain types of official and registration documents from the collections of the National Archive of the Republic of Karelia, the Central State Historical Archive of St. Petersburg. These documents are related to the activities of mobile churches and the movements of clergy, the provision of spiritual assistance, and the registration of life cycle events of participants in railway construction in the European North of Russia during the First World War. The conclusions relate to the fact that the Orthodox Church has highly adapted to the transforming ethno-cultural space, as well as the formation of new settlement communities within it during the years of war and revolution.

Keywords:

Railcar church, mobile military church, traveling congregation, mobility, ethno-cultural space, Murmansk Railway, 1915–1918

Acknowledgments:

The article was supported by the federal budget on the topic of state assignment No. FMEZ-2024-0002 "Dynamics of the sociocultural appearance of the Kola North in the context of the history of the development of the Arctic frontier of Russia" of the Center for Humanitarian Problems of the Barents Region of the Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences.

For citation:

Zmeeva O. V. On the Anthropology of Religious Life in the First World War: railcar church on the Murmansk Railway (1915–1918) // Transactions of the Kola Science Centre of RAS. Series: Natural Sciences and Humanities. 2024. Vol. 3, No. 4. P. 14–26. doi:10.37614/2949-1185.2024.3.4.002.

Введение

Современная церковь успешно приспосабливается к изменению социокультурной ситуации в стране. Расширение культурного пространства института осуществляется во многом благодаря вариативности и разнообразию форм организационной активности, выработке социальных компромиссов и включению в пространство гражданского диалога [1].

Одной из форм адаптации является обеспечение доступности в предоставлении религиозных услуг все большему количеству населения. С этой целью трансформируется городская инфраструктура — строятся церкви «шаговой доступности», поощряется их создание при больницах, тюрьмах, учебных учреждениях, создаются новые формы домовых сооружений, обеспечиваются условия для посещения церквей маломобильными гражданами. Осуществляется работа и по созданию ведомственных церквей — армейских, морских, железнодорожных и др. Распространенными и общественно-доступными становятся многие виды передвижных церквей: действующие на базе вагонов, автомобилей, автобусов («церкви на колесах»), плавучие часовни («храмы-баржи»), походные — «десантируемые», «надувные храмы», «палатки-церкви»). Такие мобильные комплексы (подробнее см.: [2]), разнообразию и деятельности которых современная церковь уделяет самое пристальное внимание, позволяют институту церкви модифицировать свои функции, расширять пространство межкультурного взаимодействия от строгих форм военно-административного подчинения до свободных и коммерческих практик, используемых, предположим, в сфере туристического бизнеса.

Конкретизация новых форм адаптивности церковной организации во многом основана на использовании исторических традиционных способов заботы православного духовенства о прихожанах. Многие историко-культурные аспекты деятельности церкви во время Первой мировой войны сохраняют актуальность в современных условиях: изменение положения военного духовенства [3, 4], восприятие военных событий полковыми священниками, передвигавшимися с русской армией [5], патриотическая, миссионерская и благотворительная деятельность церкви [6–9], формирование духовной жизни священника в пути, специфика деятельности военно-полевых церквей [10, 11].

Экстремальная повседневность поликультурного пространства, оформившаяся в период Первой мировой войны вдоль построенной линии Мурманской железной дороги, повлияла на деятельность региональных священнослужителей и на их взаимодействие с начальниками железнодорожных участков [12, 13].

Статья нацелена на изучение отдельных историко-этнографических аспектов функционирования передвижных церквей в районах Европейского Севера в 1915–1918 годах. Работа основана на материалах двух архивов: Национального архива Республики Карелия, город Петрозаводск (НА РК), и Центрального государственного исторического архива города Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб).

Кроме того, в качестве источников использованы публикации газет региональных епархий за 1915–1918 годы («Архангельские епархиальные ведомости» (г. Архангельск), «Олонецкие епархиальные ведомости» (г. Петрозаводск), «Известия по Петроградской Епархии» (г. Петроград), а также материалы официального издания Святейшего правительствующего Синода — «Церковные ведомости». Предметом изучения стала организация службы и деятельность причтов военно-передвижного храма, а также вагонов-церквей, которые работали вдоль линии Мурманской железной дороги.

Железная дорога и церковь

«Приблизилось время открытия и у нас навигации. Начинается наплыв люда пришлого: рабочих на устройство Олонецко-Кемской железной дороги; военно-пленных, воинов — больных, раненых... Всем им нужна помощь наша; помощь и материальная и духовная», — так начиналось обращение епископа Никанора к священникам Олонецкой губернии 1 мая 1915 г.¹ Строительство железной дороги во время Первой мировой войны, сопутствовавшая этому процессу массовая миграция рабочих из разных регионов Российской империи, имели результатом появление многочисленных новых населенных пунктов (разъездов, станций, поселков). Эта новая инфраструктура, предполагавшая ведомственное подчинение, вызывала беспокойство и заботу духовенства. В перспективе ситуацию осложняло отчуждение земель вдоль железнодорожной линии в пользу Министерства путей сообщения. Кроме того, дорога проходила по районам трех губерний: Петроградской, Олонецкой и Архангельской. В церковно-административном отношении территория строительства дороги распределялась между Архангельской и Холмогорской, Олонецкой и Петроградской епархиями. Планировалась серьезная работа по взаимодействию руководства разного уровня и подчинения.

Церковь проявляла серьезную заинтересованность в организации и устройении повседневной жизни новых населенных пунктов. Весной 1915 года руководители Архангельской и Олонецкой епархий начали публиковать специальные предписания священникам, в районах службы которых планировалось железнодорожное строительство. Задачей этих наставлений было на основе «точных сведений» благочинных, во-первых, составить целостное представление церковной администрации о появлении «более или менее значительных станций» в процессе возведения дороги, во-вторых, уточнить информацию об имеющихся в близлежащих селениях церквях и школах². Донесения священников о церковной инфраструктуре географически охватывали местности вдоль линии железной дороги, «не далее 2 вер. от нее»³. Особого внимания заслуживали сведения от тех лиц, которые проводили специальные богослужения в разных местностях по случаю начала железнодорожных работ в епархиях.

Наплыв и постоянный рост числа сезонных рабочих не давали возможности священнослужителям в имевшихся церквях удовлетворять духовные нужды приезжих. Проблема возведения необходимого количества церковных строений на новых станциях и разъездах в сложившихся обстоятельствах была неразрешимой. Обеспечить рабочих Мурманстройки приемлемыми бытовыми условиями, предоставить прибывшим представителям разных этнических и локальных групп наладить привычную повседневность, формально и ритуально оформить события жизненного пути человека или семьи — это насущные проблемы, которые стали общими для разных ведомств. Ощутимые результаты комплексной деятельности Министерства путей сообщения по обеспечению рабочих жизненно необходимым: питанием, одеждой, жильем, инструментом — были несопоставимы со скромными плодами деятельности по оказанию духовной помощи приезжим в ее разрозненных формах. В 1915 году Олонецкая Духовная Консистория поощряла любую помощь в деле организации новых, хотя бы небольших, христианских построек: «Желательны на станциях хоть часовни, которые могли бы строить прихожане»⁴.

Планы работы по организации духовной жизни требовали времени. Перемещение в район строительства многочисленных рабочих и служащих привело к необходимости взаимодействия церковного и железнодорожного управлений по удовлетворению религиозных нужд прибывающих граждан. Церковь, ограниченная материально, призывала сослуживцев к просветительно-миссионерской, утешающей, духовной благотворительности: «...Проведайте, наблюдайте, предостерегите,

утешьте, приласкайте на чужбине, в одиночестве; исполните церковную требу душевно, отслужите церковную службу — молебен, вечерню, бдение, в больнице, в бараке, на воле...»⁵. Министерство путей сообщения оказывало финансовую, имущественную и физическую помощь.

Обстоятельства военного времени и динамика дорожного строительства в северных малозаселенных районах страны стимулировали управленческие структуры интегрировать накопленный опыт в деле оказания духовной помощи верующим. Прежде всего использовались различные способы увеличить мобильность приходских священников, расширить географию их передвижения. Священнослужители участвовали во временных выездах в пределах своего или соседствующих районов. На территории выезда священник работал как во вновь созданных станционных поселениях, так и на временных стоянках, то есть в местах проведения строительных работ. Служитель церкви, таким образом, выполнял функции военно-полевого или полкового священника, который передвигался вслед за армией, часто находясь «на передовой вместе со своими частями» [8: 23]. Способ передвижения зависел от наличия транспортных путей и возможностей использования вида транспорта (гузевого, морского, железнодорожного).

Несение такого типа службы описано в «Покорнейшем прошении» одного из служителей Олонецкой епархии, адресованном Начальнику работ по постройке Мурманской железной дороги⁶. Будучи священником Масельско-Паданского прихода Повенецкого уезда, Владимир Ефимович Кудрявцев перемещался в пределах своего прихода для совершения богослужений и выполнения религиозных обрядов в отношении рабочих и служащих железной дороги. Судя по документу, это происходило в пределах «1 и 2 дистанций III участка железнодорожной линии Петрозаводск-Сорокская бухта»⁷. В. Е. Кудрявцев отмечает, что обслуживание вверенной ему территории оказалось возможным благодаря использованию своеобразной походной церкви — «передвижной Военной Савватиевской церкви»⁸. По всей видимости, походная церковь В. Е. Кудрявцева, даже если она передвигалась по железной дороге, не являлась оборудованным техническим устройством, а была организована по типу укомплектованного походного ящика. Есть, например, оставленное А. Надежиным описание церкви-сундука, использовавшегося в Повенецком уезде, начиная с 1899 года. Такая церковь, размещенная для удобства в специальной емкости, состояла из: «а) иконостаса в один ярус с иконами на холсте довольно изящной живописи; б) престола и жертвенника складных, удобно разбираемых и укладываемых в храмовом сундук; в) двух плащаниц весьма хорошего письма; г) металлической вызолоченной дарохранительницы и дароносицы; д) шелковой занавесы для царских врат и е) мирохранительницы»⁹.

Содержание прошения В. Е. Кудрявцева, составленного 27 января 1916 года, свидетельствует об уже известных церковнослужителям железнодорожных фактах: о завершении 1) укладки железнодорожной линии Петрозаводск – Сорокская бухта, 2) постройки железнодорожного вагона-церкви. Священник делится собственными соображениями о том, что вагон-церковь «в непродолжительном времени» будет курсировать по построенной линии. А сама железная дорога от Петрозаводска до Сорокской бухты, в его представлении, «будет разделена на железнодорожные приходы с назначением в оные приходы особых железнодорожных священников»¹⁰.

В. Е. Кудрявцев не имел стремления продолжать деятельность походного священника. Его прошение не связано с потребностью быть священником передвижной церкви нового типа, расширив тем самым границы собственного перемещения и увеличив число прихожан. Он обнаруживает осведомленность о работе управлений железной дороги и церкви, в частности, о выделении новых церковных подразделений — железнодорожных приходов, деятельность которых обеспечивалась назначением в них «особых железнодорожных священников»¹¹. Священник аргументирует просьбу нежеланием «расставаться со своей железнодорожной паствой» и высказывает собственные пожелания, смысл которых заключается в возможности будущего перемещения его из приходских в железнодорожные священники (с оставлением в районе действия передвижной военной церкви, то есть на III участке указанной линии)¹².

Просьба учесть его кандидатуру при распределении участков дороги на приходы имеет значение с точки зрения потребности священника повысить профессиональный статус, а значит, и содержание, которое бы обеспечивалось не церковным, а железнодорожным ведомством¹³.

Статусы священников, которые служили в районах, где проходила железная дорога, и тех, кто продолжал служение в отдаленных от линии приходах, различались. Это сказывалось, в частности, на различии возможностей, предоставляемых организованной транспортной сетью уже в 1917 году. Если священник «...оказался счастливым соседом линии жел. дороги, то нельзя же с такой головокружительной от этого счастья быстротой забывать что вся остальная Олонецкая губерния все еще пробавляется прежним прадедовским “лошадиным” способом передвижения», — отвечал на критику деятельности церкви Исполнительный Комитет Союза духовенства¹⁴.

Прошение В. Е. Кудрявцева оказало существенное влияние на скорость решения проблемы сотрудничества двух ведомств по вопросам попечения рабочих дороги. Документ был передан в Отдел Временной Эксплуатации в марте 1916 года, на сопроводительном рапорте появилась новая резолюция: «Завести дело “организация дела духовной помощи служащим”»¹⁵. В результате появилось дело «Переписка об организации духовной помощи служащим», материалы которого отражают усилия представителей церкви и железной дороги в области организации и реализации религиозного дела на Мурманской железной дороге¹⁶.

Вагон-церковь: оборудование, цели создания и возможности использования

Вагон-церковь (вагон-храм) — это специализированный тип железнодорожного вагона, который предназначен для проведения религиозных обрядов и церковных служб как в местах остановок железнодорожного состава, так и при передвижении поезда. В литературе конца XIX — начала XX столетия мы находим несколько описаний подобного типа вагона. Хорошо известна история возникновения вагона-церкви, сконструированного на Путиловском заводе в честь рождения первого ребенка Николая II — княжны Ольги (1896 г.). Подробнейшее описание этого вагона (который на самом деле был не первым построенным вагоном в стране), структура и обустройство, а также его первые фотографии опубликованы в журнале «Всемирная иллюстрация»¹⁷. Прежде всего авторы заметки отмечали несоответствие скромного внешнего вида церкви и претенциозного убранства вагона: «Церковь уютна и роскошна в своем скромном виде вагона»¹⁸. Функционально такая церковь не уступала стационарным строениям, в ней все было предусмотрено для совершения обрядов и богослужений: иконостас, царские врата с соответствующими иконами, алтарь, престол и жертвенник, а также церковная утварь, необходимые облачения и другое. Приведем некоторые описания:

«Снаружи вагон окрашен синим лаком с резной позолоченной отделкой из желтого тика, дерева, которое не боится перемен погоды и не поддается гниению. Внутри вся церковь обшита лакированным дубом с резьбой наверху, где сине-желтые стекла красивой чертой проходят по плафону; стены с выжженным орнаментом на филанках»;

«В вагоне-церкви всего 18 окон, по 9 на каждой стороне, и 4 одностворчатых двери с четырех сторон — с восточной стороны дверь закрыта и имеется на случай опасности — и кроме того еще две боковые двери у самого входа западной стороны»;

«Над входом устроена, увенчанная крестом, звонница с тремя колоколами, к которой поднимается с платформы небольшая железная лестница»¹⁹.

Такая церковь могла вместить одновременно до семидесяти прихожан. Вагон-церковь, созданный в 1896 году на Путиловском заводе, был призван курсировать на Сибирской железной дороге на участке Челябинск – Кривошеково.

Вагоны-церкви, как и другие передвижные походные церкви, были достаточно распространены на дорогах Российской империи. Конечно, они были намного скромнее роскошного Путиловского вагона. Особая потребность в таких передвижных церквях сохранялась на вновь построенных участках железных дорог. Деятельность причта вагонов заключалась в удовлетворении религиозных нужд верующих, рабочих и служащих малонаселенных местностей, отдельных участков пути, где могли быть временно сконцентрированы рабочие, а также местных жителей, которые по желанию могли обратиться к священникам передвижных церквей.

Таким образом, на вновь построенной в 1915–1916 годах Мурманской железной дороге применялась уже отработанная в стране практика организации церковной жизни в движении между новыми станциями и прочими населенными пунктами.

С одной стороны, деятельность вагона-церкви на протяжении всей линии позволяла руководству разрешать некоторые административные, социальные и, в отдельных случаях, религиозные противоречия. С другой стороны, сам факт строительства железной дороги от столицы до океанского побережья (до нового международного порта) создавал множество дополнительных проблем. Так, обеспечение доступа к жителям удаленных районов получили не только священнослужители, но и все имеющие возможность перемещаться по железной дороге. Тем самым повлиять на религиозные предпочтения местных жителей и работников железной дороги могли миссионеры других, не православных, церквей, а также те, кого православная церковь считала сектантами. Отдельную опасность церковное руководство усматривало в контактах «инославных» граждан, приезжих-иностранцев с представителями коренного населения и старожилами. Православная церковь с целью преодоления конкуренции в «борьбе за паству» в качестве первоочередной задачи ставила мобильность отдельного священника, увеличение скорости его перемещения, своевременного исполнения религиозных обрядов и обеспечение хотя бы периодического, но стабильного общения прихожан со священнослужителями.

Деятельность вагона-церкви имела последствия как для прихожан, так и для священнослужителей. Церковная администрация указывала на экономические и административно-политические приобретения и для государства в целом, и для института церкви как неотъемлемой части Российской империи.

Особое свойство службы специального вагона — временность. Сопутствующие такой церкви определения — передвижная, походная, полевая — не противоречат полноте и качеству ее оборудования. Предполагалось, что обустройство новых железнодорожных станций, постоянных мест жительства рабочих и служащих дороги должно включать стационарные культовые сооружения. Во временных промежутках между перемещением рабочих вдоль мест строительства дороги, созданием станций и, наконец, установкой постоянно действующей церкви паства оставалась под покровительством причта укомплектованного вагона.

Историко-культурное значение деятельности вагонов-церквей на Мурманской железной дороге

Участки Мурманской железной дороги в административном смысле относились к разным губерниям, а значит, и к разным региональным епархиям. Опыт использования передвижной церкви на отдельных участках Олонецкой губернии фрагментарно представлен на примере текста священника В. Е. Кудрявцева. Перемещения же священников Архангельской и Петроградской губерний по «Мурманке» осуществлялись непосредственно в вагонах-церквях. Потенциальные конфликты, связанные с принадлежностью прихожан к той или иной епархии, снимались, прежде всего, статусом «паствы» — это рабочие и служащие, обычно временные или сезонные, прибывшие из других регионов страны (а также иностранные граждане, прежде всего военнопленные). В двух случаях речь идет о разных специальных вагонах, которые обслуживали религиозные потребности рабочих дороги. Оба случая показательны с точки зрения культурной межрегиональной помощи представителей церковного ведомства, ставшей возможной благодаря усилиям и финансовой поддержке железнодорожного управления.

Вагон-церковь св. Алексия Северных железных дорог

История создания вагона-церкви железнодорожного прихода станции Исакогорка Архангельской губернии подробно описана в одной из статей Архангельских епархиальных ведомостей²⁰.

Приведем некоторые сведения об организации этой передвижной железнодорожной церкви. О разрешении деятельности вагона-церкви Начальник Архангельского Отделения Северных железных дорог уведомил Архангельскую духовную Консисторию 21 апреля 1916 года. Основная функция указанной церкви в документе обозначена как удовлетворение «религиозных нужд служащих на линии Архангельской железной дороги»²¹. Передвижение вагона планировалось в районе, расположенном вдоль линии от станций «Архангельск-Пристань до станции Вологда».

Торжественное освящение вагона-церкви в честь святителя Алексия состоялось 5 июля 1916 года. Вагон был оборудован на средства железнодорожного ведомства. Штат вагона, состоявший из священника и псаломщика, также содержался за счет Министерства Путей Сообщения (священнику полагалось 1200 рублей в год, псаломщику — 540 рублей в год)²². Его открыли при станционной железнодорожной церкви 24 августа 1916 года²³. Уже через месяц, 29 сентября 1916 года, священник Тельвисочного прихода Печорского уезда Геннадий Юрьев перемещен в Исакогорский приход Архангельского уезда²⁴. Его и назначили священником при вагоне-церкви. А на должность псаломщика первоначально был определен крестьянин Феодор Митусов²⁵. С 9 декабря 1917 года псаломщиком переведен «Александр Терентиев из Сороцкого прихода Кемского уезда»²⁶.

Описание внешнего вида и устройства вагона стандартно. Однако с этнографической точки зрения, для полного представления о вагоне приведем его без сокращений: «По своему внешнему виду она (церковь — О. 3.) представляет собою обыкновенный железнодорожный вагон, окрашенный белой краской. На крыше вагона, по середине его, на особом куполе водружен Св. Крест, а задняя площадка устроена в виде колокольни, на которое повешено 4 небольших колокола. Внутри церкви Св. алтарь отделен от средней части иконостасом хорошего письма. Св. Престол и жертвенник в алтаре установлены весьма прочно. Всеми необходимыми для богослужения предметами вагон-церковь снабжена вполне достаточно»²⁷.

Вагон-церковь имени Святителя Алексия Северных железных дорог обслуживал территории разных губерний. В Национальном архиве Республики Карелия сохранился рапорт священника Г. Юрьева от 29 марта 1917 года²⁸. Он содержит информацию о перемещении причта церкви, в том числе на участках Мурманской железной дороги. Из доклада Г. Юрьева следует, что маршруты отдельных вагонов-церквей были весьма разнообразны. Так, вагон Исакогорской церкви географически охватывал весьма значительные участки дорог разного административного подчинения. В период с 11 февраля по 6 марта 1917 года священник вместе с вагоном-церковью перемещался в районах Вологодской, Петроградской, Олонецкой и Архангельской губерний. География перемещений вагона-церкви впечатляет. Геннадий Юрьев пишет о проведении богослужений на станциях Вологда, Вожега, Тихвин, Званка, Петрозаводск, Медвежья Гора, Масельская, Кемь, Чупа, Имандра.

Работа священника при вагоне-церкви строго подчинялась железнодорожному расписанию и организации составов при перемещении на железнодорожных линиях. Священник «заявлял о прицепке Вагона Церкви в хвост поезда...»²⁹. Г. Юрьев отмечал востребованность мобильной церкви во всех регионах, отмечая занятость ее сотрудников: «Церковь как новое учреждение оказалась настолько полезной и нужной, что и постоянной службы во весь пост не хватило бы на удовлетворение линии. Службы и были постоянными. Для удобства служащих определялось до трех раз в сутки и даже пред литургией время исповеди»³⁰. Рабочая нагрузка на священнослужителей различалась в зависимости от типа населенного пункта, расстояния между станциями, наличия мест скопления групп рабочих. Так, в Кемь, «стараясь возможно больше дать населению <...> около 200 человек служащих Мурманской железной дороги приобщились»³¹, а «в Чупе и Имандре служил панихиды при множестве народа...»³².

Рапорт Геннадия Юрьева о его работе при вагоне-церкви весной 1917 года содержит примеры миссионерского и социального служения священника в обстоятельствах «расцерковления» общества. ([7], см. описание миссионерской работы священников вагона-церкви в Хабаровском крае в 1999–2012 [14: 297]. Деятельность служителей вагонов-церквей практически ничем не отличалась от службы священника стационарной церкви. Более того, многие приходские священники привыкали к длительным командировкам в отдаленные части губерний, где им приходилось пешком преодолевать десятки километров, перемещаться на оленях и собаках, заниматься миссионерством, нацеленным на приобщение к православию «языческих» народов. Специфика сохранения церковной иерархии внутри религиозных институтов обязывала священников действовать по заданию руководства епархии. Отказов во вступление в должность и в определении места службы, в частности, в составе причта вагона-церкви Северных железных дорог не встречалось.

Вагон-церковь во имя Святителя Николая Мурманской железной дороги

В начале 1917 года газеты сообщали, что 2 декабря 1916 года определением Святейшего Синода «при походной церкви-вагоне во имя святителя и угодника Божия Николая, по линии Мурманской ж. д. открыт штат причта в составе священника и псаломщика, с отнесением содержания на средства Управления железной дороги и с подчинением причта Петроградскому епархиальному начальству»³³. Одновременно Известия по Петроградской епархии публиковали информацию о вакансиях при церквях, в том числе о свободных должностях священника и псаломщика при вагоне-церкви во имя Святителя Николая по Мурманской железной дороге³⁴. Освящение вагона, устроенного на средства Управления дороги, состоялось 16 февраля 1917 года в Петрограде³⁵. В последнем номере Известий по Петроградской епархии за февраль 1917 года указано, что «Духовник военно-санитарной организации Великой Княгини Марии Павловны, священник *Николай Благовещенский* 10 февраля определен на место настоятеля вагона-церкви во имя Святителя и Чудотворца Николая на линии Мурманской железной дороги»³⁶. Псаломщиком передвижной церкви стал церковнослужитель Кретинской Пограничной церкви Литовской епархии Феодор Келлер, который был назначен 23 февраля 1917 года³⁷. В приемных листах Н. С. Благовещенского и Ф. А. Келлера временем определения на службу указано 1 декабря 1916 г.; жалование священника — 5000 рублей в год, а псаломщика — 1800 рублей в год³⁸. Несовпадение дат, приведенных в газетных публикациях и в архивных документах, свидетельствует не только о формальностях, требовавших последовательности размещения информации по епархии, но, очевидно, и о предварительном получении согласия на работу в передвижной церкви.

Кроме священника и псаломщика, при вагоне-церкви были назначены помощники: церковник — Анатолий Игнатович, вагоновожатый — Калинин Зимин³⁹. Сам вагон перемещался между станциями Званка — Мурманск.

Назначенные лица передвигались вместе с вагоном-церковью. Но сам вагон — это место работы причта, он использовался только в качестве служебного пространства. Во время движения, длительных остановок, сотрудники вагона-церкви не находились внутри одного вагона, для них был организован специальный спальный вагон 2 класса. По заявлению причта вагон-церковь и жилой вагон отцеплялись от поезда на указанных пунктах.

Предполагалось, что прихожанами будут только рабочие и служащие Мурманской железной дороги, то есть ведомственные работники, но приходили и другие люди, церковь принимала всех желающих, кто мог участвовать в службе или проповеди.

Вагон-церковь для Мурманской железной дороги был оборудован под присмотром конкретного приглашенного священника (в данном случае — Н. С. Благовещенского), который и составлял прошение об ее оснащении соответствующим инвентарем. В деле священника Н. С. Благовещенского сохранились акты передачи агентом Хозяйственного отдела Ф. М. Ватуловым (в присутствии священника Н. С. Благовещенского) вагона-церкви Управлению Эксплоатации Мурманской железной дороги⁴⁰. Процедура передачи вагона-церкви состоялась 5–7 сентября 1918 года на станции Петрозаводск. Однако передача церкви по духовному ведомству в Петрограде потребовала еще времени, и священник Н. С. Благовещенский числился в штате причта вагона-церкви до 15 декабря 1918 года⁴¹. Таким образом, работу вагона-церкви имени святителя Николая с назначенным причтом Н. С. Благовещенским и Ф. Келлером можно отнести к периоду с 16 февраля 1917 года (даты освящения вагона) по 7 сентября 1918 года (даты оставления вагона священником в Петрозаводске).

Пространственно деятельность Свято-Николаевской вагона-церкви ограничивалась местами остановок на станциях и разъездах Мурманской железной дороги. Хронологию перемещения причта передвижной церкви отследить практически невозможно. Тем не менее с помощью архивных документов можно определить путь перемещения причта и отразить его деятельность. Таким ретроспективным свидетельством мобильности вагона-церкви Мурманской железной дороги является «Метрическая книга, данная из Петроградской Духовной Консистории причту вновь освященной Св. Николаевской церкви-вагона Мурманской ж. д. для записи родившихся, браком сочетавшихся и умерших, на 1917 год», сохранившаяся в Центральном государственном

историческом архиве Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб)⁴². Священник Н. С. Благовещенский и псаломщик Ф. А. Келлер, вероятно, заполняли метрическую книгу в соответствии с принятыми правилами регистрации рождений, браков и смертей. Во избежание недоразумений при подведении ежемесячных подсчетов священникам рекомендовалось вести учет родившихся — не по времени рождения, а по времени крещения; умерших — по времени отпевания, погребения, а не по времени смерти⁴³. Учитывая передвижения вагона по станциям, и время, затраченное на эти перемещения, священник указывал одновременно даты крещения и рождения ребенка, как и даты смерти и отпевания человека, интервалы между которыми иногда были существенными. Ежемесячные подсчеты при этом велись священником в соответствии и требованиями. Такой способ ведения метрической книги показателен, в частности, для анализа времени, затраченного родителями и прочими родственниками, ожидающими священника для совершения религиозных обрядов. Так, родившаяся 3 июня 1917 г. девочка Елена была крещена 4 июля того же года на ст. Жемчужная, а родившийся на ст. Сегежа 29 мая мальчик Георгий был крещен священником Н. С. Благовещенским только 31 июня 1917 года⁴⁴. Что касается отпевания, то наибольший временной интервал между смертью человека, богослужением и погребением составлял не более трех дней⁴⁵.

Регистрация культовых событий осуществлялась священником Н. С. Благовещенским и псаломщиком Ф. А. Келлером в период с марта по декабрь 1917 года и касалась она только работников Мурманской железной дороги. В это время причт вагона-церкви совершал обряды на станциях, зафиксировав их в соответствующих частях метрической книги: в марте — Масельская; апреле — Хибины, Олимпий; мае — Уросозеро; июне — Медвежья Гора, Полярный круг; июле — Жемчужная, Канда, Сегежа, Боярская; августе — Шуйская; ноябре — Сегежа; декабре — Полярный круг⁴⁶. В каждом отдельном случае обеспечение ритуальных потребностей рабочих сопровождалось внесением в реестр персональных сведений, включающих фамилию, имя, отчество участников ритуала, их статус в структуре железнодорожной системы, место проживания, место рождения. Остается неизвестным, способствовало ли перемещению вагона-церкви какое-либо событие жизненного пути человека. Насколько причт стремился к нуждающимся (например, будучи вызванным телеграфным сообщением) или же перемещение вагона имело определенную последовательность и цикличность? Для этнографии мобильности и изучения проблем, касающихся передвижения человека в начале XX века, сведения, приведенные в метрической книге, имеют научно-практическое значение.

Заключение

Детали передвижения вагона-церкви на Мурманской железной дороге, специфику деятельности причта при нем еще предстоит осмыслить исследователям. Однако уже сейчас понятно, что для духовной поддержки железнодорожных рабочих был использован усовершенствованный традиционный вид «шагающей» к прихожанам церкви. Церковь-вагон — модернизированный и технологичный вариант передвижного храма. Его перемещения ограничены железнодорожными путями. В то же время причт, действовавший при такой церкви, мог быть командирован в места, где совсем отсутствовали транспортные пути. Церковь не утрачивала своей роли в освоении социального пространства с ростом железнодорожного строительства и открывшимися населению миграционными перспективами.

Мобильность священника при вагоне-церкви, своевременное исполнение религиозных треб, формирование временного, но стабильного круга «пришлых» рабочих позволили церкви сохранять лидерство в борьбе за привлечение «паствы».

Результаты работы вагона-церкви (особенно в 1917 году) показывают упорядоченность, системность и успешность взаимодействия администраций железнодорожного и церковного ведомств. Заинтересованность духовенства в создании новой православной инфраструктуры (железнодорожных приходов, церквей и прочих культовых постройках), а также участие в формировании нового быта и, в целом, повседневной жизни на железнодорожных стройках, даже в предреволюционный период в рассматриваемых районах способствовали сохранению влияния церкви на железнодорожных рабочих.

Духовная работа среди рабочих и служащих Мурманской железной дороги в период Первой мировой войны показала высокий уровень культурной адаптивности института церкви. В поликультурном сообществе, в обстоятельствах потенциальной интенсификации религиозной конкуренции православная церковь для расширения этнокультурного воздействия и закрепления православно-ориентированного социального пространства использовала как административно-государственный ресурс, так и технические преимущества железнодорожного транспорта.

Список сокращений

вер. — верста

ж. д. — железная дорога

жел. — железная

ИПЕ — Известия по Петроградской Епархии, издаваемые обществом распространения религиозно-нравственного просвещения в духе православной церкви

М.–Я.–В.–А. — Московско-Ярославско-Вологодско-Архангельская железная дорога

НА РК — Национальный архив Республики Карелия

о. — отец

Св. — святитель, святой, священный

ЦГИА СПб — Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга

Примечания

¹ Архипастырское напоминание // Олонецкие Епархиальные ведомости. Петрозаводск. 1 мая 1915. № 13. С. 229.

² О. о. благочинным округов по коим будут проходить строящиеся железные дороги в Олонецкой губернии, для сведения и надлежащего исполнения // Олонецкие Епархиальные ведомости. Петрозаводск. 1 мая 1915. № 13. С. 227.

³ О. о. благочинным к исполнению // Олонецкие Епархиальные ведомости. Петрозаводск. 21 июля 1915. № 21. С. 383.

⁴ Там же.

⁵ Архипастырское напоминание // Олонецкие Епархиальные ведомости. Петрозаводск. 1 мая 1915. № 13. С. 229.

⁶ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 69/556. Лл. 3–3 об.

⁷ Там же. Л. 3.

⁸ Там же. Л. 3. Тип церкви, ее состав, способ передвижения, к сожалению, установить не удалось.

⁹ Надежин А. Передвижные церкви для Повенецкого уезда // Олонецкие епархиальные ведомости. 1899. № 6. 15 марта. С. 19.

¹⁰ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 69/556. Л. 3.

¹¹ Там же.

¹² Кандидатура священника В. Е. Кудрявцева была одобрена благочинным, священником Петром Смирновым, который наложил резолюцию на указанном Прошении: «Священник о. Владимир Кудрявцев поведения прекрасного, службы церковные может отправлять отлично, вообще он был бы отличным железнодорожным священником» [НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 69/556. Л. 3 об.]. Несмотря на положительные характеристики, просьба Кудрявцева о перемещении в железнодорожные священники не была удовлетворена. 28 апреля того же года он был направлен в Кижский приход Петрозаводского уезда, где и работал до начала 1918 года [Перемены по службе // Олонецкие Епархиальные ведомости. Петрозаводск. 1 мая 1916. № 13. С. 227; Об увольнении от службы // Олонецкие Епархиальные ведомости. Петрозаводск. 1–15 февраля 1918. № 3–4. С. 29.]. Далее он оказался в структуре одного из отделов Мурманской железной дороги, но в статусе конторщика. В документах личного дела В. Е. Кудрявцева сохранились сведения о его работе: с 8 января по 25 июля 1918 года — работал конторщиком при продовольственной лавке на ст. Боярская, а с 25 июля по 7 августа — конторщиком на ст. Михаила-Архангела [НА РК. Ф. Р-528. Оп. 21. Д. 115/3745. Л. 1].

- ¹³ Переходя в железнодорожные структуры, священник оказывался под управлением той епархии, руководство которой тесно сотрудничало с Министерством путей сообщения и зависело от него. Железнодорожный священник, находившийся в подчинении двух управлений — железнодорожного и церковного, имел больше возможностей для организации переездов и передвижений между станциями. Служение на дороге как военно-стратегическом объекте потенциально повышало статус священника, деятельность которого осуществлялась под эгидой Министерства путей сообщения.
- ¹⁴ О делегатах на Московский съезд духовенства и мирян (*Ответ о. Успенскому*) // Олонецкие Епархиальные ведомости. Петрозаводск. 11 июня 1917. № 13. С. 286–288.
- ¹⁵ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 69/556. Л. 2 об.
- ¹⁶ Там же. Л. 33.
- ¹⁷ Вагон-церковь // Всемирная иллюстрация. 5-го октября 1896. № 1445. С. 355–356.
- ¹⁸ Там же. С. 356.
- ¹⁹ Там же.
- ²⁰ Подробнее см.: Светлая страничка из церковно-религиозной жизни железнодорожных служащих на линии М.–Я.–В.–А. железной дороги // Архангельские Епархиальные ведомости. Архангельск. 15 марта – 1 апреля 1917. № 6–7. С. 111–113.
- ²¹ Там же. С. 112.
- ²² Там же.
- ²³ Перемены по службе // Архангельские Епархиальные ведомости. Архангельск. 15 сентября 1916. № 18. С. 328–329.
- ²⁴ Перемены по службе // Архангельские Епархиальные ведомости. Архангельск. 15 октября 1916. № 20. С. 341.
- ²⁵ Подробнее см.: Светлая страничка из церковно-религиозной жизни железнодорожных служащих на линии М.–Я.–В.–А. железной дороги // Архангельские Епархиальные ведомости. Архангельск. 15 марта — 1 апреля 1917. № 6–7. С. 111–113.
- ²⁶ Перемены по службе // Архангельские Епархиальные ведомости. Архангельск. 31 декабря. 1917. № 24. С. 254.
- ²⁷ Там же. С. 113.
- ²⁸ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 69/556. Лл. 46–49.
- ²⁹ НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 69/556. Л. 46.
- ³⁰ Там же.
- ³¹ Там же. Л. 48 об.
- ³² Там же. Л. 49.
- ³³ Указом Св. Синода... // Известия по Петроградской Епархии, издаваемые обществом распространения религиозно-нравственного просвещения в духе православной церкви. Петроград. 5 января. № 1. 1917. С. 3; то же. НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 69/556. Лл. 6, 19.
- ³⁴ Вакансии при церквях // Известия по Петроградской Епархии, издаваемые обществом распространения религиозно-нравственного просвещения в духе православной церкви. Петроград. 20 января. № 3. 1917. С. 2; То же: ИПЕ. 27 января. № 4. 1917. С. 3–4; ИПЕ. 3 февраля. № 5. 1917. С. 3; ИПЕ. 17 февраля. № 7. 1917. С. 3; ИПЕ. 24 февраля. № 8. 1917. С. 2. (В последних двух номерах указывалась только вакансия псаломщика).
- ³⁵ Местные комитеты // Олонецкие губернские ведомости. 1917. № 20. 23 февраля. С. 2.
- ³⁶ Вакансии при церквях // Известия по Петроградской Епархии, издаваемые обществом распространения религиозно-нравственного просвещения в духе православной церкви. Петроград. 24 февраля. № 8. 1917. С. 2.
- ³⁷ Перемещения, назначения и увольнения // Известия по Петроградской Епархии, издаваемые обществом распространения религиозно-нравственного просвещения в духе православной церкви. Петроград. 17 марта. № 9–10. 1917. С. 1.
- ³⁸ НА РК. Ф. Р-528. Оп. 20. Д. 84/2503. Л. 1; НА РК. Ф. Р-528. Оп. 22. Д. 29/924. Л. 1.
- ³⁹ НА РК. Ф. Р-528. Оп. 22. Д. 29/924. Л. 21.

⁴⁰ НА РК. Ф. Р-528. Оп. 20. Д. 84/2503. Лл. 25–28.

⁴¹ Там же. Л. 35.

⁴² ЦГИА СПб. Ф.19. Оп. 127. Д. 3499. Лл. 477–490 об.

⁴³ Подробнее см.: Определение Архангельского Епархиального Начальства, от 25–27 июня 1916 г. за № 363, по вопросу о подсчитывании итогов записей в метрических книгах // Архангельские Епархиальные ведомости. Архангельск. 15 июля – 1 августа 1916. № 14–15. С. 278–279.

⁴⁴ ЦГИА СПб. Ф.19. Оп. 127. Д. 3499. Лл. 478 об.–479, 480 об.–481.

⁴⁵ Там же. Лл. 488–490.

⁴⁶ ЦГИА СПб. Ф. 19. Оп. 127. Д. 3499. 1917. Лл. 477–490 об.

Список источников

1. Цыплаков Д. А., Цыплакова С. М. Трансформационные процессы церковной культурно-адаптационной ситуации в современной России // *Russian Studies in Culture and Society*. 2023. Т. 7, № 1. С. 4–35.
2. Борисов С. В. Православные мобильные храмы: история и современность // *Вестник Иркутского государственного технического университета*. 2014. № 3(86). С. 79–85.
3. Зима В. Ф. Русская православная церковь в период Первой мировой войны. Саратов: Издательство «Научная книга», 2023. 336 с.
4. Старостенко Э. В. Православное военное духовенство на территории Беларуси в годы Первой мировой войны Могилев: МГУ им. А. А. Кулешова, 2020. 200 с.
5. Пярт И., Уайт Дж. Письма православных священников о немецкой оккупации Эстонии в Первую мировую войну // *Quaestio Rossica*. 2020., Т. 8, № 1. С. 222–241.
6. 1917 год: революция, государство, общество и Церковь/ отв. ред.: А. Н. Сахаров, В. С. Христофоров; сост., науч. ред. И. В. Поткина. М., 2019. 448 с.
7. Царева Т. В. Социальная деятельность Русской православной церкви в 1914–1915 гг. (на примере Нижегородской епархии) // *Локус: люди, общество, культуры, смыслы*. 2023. Т. 14, № 3. С. 31–44.
8. Емельянов С. Н., Михайлов В. В. Быт и служба российского военного духовенства конца XIX – начала XX века // *Вестник Северного (Арктического) федерального университета*. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2017. № 4. С. 16–27.
9. Борщук Е. Д. Патриотическая деятельность православной церкви в годы Первой мировой войны // *Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена*. 2014. № 172. С. 67–73.
10. Магазинер Н. А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали (конец XIX — начало XX века). СПб.: Реноме, 2016. 216 с.
11. Дмитриев Н. В. Военные церкви Приамурья в конце XIX – начале XX века // *Военно-исторический журнал*. 2012. № 2(622). С. 67–71.
12. Дубровская Е. Ю. Миссионерская деятельность православного духовенства в Карелии в начале XX в. // *Христианство в регионах мира*. СПб: Наука, 2002. С. 58–70.
13. Дубровская Е. Ю. Пространство сооружения магистрали: строители Мурманской железной дороги и население прилегающих территорий в годы Первой мировой войны // *Население Кольского полуострова между двумя мировыми войнами: взгляд историков и антропологов / под общ. ред. О. В. Змеевой*. М. Наука, 2022. С. 92–95; С. 120–133.
14. Дробница А. В., Селезнев О. В. Миссионерское служение православных священнослужителей в Хабаровском крае в 1988–2012 годах // *Преподаватель XXI век*. 2019. № 2. С. 293–302.

References

1. Cyplakov D. A., Cyplakova S. M. Transformacionnye processy cerkovnoj kul'turno-adaptacionnoj situacii v sovremennoj Rossii [Transformational processes of the Church's cultural adaptation situation in Modern Russia]. *Russian Studies in Culture and Society*, 2023, no 1 (7), pp. 4–35. (In Russ.).
2. Borisov S. V. Pravoslavnye mobil'nye hramy: istoriya i sovremennost' [Orthodox mobile churches: history and modernity]. *Vestnik Irkutskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Bulletin of the Irkutsk State Technical University], 2014, no. 3(86), pp. 79–85. (In Russ.).

3. Zima V. F. *Russkaya pravoslavnaya cerkov' v period Pervoj mirovoj vojny* [The Russian Orthodox Church during the First World War]. Saratov, 2023, 336 p. (In Russ.).
4. Starostenko E. V. *Pravoslavnoe voennoe duhovenstvo na territorii Belarusi v gody Pervoj mirovoj vojny* [Orthodox military clergy on the territory of Belarus during the First World War]. Mogilev, 2020, 200 p. (In Russ.).
5. Pyart I., Uajt Dzh. Pis'ma pravoslavnyh svyashchennikov o nemeckoj okkupacii Estonii v Pervuyu mirovuyu vojnu [Letters of Orthodox priests about the German occupation of Estonia in the First World War]. *Quaestio Rossica*, 2020, vol. 8, no. 1, pp. 222–241. (In Russ.).
6. *1917 god: revolyuciya, gosudarstvo, obshchestvo i Cerkov'* [1917: revolution, state, society and the Church / ed.: A.N. Sakharov, V. S. Khristoforov; comp., scientific ed. by I.V. Potkin], M., 2019, 448 p. (In Russ.).
7. Careva T. V. Social'naya deyatelnost' Russkoj pravoslavnoj cerkvi v 1914–1915 gg. (na primere Nizhegorodskoj eparhii) [Social activity of the Russian Orthodox Church in 1914–1915. (on the example of the Nizhny Novgorod diocese)]. *Lokus: lyudi, obshchestvo, kul'tury, smysly* [Locus: people, society, cultures, meanings], 2023, vol. 14, no. 3, pp. 31–44. (In Russ.).
8. Emel'yanov S. N., Mihajlov V. V. Byt i sluzhba rossijskogo voennogo duhovenstva konca XIX — nachala XIX veka [Life and service of the Russian military clergy of the late XIX - early XX century]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i social'nye nauki* [Bulletin of the Northern (Arctic) Federal University. Series: Humanities and Social Sciences], 2017, no. 4, pp. 16–27. (In Russ.).
9. Borshchukova E. D. Patrioticheskaya deyatelnost' pravoslavnoj cerkvi v gody pervoj mirovoj vojny [Patriotic activity of the Orthodox Church during the First World War]. *Izvestiya Rossijskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gercena* [Proceedings of the A. I. Herzen Russian State Pedagogical University], 2014, no. 172, pp. 67–73. (In Russ.).
10. Magazin N. A. *Zheleznodorozhnye hramy Transsibirskoj magistrali (konets XIX — nachalo XX veka)* [Railway temples of the Trans-Siberian railway (late XIX - early XX century)], St. Petersburg, 2016. 216 p. (In Russ.).
11. Dmitriev N. V. Voennye cerkvi Priamur'ya v konce XIX - nachale XX veka [Military churches of the Amur region in the late XIX – early XX century]. *Voенно-istoricheskij zhurnal* [Military History magazine], 2012, no. 2 (622), pp. 67–71. (In Russ.).
12. Dubrovskaya E. Yu. Missionerskaya deyatelnost' pravoslavnogo duhovenstva v Karelii v nachale XX v. [Missionary activity of the Orthodox clergy in Karelia at the beginning of the twentieth century]. *Hristianstvo v regionah mira* [Christianity in the regions of the world], St. Petersburg: Nauka, 2002, pp. 58–70. (In Russ.).
13. Dubrovskaya E. Yu. Prostranstvo sooruzheniya magistrali: stroiteli Murmanskoy zheleznoj dorogi i naselenie prilgayushchih territorij v gody Pervoj mirovoj vojny [The space of the highway construction: the builders of the Murmansk Railway and the population of adjacent territories during the First World War]. *Naselenie Kol'skogo poluostrova mezhdv dvumya mirovymi voynami: vzglyad istorikov i antropologov* [The population of the Kola Peninsula between the two World Wars: the view of historians and anthropologists], M. Nauka, 2022, pp. 92–95; pp. 120–133. (In Russ.).
14. Drobnya A. V., Seleznev O. V. Missionerskoe sluzhenie pravoslavnyh svyashchennosluzhitelej v Habarovskom krae v 1988–2012 godah [Missionary service of Orthodox clergy in the Khabarovsk Territory in 1988–2012]. *Prepodavatel' XXI veka* [Teacher of the XXI century], 2019, no. 2, pp. 293–302. (In Russ.).

Информация об авторе

О. В. Змеева — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник.

Information about the author

O. V. Zmeeva — PhD (History), Senior Research.

Статья поступила в редакцию 25.09.2024; одобрена после рецензирования 01.10.2024; принята к публикации 05.10.2024.
The article was submitted 25.09.2024; approved after reviewing 01.10.2024; accepted for publication 05.10.2024.