



Святые иконы на станциях



Борис ШАУЛЬСКИЙ
Boris F. SHAULSKY

Светлана МАСЛЕННИКОВА
Svetlana V. MASLENNIKOVA



Шаульский Борис Федорович – кандидат технических наук, профессор кафедры «Железнодорожные станции и узлы» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Масленникова Светлана Валерьевна – аспирант МИИТ, Москва, Россия.

С появлением рельсового транспорта, а потом и расширением географии перевозок железные дороги в России строились все больше в отдалении от населенных пунктов, в которых имелись православные храмы. В связи с этим и особым режимом труда, включая скользящий сменный график, у железнодорожных служащих возникали трудности с удовлетворением своих духовно-религиозных потребностей. Одним из решений этой проблемы в конце XIX – начале XX века стало размещение святых икон на станциях железных дорог. Здесь допускались богослужение, молебны, ничто не мешало присутствовать при сем ни трудовому люду, ни местным жителям.

Ключевые слова: история, железные дороги, персонал, религиозность, духовные потребности, железнодорожные станции, святые иконы, богослужение.

К концу XIX века на железных дорогах Российской Империи существовала такая организация труда на линейных предприятиях, когда их служащие, по большей части православные христиане, лишались возможности посещать церковные богослужения и тем самым удовлетворять свои духовные потребности. В воскресный день и церковные праздники железнодорожники вынуждены были оставаться на своих производственных местах из-за сменного графика работы и отдыха.

В периодической железнодорожной печати того времени можно найти яркую полемику по этой проблеме. Причем невозможность посещения церкви являлась лишь одним из аспектов общей «неустроенности железнодорожной службы низших и средних агентов». Не только сменный график лишал линейных служащих участия в богослужениях. Второй причиной была отдаленность станций большинства железнодорожных линий от населенных пунктов, где находились православные храмы и монастыри.

Поэтому железнодорожное начальство и сами служащие искали способы удовлетворить свои духовные потребности без отрыва от работы и в пределах ее местонахожде-

ния. Самое доступное, но лишь частичное решение проблемы заключалось в постановке святых икон в пассажирских или служебных помещениях железнодорожных станций.

Дело в том, что перед находящейся в здании вокзала иконой православные священники могли совершать богослужения накануне воскресных и праздничных дней, а также молебны по просьбам персонала станции и местных жителей. Так, обер-прокурор Святейшего Синода К. П. Победоносцев в своем письме к министру путей сообщения графу В. А. Мясоедову-Иванову от 11 апреля 1911 года отмечал: «железнодорожные станции весьма часто строятся в пунктах отдаленных от селений и церквей, и быстро обрастают целыми поселками торговых, дачных и жилых помещений. Обитатели этих поселков в часы, несовпадающие с движением поездов, сотнями собираются на заказные службы при имеющихся в пассажирских комнатах этих станций св. иконах» [1].

Первое упоминание в официальных документах министерства путей сообщения о наличии св. образа на железнодорожной станции относится к 1878 году. Икона свт. Петра, митрополита Московского была установлена в зале третьего класса станции Пермь-1 «около входных дверей в служебную комнату» [2] по случаю открытия Уральской Горнозаводской линии.

Возможно, постановка св. икон на станциях железных дорог происходила и гораздо раньше. Что можно заключить из приведенного примера, когда св. икона на станции появлялась вместе с первыми поездами, проходящими по новопостроенному участку железнодорожного пути. Таким же основанием для подобного предположения может служить и икона св. Николая Чудотворца, установленная в 1899 году на станции Гавриловский посад Юрьево-Тейской линии Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги «в память освящения вновь устроенного здания вокзала и открытия товарно-пассажирского движения на данной станции» [3].

Однако начиная со второй половины 80-х годов XIX века на сети железных дорог России постановка св. икон в станционных помещениях становится едва ли не повсеместным явлением. Так, на первой маги-

стральной железной дороге — Николаевской к 1903 году в общих пассажирских помещениях и на платформах имелось «49 больших, установленных на особых помостах икон» [4]. На разных станциях Пермской железной дороги к 1901 году имелось 42 св. иконы [5]. Тогда же информацию о таком же количестве киотов со св. иконами на станциях Московско-Киево-Воронежской дороги представил ее начальник в докладе руководству ведомства [6].

Главным источником информации о св. иконах на станциях послужили прошения и ходатайства о разрешении их установки, поступающие в Управление железных дорог. Чаще всего в подобных прошениях указывалось именно на отсутствие вблизи станции храма. Например, служащие станции Анна Козлово-Ростовской линии Юго-Восточной дороги в 1899 году «соорудили на добровольные пожертвования икону для установки в залах I и II классов с целью совершения перед нею богослужений в свободное от движения поездов время» [7]. В пассажирском помещении станции Мураши Пермской железной дороги по ходатайству ее персонала около 1900 года установлен киот со св. иконами, перед которым совершались вечерние богослужения [8]. Сходные желания можно видеть и в прошениях со станций Давлеканово и Бишкиль Самаро-Златоустовской дороги [9]; Урбах [10], Горбачево [11] и Кремнево [12] Рязано-Уральской ж. д., а также с подмосковных станций Серебряный Бор и Лихоборы ввиду «неимения места для молитвы и в память открытия дороги» [13].

Самое большое количество св. икон на станциях железных дорог появилось в царствование императора Николая II, который, по словам церковного историка, «был, как ни один из его предшественников со времен Московского царства, искренним, глубоко верующим, преданным Православной Церкви христианином» [14, с. 235]. В связи с этим, говоря о причинах постановки св. икон на станциях русских железных дорог стоит отметить, что выражение верноподданнических чувств «Его Императорскому Величеству Государю Императору Николаю Александровичу» считалось многими одним из мотивов, который подвигал служащих к сбору необходимых на то средств. Например, в докладе начальника Управления





железных дорог от 26 января 1901 года, между прочим, упоминается о том, что им «было изъявлено согласие на ходатайство... о разрешении соорудить в пассажирском здании станции Савелово Москово-Виндаво-Рыбинской ж. д. в честь Их Императорских Величеств образ» [15]. Св. иконы устанавливались как в честь самого государя императора и членов его семьи, так и в ознаменование памятных событий, произошедших с ними и имеющих историческое значение.

Если перечислять эти события с исторической последовательностью, то связанные с ними св. иконы появлялись:

- на станции Шипово Рязано-Уральской ж. д. «в память чудесного избавления Их Императорских Величеств от опасности, случившейся во время крушения царского поезда 17 ноября 1888 года». Об этом было доложено «Его Императорскому Величеству» во всеподданнейшем докладе министра путей сообщения князя М. И. Хилкова с просьбой от служащих станции «повергнуть к стопам Вашего Императорского Величества выражения верноподданнической преданности и беспредельной любви» [16];

- в зале III класса станции Тарасково [17] Пермской ж. д. «в память чудесного избавления Его Императорского Высочества Наследника Цесаревича Николая Александровича от опасности при путешествии по Японии»; и в зале II класса станции Зарево [18] Юго-Западных ж. д. по той же причине;

- в помещении Виленских вагонных мастерских Северо-Западных ж. д. «в память бракосочетания Их Императорских Величеств Государя Императора Николая Александровича и Государыни Императрицы Александры Федоровны» [19];

- в вестибюле станции Ковель [20] Юго-Западных ж. д. «в память вступления на престол Его Императорского Величества, Государя Императора Николая II». В этом же пункте можно указать постановку св. икон на станциях Раевка [21] Самаро-Златоустовской ж. д., Богданович [22] и Тюмень [23] Пермской ж. д., а также на станции Выгоничи [24] Полесских ж. д. — «в ознаменование события Священного Коронования Их Императорских Величеств»;

- на станции Анна Козлово-Ростовской линии Юго-Восточной ж. д. — в память рождения великой княгини Марии Николаевны [25];

- на вокзале станции Санкт-Петербург [26] Санкт-Петербурго — Варшавской (с 1907 года — Северо-Западных) ж. д. «в ознаменование благодарения Богу за выздоровление Его Императорского Величества Государя Императора Николая Александровича от постигшего Его осенью прошлого года недуга»; по этой же причине св. икона появилась в конторе главного склада станции Пинск [27] Полесских ж. д. («в выражение верноподданнических чувств беспредельной любви и преданности» служащих станции); а также на разъезде 102-й версты [28] Западного участка Сибирской ж. д.; на станциях Сеньково [29] и Новки [30] Московско-Курской и Нижегородской ж. д.;

- в новом пассажирском здании станции Бутово [31] Московско-Курской и Нижегородской ж. д. — «в ознаменование десятилетия благополучного царствования Государя Императора»;

- в здании вокзала станции Скалино [32] Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. и на станции Нижний [33] Московско-Курской и Нижегородской ж. д. — «в ознаменование рождения Наследника Цесаревича Алексея Николаевича»;

- на станциях Платоновка [34] и Ташкент [35] Ташкентской ж. д., станции Галич [36] Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. — в память 300-летия Дома Романовых;

Без внимания железнодорожных служащих не оставался и день тезоименитства императора. Так, рабочие временных мастерских станции Самарканд, устроенных при строительстве Самарканд-Андижанской железной дороги, просили доложить «Его Сиятельству Министру путей сообщений» об освящении 9 мая 1898 года иконы св. Николая Чудотворца, установленной в этих мастерских, в честь тезоименитства государя. Сообщение это поступило в министерство путей сообщения в виде телеграммы, в которой рабочие просили о ходатайстве «повергнуть к стопам Его Императорского Величества свои верноподданнические чувства глубокой преданности» [37].

Наиболее часто при выражении верноподданнических чувств служащие станции и местные жители для постановки иконы выбирали святого тезоименитого царствующему императору или членам его семьи. Так, практически во всех случаях, когда акция была посвящена императору Николаю II,

выбирался его небесный покровитель — святой Николай, архиепископ Мир Ликийских, чудотворец. Если св. икона устанавливалась в память их императорских величеств, то вместе с иконой св. Николая рядом располагалась икона святой мученицы Александры, Римской императрицы. В честь рождения наследника цесаревича Алексея Николаевича — икона св. Алексия, митрополита Московского, а в память почившего Царя-Миротворца — икона святого благоверного князя Александра Невского.

Если св. икона устанавливалась на станции по ходатайству служащих и местных жителей, то средства на ее написание, сооружение киота, покупку лампы, а в отдельных случаях и подсвечника, собирались как «доброхотные пожертвования» от инициаторов постановки. Это видно из рапорта начальника Северных ж. д. в эксплуатационный отдел Управления железных дорог от 4 января 1917 года. В рапорте говорится о том, что служащие станции Антропово просят разрешить постановку «в пассажирском зале III класса Иконы Святителя и Чудотворца Николая, приобретенную на средства, собранные служащими станции» [38].

Средства на содержание св. иконы (т. е. на свечи, лампадное масло, совершение богослужений и т. п.) собирались тоже в виде добровольных пожертвований. Они опускались в специальную кружку, расположенную рядом со св. образом. Такая кружка имелась в том числе и при иконе Спасителя в зале III класса станции Бологое Николаевской ж. д. Икона эта была «сооружена заботами и на средства агентов службы движения», а в кружку при ней «опускаются деньги на поставление свечей, причем вынимаемые из кружки, при участии жандармских унтер-офицеров, суммы расходуются избираемым служащими старостой на уплату за совершаемые на станции службы: молебны в высокочоржественные дни и пасхальную заутреню» [39].

В Управление железных дорог помимо ходатайств от служащих станций подобные прошения поступали и от священноначалия православных монастырей. Чаще всего то были монастыри, расположенные вблизи железнодорожных станций. При этом святой, изображенный на иконе, оказывался небесным покровителем той самой обители. Например, в прошении настоятель-

ницы Переяславского Феодоровского женского монастыря игумении Евгении от 20 сентября 1913 года говорится о постановке на станции Берендеево Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. иконы великомученика Феодора Стратилата [40]. На станции Вологда той же дороги с 1909 года находилась икона преподобных Дмитрия и Игнатия Прилуцких, установленная по ходатайству иеромонаха Неофита, настоятеля Спасо-Прилуцкого Димитриева мужского монастыря [41].

Понятно, что как постановка св. иконы, так и содержание ее в этих случаях осуществлялись на средства монастыря или его благотворителей, а богослужения проводились монастырским духовенством. Так было устроено в зале III класса станции Тюмень Пермской ж. д., где находилась Казанская икона Пресвятой Богородицы. Вечерние богослужения перед этой св. иконой с 1915 года совершались священнослужителями Свято-Троицкого мужского монастыря города Тюмени, и как уточняется в документах, «во исполнение нравственного долга настоятеля и братии монастыря» [42].

Продолжая повествование о причинах и инициаторах постановки св. икон, следует упомянуть случай, произошедший на станции Антонополь Санкт-Петербург-Варшавской железной дороги. Он о том религиозно-нравственном восприятии событий, которое было присуще нашим благочестивым предкам в конце позапрошлого века.

В ночь с 30 на 31 июля 1899 года на перегоне между станциями Режица и Антонополь потерпел аварию пассажирский поезд. Подробности происшествия и данные о количестве пострадавших и материальном ущербе, который понесла дорога, до нас не дошли. Однако известно, что в зале II класса станции Антонополь «в ознаменование благодарения Богу за избавление от грозившей опасности пассажиров сошедшего с рельс поезда № 2» была установлена икона Николая Чудотворца и святых, память которых празднуется в Церкви «июля 31 дня 1899 года». Из того же документа узнаем, что «иконы будут помещены в плотно приделанной к стене мраморной раме, с лампадою, которая будет постоянно гореть». Инициаторами постановки





были те самые «избавленные от грозящей опасности» пассажиры. Они взяли на себя все связанные с этим расходы, в том числе и на «содержание иконы в благолепии и надзор за неугасимую лампадою», которые в свою очередь «будут возложены на станционных сторожей, под надзором Начальника сей станции» [43].

Вспомним еще один примечательный случай, когда в здании вокзала был организован сбор милостыни, ныне прославленной в лике святых в соборе новомучеников и исповедников, святой преподобномученицей великой княгиней Елисаветой Федоровной. Об этом узнаем из документов Канцелярии Николаевской железной дороги от 3 февраля 1900 года: «Ея Императорское Высочество Великая княгиня Елисавета Федоровна изъявила желание поместить на вокзале Николаевской ж. д. в Москве в каком-либо видном месте пожертвованную в распоряжение Ея Высочества художником Гуго Эберг картину с кружкою, для помещения с целью собирания пожертвований для доброго дела» [44]. На запрос Управления железных дорог об уточнении цели пожертвования последовал ответ, что «картина изображает мальчика в лохмотьях, просящего милостыню, с надписью сверху рамы «Милостыня тоже молитва»; с правой стороны рамы приделана кружка с медной над ней доскою с надписью «для бедных детей»» [45].

Хотя этот случай несколько выбивается из текущего повествования в связи с тем, что в зале I и II классов Московской станции был размещен не св. образ, а установлена картина. Однако общий духовно-нравственный настрой этого события и непосредственное участие в нем святой преподобномученицы делают его актуальным для нашей темы.

Подводя итоги, необходимо отметить, что приведенные примеры постановки св. икон на станциях дают лишь общее представление о массовости этого явления на железных дорогах Российской Империи. Однако главной причиной, объясняющей смысл появления св. икон на станциях — возможность удовлетворить духовно-нравственные потребности служащих, оторван-

ных от церковной жизни в виду особенностей железнодорожного дела.

Для того чтобы сегодня наглядно представить суть оцениваемого явления, приведем в заключение цитату из статьи, напечатанной в газете «Благовест» в 1911 году: *«Нам пришлось быть как-то в канун праздника на вокзале (станции Лубны Московско-Киево-Воронежской ж. д. — Прим. автора). Слышим доноситься пение, слышен запах ладана. Что это? Спрашиваю. Всенощная, иеромонах служит. Отправились в зал 3-го класса. Служит пожилой иеромонах в установленном иконами и ставником месте зала. Стоит группа молящихся, исключительно почти железнодорожных служащих, их семей и пассажиров — уезжающих из Лубен. Конечно, большинство простого народа, как всегда, молятся, подходят люди еще, еще близ живущие — полный зал наконец. Вбегает носильщик, ставит свечку, поклон, другой — широко крестится и после короткой, но видно искренней молитвы — убегает торопливо к своему делу. И так многие из служащих, не имея возможности постоять все Богослужение, войдут, положат крестное знамение, поклон — и помолясь — идут к обычной работе. Как будто ничего здесь особенного нет, а велико это дело для отдаленного от города железнодорожного поселка»* [46].

Основываясь на изложенных фактах, есть основание сказать, что размещение св. икон на станциях железных дорог принесло благо и поддержало духовно-нравственные силы верующих. И это имело свои проекции и продолжения.

Надо полагать, не случайно в России с конца XX века происходит постепенное возвращение к духовно-нравственным традициям дореволюционного периода страны. На некоторых из станций железных дорог вновь появляются православные храмы, часовни или святые иконы. Однако происходящее не повторяет историю. К прошлому добавляются новые смыслы, своя вера. Все движется. Но сохраняет при себе святое.

ЛИТЕРАТУРА

1. Российский государственный исторический архив (далее РГИА) ф.273, оп.11, д.334, л. 3.
2. РГИА, ф.273, оп.11, д.46, л. 110.
3. РГИА, ф.273, оп.11, д.44, л. 2.
4. РГИА, ф.273, оп.11, д.332, л. 28.
5. РГИА, ф.273, оп.11, д.46, л. 46.

6. РГИА, ф.273, оп.11, д.334, л. 84.
7. РГИА, ф.273, оп.11, д.327, л. 1.
8. РГИА, ф.273, оп.11, д.46, л. 45.
9. РГИА, ф.273, оп.11, д.50, л. 6.
10. РГИА, ф.273, оп.11, д.49, л. 23.
11. Там же, л. 45.
12. Там же, л. 81.
13. РГИА, ф.273, оп.11, д.564, л. 187.
14. Смолич И. К. История Русской Церкви. 1700–1917. – М., 1996.
15. РГИА ф.273, оп.11, д.44, л. 16.
16. РГИА ф.273, оп.11, д.49, л. 6.
17. РГИА ф.273, оп.11, д.46, л. 25.
18. РГИА ф.273, оп.11, д.53, л. 83.
19. РГИА ф.273, оп.11, д.333, л. 2.
20. РГИА ф.273, оп.11, д.53, л. 107.
21. РГИА ф.273, оп.11, д.55, л. 84.
22. РГИА ф.273, оп.11, д.46, л. 17.
23. Там же, л. 63.
24. РГИА ф.273, оп.11, д.55, л. 82.
25. РГИА ф.273, оп.11, д.327, л. 1.
26. РГИА ф.273, оп.11, д.333, л. 14.
27. РГИА ф.273, оп.11, д.334, л. 52.
28. РГИА ф.273, оп.11, д.51, л. 15.
29. РГИА ф.273, оп.11, д.43, л. 11.
30. Там же, л. 16.
31. РГИА ф.273, оп.11, д.43, л. 77.
32. РГИА ф.273, оп.11, д.44, л. 86.
33. РГИА ф.273, оп.11, д.43, л. 75.
34. РГИА ф.273, оп.11, д.622, л. 60.
35. Там же, л. 66.
36. РГИА ф.273, оп.11, д.44, л. 391.
37. РГИА ф.273, оп.11, д.55, л. 62.
38. РГИА, ф.273, оп.11, д.44, л. 417.
39. РГИА, ф.273, оп.11, д.332, л. 201.
40. РГИА, ф.273, оп.11, д.44, л. 361.
41. Там же, л. 248.
42. РГИА, ф.273, оп.11, д.848, л. 1.
43. РГИА, ф.273, оп.11, д.333, л. 1.
44. РГИА, ф.273, оп.11, д.332, л. 8.
45. Там же, л. 10.
46. Благовест. – 3 апреля. – 1911. – С. 7–8. Цит. по РГИА, ф.273, оп.11, д.524, л. 32.

SAINT ICONS AT THE STATIONS

Shaulsky, Boris F. – Ph.D. (Tech), professor of the department of railway stations and hubs of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

Maslennikova, Svetlana V. – Ph.D. student of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

The article explains the history of the advent of the icons at the railway stations at the end of 19th century. As the stations emerged at great distances from cities and villages with the churches, it was allowed to have icons at the stations and to conduct a service there.

Key words: history, railways, personnel, religion, rail stations, icons, service.

REFERENCES

1. Russian public historical archive (here-after referred to as RGIA) f.273, op.11, d.334, l.3¹.
2. RGIA, f.273, op.11, d.46, l.110.
3. RGIA, f.273, op.11, d.44, l.2.
4. RGIA, f.273, op.11, d.332, l.28.
5. RGIA, f.273, op.11, d.46, l.46.
6. RGIA, f.273, op.11, d.334, l.84.
7. RGIA, f.273, op.11, d.327, l.1.
8. RGIA, f.273, op.11, d.46, l.45.
9. RGIA, f.273, op.11, d.50, l.6.
10. RGIA, f.273, op.11, d.49, l.23.
11. Idem, l.45.
12. Idem, l.81.
13. RGIA, f.273, op.11, d.564, l.187.
14. Smolich I.K. History of Russian church [Istoriya Russkoy Tserkvi]. 1700–1917. Moscow, 1996.
15. RGIA f.273, op.11, d.44, l.16.
16. RGIA f.273, op.11, d.49, l.6.
17. RGIA f.273, op.11, d.46, l.25.
18. RGIA f.273, op.11, d.53, l.83.
19. RGIA f.273, op.11, d.333, l.2.
20. RGIA f.273, op.11, d.53, l.107.
21. RGIA f.273, op.11, d.55, l.84.
22. RGIA f.273, op.11, d.46, l.17.
23. Idem, l.63.
24. RGIA f.273, op.11, d.55, l.82.
25. RGIA f.273, op.11, d.327, l.1.
26. RGIA f.273, op.11, d.333, l.14.
27. RGIA f.273, op.11, d.334, l.52.
28. RGIA f.273, op.11, d.51, l.15.
29. RGIA f.273, op.11, d.43, l.11.
30. Idem, l.16.
31. RGIA f.273, op.11, d.43, l.77.
32. RGIA f.273, op.11, d.44, l.86.
33. RGIA f.273, op.11, d.43, l.75.
34. RGIA f.273, op.11, d.622, l.60.
35. Idem, l.66.
36. RGIA f.273, op.11, d.44, l.391.
37. RGIA f.273, op.11, d.55, l.62.
38. RGIA, f.273, op.11, d.44, l.417.
39. RGIA, f.273, op.11, d.332, l.201.
40. RGIA, f.273, op.11, d.44, l.361.
41. Idem, l.248.
42. RGIA, f.273, op.11, d.848, l.1.
43. RGIA, f.273, op.11, d.333, l.1.
44. RGIA, f.273, op.11, d.332, l.8.
45. Idem, l.10.
46. *Blagovest*, 1911, April, 3, pp. 7–8. (cited by: RGIA, f.273, op.11, d.524, l.32).

¹ F = fund, op. = listing, d = case.

Координаты авторов (contact information): Масленникова С.В. (Maslennikova S.V.) – ivy_25@mail.ru, Шаульский Б.Ф. (Shaulsky B.F.) – +7(495)-362-50-08.

Статья поступила в редакцию / article received 24.04.2013
Принята к публикации / article accepted 15.05.2013

