А. В. Глушков, М. С. Шаповалов

Пути веры и прогресса: транспорт и паломничество в России в конце XIX — начале XX века

Глушков Александр Владимирович
канд. ист. наук, доц., НИУ ВШЭ (Пермь, Россия)

Шаповалов Михаил Сергеевич
канд. ист. наук, НИУ ВШЭ (Пермь, Россия)

Финансирование
Публикация подготовлена в результате проведения исследования № 24-00-034 «Паломничество в России во второй половине XIX — начале XX вв. в контексте модернизации» в рамках программы «Научный фонд Национального исследовательского университета “Высшая школа экономики” (НИУ ВШЭ)»

В марте 1910 г. архимандрит Митрофан (Абрамов), совершавший паломничество в Палестину, прибыл в Одессу и, к своему удивлению, с трудом смог найти на вокзале извозчика, потому как «чуть ли не вся Одесса выехала на ипподром смотреть полет первого русского авиатора Ефимова» (это событие собрало около 100 тыс. зрителей). Описывая погрузку «огромного багажа» на экипаж, Митрофан с иронией отмечал в своих записках: «Думаю, что Одесса нимало не потеряла бы, если бы вместо полета Ефимова обратила внимание на торжественный въезд наш [в Одессу] с о. Автономом»[1]. Описанный эпизод достаточно символичен: высокостатусные паломники на Святую землю оказались никем не замеченными на фоне триумфа технического прогресса и модернизации в России конца XIX — начала XX в. Интересен этот эпизод и в контексте историографических споров вокруг оценок взаимосвязи традиционного паломничества и модернизации в России.

Большинство исследователей сегодня солидарны в том, что общая модернизация и ставшее ее следствием совершенствование транспортной инфраструктуры конца XIX — начала XX в. привели к увеличению числа российских паломников как к местным, так и зарубежным святыням[2]. При этом, несмотря на активное развитие транспорта, крестьяне (самая многочисленная часть богомольцев) все еще совершали паломничества (прежде всего внутри империи) пешим ходом[3].

Этот факт позволил части авторов изменить фокус и попытаться понять, как модернизация и совер-

© А. В. Глушков, М. С. Шаповалов, 2025
https://doi.org/10.21638/spbu24.2025.215

шенствование транспорта повлияли на развитие паломничества в России. А. В. Апанасенок, связывающий модернизацию прежде всего с разрушением традиционных ценностей и «духовным кризисом общества», рассматривал крестьянство, «не вполне принимавшее веяния ускоренной модернизации конца XIX — XX в. и стремившееся к консервации устоявшихся социально-культурных моделей», в качестве «культурной оппозиции» модерности. По мнению исследователя, «масштабы крестьянского паломничества в Святую Землю» росли не вследствие, а «вопреки трендам российской модернизации, сопровождавшейся секуляризацией, расцерковлением, наступлением городской культуры на сельские традиции»[4].

Совершенно иной точки зрения на процессы придерживается Р. Грин. По его мнению, использование паломниками парового транспорта (поездов и пароходов) не только способствовало увеличению числа богомольцев (массовое, народное паломничество) и расширению географии паломничества на всю территории Российской империи, но и позволяло использовать новые технические возможности для организации религиозных путешествий. Иными словами, модернизация принесла в Россию не только «духовный кризис», но и инструменты его решения в виде организованного паломничества в «противовес претензиям сектантов, секуляристов и социалистов»[5]. Во многом развивая идеи Р. Грина, О. Соловьева убедительно доказала в своем исследовании, что одна из важнейших функций публикаций о паломничестве рубежа XIX — начала XX в. в журнале «Русский паломник» состояла «в заверении читателей» в том, «что ценность паломничества не связана с его внешней формой и что использование паломниками современных транспортных средств не делает их паломничество неполноценным»[6].

Продолжая размышления над вопросами взаимовлияния процессов модернизации, развития транспорта и паломнических практик, в рамках данной статьи мы попробуем ответить на несколько взаимосвязанных вопросов. Как модернизация и новые виды транспорта меняли православное паломничество в Российской империи? Вытесняла ли модернизация паломнические практики из повседневной и религиозной жизни российского обывателя или, напротив, под воздействием технического прогресса православное паломничество в России получило шанс выйти на новый виток развития?

Во второй половине XIX в. у значительной части населения Российской империи не без участия региональных епархий Православной церкви возрос интерес к паломническим практикам, в том числе проявлявшимся в посещении известных монастырей и церквей. Паломники, которые традиционно ассоциировались с далекими и полными опасностей путешествиями в Святую землю, постепенно заполняли дороги империи и становились привычной составляющей городского и сельского пейзажа. Повторимся: несмотря на активное развитие транспорта под влиянием модернизации, паломничества часто все еще совершались пешим ходом. Вместе с тем в начале 1880-х годов журнал «Русский паломник» приходил к выводу о тенденции снижения числа богомольцев из «отдаленных мест», приходящих в Киев: в 1879 г. — 7598 чел., в 1880 г. — 8409 чел., в 1881 г. — 6786 чел., в 1882 г. — 6124 чел., в 1883 г. — 5788 чел.[7]

В конце 1880-х — 1890-е годы наметился перелом, связанный с расширением географии паломничеств за счет активного использования богомольцами железнодорожного и пароходного сообщения. Иначе говоря, «внутригубернские» пешие паломничества постепенно трансформировались во внутрироссийские. По подсчетам И. А. Ашмарова и Б. А. Ершова, в начале XX в. число паломников только из Воронежской, Тамбовской, Курской, Орловской губерний «ежегодно составляло до 1 млн чел., из которых 800 тыс. предпочли ближнее богомолье, а 200 тыс. избирали... дальние святыни»[8]. В 1908–1909 гг. Троице-Сергиевую лавру посещало до 400 тыс. чел. в год, а число паломников в Валаамский Спасо-Преображенский монастырь в 1909 г. составило 82 тыс. чел.[9] Одновременно все больше православных паломников из России отправлялись на поклонение святым местам Востока: в 1900–1914 гг. только на Святую землю отправлялись от 10 до 20 тыс. чел. в год[10]. Как подмечал в 1902 г. приват-доцент Санкт-Петербургского университета Е. И. Тарасов, путешествие в Иерусалим становилось «легким, недорогим, а значит доступным»[11].

Однако перемещение водным транспортом и по железным дорогам далеко не сразу стало доступным основной массе российских паломников. До введения дифференцированного тарифа для пассажирского сообщения в 1894 г. цена билета рассчитывалась исходя из базового тарифа (за версту), умножавшегося на протяженность пути. Это приводило к тому, что бедные слои населения не могли рассматривать поезд как доступный способ передвижения. После введения в 1896 г. пригородных тарифов число проданных железнодорожных билетов III класса динамично росло: за 10 лет число пользовавшихся жесткими вагонами увеличилось более чем в два раза, достигнув в 1903 г. 93,5 млн чел., а в 1912 г. — уже 163,1 млн»[12]. Кроме того, началось усиленное использование вагонов IV класса, т. е. товарных вагонов, переоборудованных для пассажирского сообщения. Именно вагоны III и IV классов чаще всего использовали российские паломники, особенно при перемещении на относительно небольшие расстояния.

Эта же тенденция распространялась на водный транспорт: по данным В. Н. Хитрово, в 1883–1899 гг. до 97,5 % русских паломников могли позволить удобства плавания из Одессы в Яффу только самым нижним III классом[13], стоимость билета в который составляла 24 руб. с учетом скидки с паломнической книжкой. В отличие от I и II классов, стоимость на пароход III класса не повышалась все начало XX в., однако оставалась непосильной для многих крестьян и наемных работников, и некоторые из них вынуждены были обращаться с письмами о вспомоществовании для покупки билетов[14].

На рубеже XIX–XX вв. к паломничествам все больше привлекались учащиеся, чаще всего воспитанники церковно-приходских школ, а также светские курсисты и гимназисты. В целях вовлечения этой категории граждан в жизнь церкви в 1902 г. в России появляется специальный экскурсионный тариф на проезд по железным дорогам для учащихся, отправляющихся в образовательные экскурсии. Так, учащимся церковных учительских школ предоставлялось право проезда по так называемым детским билетам III класса, а учащимся церковно-приходских школ — бесплатный проезд при поездках на расстояния

до 50 верст и проезд по детским билетам на расстояния от 51 до 300 верст. Данное новшество «в весьма значительной мере» облегчало организацию школьных паломничеств, так как учащиеся в большинстве своем принадлежали «к лицам недостаточного состояния»[15].

Путешествие на паровом транспорте, даже в III и IV классах, было значительно удобнее и комфортнее длинных тяжелых пеших переходов. Это отчетливо понимали и сами богомольцы, признавая, что железная дорога «совершенно переменила патриархальный характер» их паломничества[16]. П. Н. Аристов вспоминал свою поездку на поезде: «У нас были взяты с собою резиновые подушки для сидения, которые мы захотели применить к делу. Достав из багажа, мы их стали надувать через боковой клапан, что рассмешило некоторых из пассажиров, так что один из них даже заметил: “Что же это волынка не гудит?” На это я ответил ему, что это подушка и предназначена она для сидения, а не для того, чтобы гудеть. Закрыв клапаном воздух в подушке, я сел на нее и, покачиваясь на мягком сиденьи, продолжал путь. Соседи наши тоже пробовали садиться и находили эти сиденья очень удобными»[17].

Одним из нарративов путевых записок 1890–1900-х годов становится рефлексия на тему допустимости путешествий с комфортом в паломнических поездках: «С самого начала пути по железной дороге неудобства, лишения всякого рода дают себя знать, но и с этим миришься, как только подумаешь, куда мы едем и ради чего. Сколько духовной радости ожидает нас впереди! А как для этой радости недавно еще отцы наши путешествовали по св[ятым] местам! Да и теперь, под самым Киевом, сколько групп пеших богомольцев видели с одной котомкой на плечах! В этих группах — престарелые, дряхлые и даже калеки; длинной вереницей едва плетутся они около железнодорожного пути, а мы сидим, несемся на всех парах»[18].

При использовании транспорта путешественникам было принципиально важно оставаться паломниками и не превращаться в продукт модернизации — туристов: «Нам хотелось посетить Палестину православными паломниками, а не туристами-космополитами»[19]. Тонкий баланс между использованием парового транспорта и сохранением традиций паломничества на практике достигался комбинированием видов транспорта на пути к святому месту. Так, Р. Грин приводил пример, когда участники паломничеств пересекали большие расстояния на поезде и пароходе, а последнюю часть пути преодолевали пешком, подражая прежним паломникам, которые не знали преимуществ современных транспортных средств[20]. Такой же прием в 1904 г. использовали самарские семинаристы в поездке в Саровскую обитель: выехав на пароходе из Самары, в Нижнем Новгороде они пересели на поезд и, доехав до ст. Шатки Нижегородской губернии, далее отправились пешком до Сарова. Более того, на последнем этапе семинаристы встраивались в группы пеших паломников: «Богомольные старухи, увешанные котелками, пытаются идти вровень с нами, но отстают с замечанием: прытко больно, не поспеешь»[21]. Сменив сапоги на лапти, купленные по дороге, семинаристы и преподаватели (включая ректора семинарии), подражая традиционным странникам, фактически растворялись в общей массе пеших богомольцев: «Здесь даже о[тец] ректор зараз-

ился общим примером и тоже себе лапти купил. Достали соломы и бичевок, переобулись и шагали дальше уже с большим удобством, в мягкой обуви. Только двое-трое паломников остались в сапогах, но и то больше от неумения обуться: все как-то солома вылезала из лаптей и получались “лапти с лучами”»[22]. Любопытно, что впоследствии авторы книги о жизни одного из участников поездки в Саров назовут ее «пешим паломничеством в Саровскую обитель от станции Шатки»[23], исключив тем самым из рассказа о богомолье дорогу, преодоленную с использованием современного транспорта. Можно допустить, что такое нивелирование и умалчивание использования поездов и пароходов на пути к святыне также могло быть одной из стратегий сохранения традиционного паломничества у богомольцев рубежа XIX–XX вв. Наблюдая в 1898 г. паломничество в Николо-Радовицкий монастырь Рязанской губернии, один свидетель сообщил, что «добраться до монастыря [на транспортном средстве] не считается грехом, но несколько противоречит самому смыслу религиозного подвига»[24].

В то же время до паломничества многие из богомольцев могли не видеть современных видов транспорта, как, например, красноярские семинаристы, направлявшиеся в Иерусалим в 1908 г., для которых поездка на поезде, пароходе и даже городском трамвае становилась одним из ярчайших событий путешествия, что они фиксировали в путевых записках[25].

Новый транспорт создавал для использующих его паломников и новые, прежде неизвестные пространства: вокзалы, порты, палубы и трюмы пароходов, железнодорожные вагоны. Появившись в них, богомольцы преобразовывали их, подстраивая под свои цели: «В трюме, хотя тоже на палубе, они разместились группами по три, по четыре и больше человек, оградив себя мешками и узлами. По борту парохода развесили свои походные иконы. Вообще в трюме замечалось больше уютности, и вскоре, еще до отхода парохода, здесь раздавались духовные песни»[26]. «Вечером машинист показывал нам и объяснял устройство пароходной машины. Осмотр этой громады был интересен. Мне почему-то стало жутко, когда из машинного отделения мы прошли в корму и смотрели на вал винта. Мне чудилось, будто мы спустились в глубину морскую. А когда мы подошли к котлам, я думал, что попал в самый ад. Машинист говорил, что температура здесь 35°, но мне казалось гораздо больше. И в такой жар люди работают по четыре часа, в сутки восемь часов. Для охлаждения воздуха устроены особые трубы, но они мало помогают»[27].

Таким образом, в паломническом нарративе появилось разделение пространства внутри транспорта на два уровня: ад и рай. Машинное отделение с котлами, высокой температурой и тяжелой физической работой описывалось как «самый ад», создавая образ опасного, пугающего и физически изнурительного места. Это контрастировало с более привычными и «священными» пространствами, которые паломники создавали на палубе, украшенной иконами, и где были слышны духовные песни. Технология вызывала у паломников смесь любопытства и страха, она воспринималась как нечто могущественное и одновременно угрожающее. Однако этот опыт становился частью духовного путешествия, и новые технологии (например, пароход) не вытесняли религиозный

аспект паломничества, а переплетались с ним, добавляя новые измерения в паломнический опыт.

Немаловажным фактором было и нахождение людей в течение значительной части путешествия в замкнутом пространстве, будь то палуба парохода или железнодорожный вагон: здесь условия для создания того, что известный антрополог В. Тёрнер называл словом «коммунитас» (признание всеобщей социальной связи), были даже более подходящими, чем во время пешего передвижения группы богомольцев[28]. Чаще всего речь шла о путешествии в составе организованной группы: несмотря на то что паломники пользовались общественным транспортом наряду с другими группами населения, их перемещение по воде или железной дороге происходило большей частью на специально зафрахтованных пароходах и в отдельных железнодорожных вагонах. Появлялась специальная лексика, связанная с использованием транспорта, помимо регулярных маршрутов: паломничества совершались без посторонней публики на «экстренных» пароходах[29].

В приведенном выше фрагменте, описывающем пеших паломников около Киева, протоирей П. А. Бобров подчеркивал, что они двигались именно вдоль железнодорожных путей. Даже не меняя способы передвижения паломников, железные дороги в России формировали их новые пути к местным святыням.

Вместе с тем новый транспорт, в разы быстрее доставлявший богомольца к святыне, высвобождал для него много свободного времени, которым нужно было теперь распорядиться: «Одни из пассажиров читали газеты, другие разговаривали или смотрели в окно, а иные просто сидели, задумавшись»[30]. Именно в этом свободном времени епархиальные миссионеры и священники стали видеть к началу XX в. основную опасность для традиционного православия. В глазах представителей церкви новые пространства паломничества очень быстро наполнялись сектантами, раскольниками, социалистами, которые получали теперь возможность вести свои проповеди среди простолюдинов[31]. Перечисляя традиционные места, где «внимательные слушатели» — паломники были более уязвимы для такой пропаганды («опушки у придорожных лесов, эти ночлеги под открытым звездным небом»), миссионер Савва Потехин завершал их пароходными палубами и железнодорожными вагонами[32].

Священнослужители видели выход из этой ситуации в организации народного паломничества и особом контроле над ним, т. е. в том, что священник Стефан Чулаевский очень точно назвал «проектируемым паломничеством»[33]. Как писал Р. Грин, «организаторы пытались преобразовать паломничество из независимого предприятия в строго структурированный, регламентированный и синхронизированный опыт, который формировал бы восприятие православными мирянами как священного, так и современного мира в более широком смысле»[34].

Особая роль в этой организации или проектировании паломничества отводилась пространствам на новых транспортных средствах (поездах и пароходах), поэтому прежде всего их было необходимо изолировать от простых обывателей[35]. Действительно, при перемещении и по воде, и по железной дороге паломники не так уж часто смешивались с другими пассажирами. На-

пример, их железнодорожные вагоны часто охранялись, чтобы посторонние лица не могли войти внутрь по ошибке. «Благодаря любезности и предупредительности железнодорожного начальства, ехали в вагонах III класса до самого Киева вполне удобно, не стесняемые никем и ничем, располагая каждый своим местом. Любезность сопровождающих нас кондукторов простиралась до того, что в вагоны, занимаемые нами, совершенно не допускались посторонние лица», — рассказывал о паломничестве крестьян Седлецкой губернии в 1902 г. в Киев протоиерей Семеновский[36]. Если же по какой-то причине попадание в вагоны посторонних пресечь не удавалось, вопрос решался прямо в ходе поездки. Так, при паломничестве в Белгород группы православных из Седлецкой губернии после ряда попыток попадания в вагоны других пассажиров «в каждом вагоне было установлено при каждой двери строгое дежурство из паломников, обязанных в свой вагон никого постороннего не допускать»[37]. Пояснялось, что это также было необходимо для того, чтобы оградить ответственного организатора от уплаты штрафа за провоз лишних пассажиров, поскольку паломники ехали не по отдельным билетам, а по общей накладной.

Для станций, на которых регулярно садились группы паломников, особенно актуальными становились не просто отдельные прицепные вагоны, но целые поезда. Так, для православных, отправляющихся в Саровскую пустынь и Дивеевский монастырь в 1903 г. через станцию Арзамас, помимо обычных поездов, «ежедневно проходили два богомольческих, по 25 вагонов каждый, и каждый был переполнен богомольцами»[38]. Однако чаще всего при организации паломничеств уполномоченные лица заранее письменно уведомляли начальников станций о предполагаемом времени отъезда паломников и их количестве, что было необходимо «для своевременного заготовления достаточного количества вагонов и согласования этого поезда с другими ускоренными поездами»[39].

Таким образом, паломники старались отгородиться от основной массы пассажиров, создавая все условия для формирования особого сообщества, пусть и на непродолжительное время. Считалось, что «обыкновенные» пассажиры могли «стеснять богомольцев и даже смущать их какими-либо неуместными, а то и умышленно кощунственными разговорами»[40]. В подобной защите от внешнего влияния была определенная логика, тем более что далеко не всем нравилось сталкиваться с толпами паломников-крестьян, оккупировавших железнодорожные станции и речные вокзалы. В текстах о паломничествах это подтверждается отдельными косвенными свидетельствами. Так, когда богомольцы из Сибири прибыли в Пензу для пересадки на другой поезд, они встретили открытое неприязненное отношение со стороны других пассажиров[41].

Кроме выделения особых вагонов при организации паломничества на транспорте могли предприниматься и другие меры. В начале XX в. групповое паломничество рассматривалось в качестве эффективной меры для борьбы за трезвость в русских деревнях. Одним из популярных направлений паломничеств трезвенников был Валаамский монастырь: в 1905 г. о желании отправиться в эту обитель заявили до 1000 участников движения трезвенников. Чтобы перевезти всех желающих, пришлось дополнительно зафрахтовать

12 пароходов, на каждом из них были любительские хоры трезвенников. «По Неве мощной волной разносилось пение сотен голосов; пароходы всюду встречались крестным знамением и молитвой. После молебна паломники подкрепились пищей. Преосвященный обошел весь пароход, знакомясь с путешественниками, остановился на носовой палубе, как более обширной. Тотчас же народ тесным кольцом окружил его, началась простая, безыскуственная, сердечная и назидательная беседа архипастыря с народом»[42]. Описание одной из таких поездок дает представление о том, как организаторы паломничеств реагировали на вмешательство посторонних лиц в запланированный ход плавания: «Занимая пароход, о. Мурин поставил одним из условий — исключение из буфета пароходного горячих напитков, которыми могли интересоваться если не трезвенники, то лица сторонние, ехавшие с нами. Это условие было строго соблюдено в течение четырех дней паломничества, и, когда буфетчик вздумал было угощать «своих знакомых», его дружеские чувства были сразу охлаждены о. Муриным, указавшим капитану парохода на условие найма парохода. Хоругви, иконы и кресты были уставлены на видном и приличном месте палубы парохода»[43]. В другой заметке о подобной поездке на Валаам отмечалось, что «своеобразная обстановка путешествия туда на пароходе под осенением хоругвей, крестов и икон, с пением молебнов на открытых пароходных палубах производит неизгладимое впечатление на трезвенников»[44].

Признавая, что модернизация может нести с собой опасности секуляризации общества, и православные священники, и рядовые паломники понимали: новые виды транспорта и технический прогресс предоставляют им новые возможности для паломнических поездок. Так, преподаватель Олонецкой духовной семинарии Евгений Мерцалов, направлявшийся в Палестину в 1899 г., по пути в Одессу вынужден был узнавать свежие новости, важные для путешествия (карантины на Востоке, планы его предполагаемых сопутников), только из газет. Для этого в городах, где у него были остановки и пересадки, он отправлялся к знакомым, которые «всегда добросовестно» просматривали все номера «Русских ведомостей» и могли сообщить ему необходимые сведения[45]. Такой неудобный способ получения информации был обусловлен значительным техническим прогрессом в развитии телеграфных линий, с помощью которых в центральных (и региональных) газетах оперативно печатались свежие новости со всего мира.

В начале XX в. телеграф все чаще упоминается в качестве инструмента, облегчающего паломническую коммуникацию в пути. Например, пешие польские богомольцы (не только католики) издалека сообщали телеграммой в Ченстохов о времени своего прибытия, с тем чтобы избежать одновременного прихода разных паломнических групп в Ясногорский монастырь[46]. К 1914 г. на судах Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) уже был доступен радиотелеграф. Радиотелеграмму («молитвенно желаю вам благополучного путешествия. Барченков») прямо в море на пароходе получил старообрядческий епископ Кир Александр, что вызвало у него неподдельный интерес: «Вот до чего дошел ум человека: воздух передает электрические волны и протянутые от одной мачты к другой четыре проволоки улавливают их, а телеграфист записывает, что пе-

редают за сотню верст»[47]. Подробно расспросив телеграфиста о технологии доставки сообщений, епископ поспешил воспользоваться машиной и отправить ответ. Использование телеграфа органично встраивалось в практику как паломничества на Святую землю, так и традиционного пешего паломничества к местным святыням, не меняя религиозной и культурной составляющей.

Новые виды транспорта, в частности трамваи, становились важным и удобным средством передвижения для паломников. Писатель С. И. Фонвизин писал о каирском трамвае: «Распределение линий очень целесообразно: нет, кажется, ни одного уголка города, куда нельзя было добраться на трамвае. Ходят они быстро, цены за проезд дешевые; а так как, с другой стороны, хотя местные извозчики и очень недурны, но ни на каком языке, кроме арабского, не говорят, так что объясняться с ними затруднительно; при этом возят по районной, следовательно, очень путанной, да и недешевой таксе, а сверх того, крайне избалованы, смотрят на иностранца, как на дойную корову, никогда не бывают довольны, сколько бы им сверх таксы ни прибавляли, и при расчете зачастую поднимают скандал, — значение трамваев, как незаменимого средства передвижения, станет еще более ясным»[48]. Использование трамваев в паломничествах не просто упрощало перемещение, но и решало множество практических проблем, с которыми сталкивались паломники в новом, урбанизированном мире.

Таким образом, развитие нового транспорта, расширение транспортной сети и удешевление перевозок привели к значительным изменениям в области паломнических практик русских богомольцев, независимо от их сословного положения. Несмотря на стремление ряда авторов рассматривать крестьянство в качестве «культурной оппозиции» модерну, необходимо признать, что и оно постепенно вовлекалось в массовые паломничества рубежа XIX–XX вв., осуществлявшиеся при помощи водного и железнодорожного транспорта. Хотя часть крестьянства отторгала веяния ускоренной модернизации конца XIX в. и стремилась к консервации устоявшихся социально-культурных моделей, транспорт рассматривался ими вовсе не как что-то чужеродное и неприемлемое, а скорее как инструмент более эффективного отправления привычных ритуалов, в число которых входили и паломничества. Полагаем, даже если богомольцы из числа крестьян и рассматривались в качестве «консервативного ответа», попытки использовать этот инструмент в борьбе с пугающей модернизацией были обречены на провал. И местные епархии, и представители различных обществ, разделявших православные ценности, с энтузиазмом использовали технические возможности для организации паломничеств, что отразилось в многочисленных опубликованных текстах. Поэтому мы склонны согласиться с Р. Грином, утверждавшим, что модернизация принесла в Россию не только «духовный кризис», но и инструменты его решения[49].

На фоне модернизации неизбежно менялось и отношение к паломникам: границы между паломничеством как устоявшейся духовной практикой и путешествием с целью расширения кругозора, культурного обогащения и «бегства от реальности», и до того бывшие зыбкими, теперь стирались еще быстрее. Этот процесс также нашел отражение в источниках: подробные описания хода

паломничеств дополняются обыкновенными дорожными впечатлениями, подлинными эмоциями от знакомства с различными техническими новшествами, восхищением от разнообразия пейзажей родной страны.

В этом смысле рассказ паломника является формой травелога, а сам паломник — путешественником. Неслучайно в контексте паломничеств в этот период все чаще используются слова и фразы, присущие светским путешествиям: «поездка», «вояж», «экскурсанты» и т. д. Вслед за В. Тёрнером можно констатировать: если турист — это «наполовину паломник», то и паломник — «наполовину турист»[50], что в полной мере проявилось в Российской империи рубежа XIX–XX вв. В начале XX в. паломники модерности, очевидно, смогли найти тонкий баланс между проблемой использования новых технологий и сохранением традиций. Если, передвигаясь в вагоне поезда, паломник допускал возможность использования надувной подушки и других приспособлений, делающих его проезд более комфортным, то при выходе из вагона этот же паломник мог переодеться в традиционные лапти и продолжить путь пешком, подражая традиционным странникам. Можно предположить, что увеличение числа богомольцев, вовлечение народных масс в паломнические практики были для региональных епархий важнее сохранения оригинального духа паломничеств, целью которого изначально было вовсе не получение новых впечатлений.

Общий технический прогресс и его влияние на богомольцев в скором времени могли стать предметом серьезной дискуссии среди иерархов церкви, если бы они не столкнулись с куда более масштабными вызовами в 1917 г.

[1] *Митрофан.* С Волыни в Палестину и на Афон // Волынские епархиальные ведомости. 1910. № 12. С. 228.

[2] См., напр.: *Барышников М. Н., Федотьев Д. С.* Паломничество как фактор развития морского судоходства: Русское общество пароходства и торговли в 1884–1894 гг. // Вопросы истории. 2021. № 5-1. С. 26–39; *Конопленко А. А.* Транспортное обеспечение русских зарубежных паломнических поездок по «Письмам паломника» саратовского протоиерея П. А. Боброва // Культурное наследие г. Саратова и Саратовской области. Саратов, 2018. С. 143–153; *Мурашова Ю. А.* Православное паломничество в провинциальной России в условиях общественно-политических и культурных трансформаций 1861–1991 гг.: на примере Курской Коренной пустыни: дис. … канд. ист. наук. Курск, 2018.

[3] См. об этом: *Семилетов П.* Внутреннее паломничество в Тамбовской епархии в пореформенное время (конец XIX — начало XX века) // Богословский сборник Тамбовской духовной семинарии. 2021. № 4 (17). С. 83–97.

[4] *Апанасенок А. В.* Паломничество русских крестьян в Палестину в конце XIX — начале XX в. // Известия Юго-Западного государственного университета. Сер.: История и право. 2020. Т. 10, № 6. С. 201, 207–208.

[5] *Greene R. H.* Bodies in motion: Steam-powered pilgrimages in late imperial Russia // Russian History. 2012. No. 39. P. 247.

[6] *Solovieva O.* Not tourists, but pilgrims: Defining and defending modern pilgrimage in a late imperial Russian periodical // Religions. 2022. No. 13 (8). P. 10.

[7] Киевские паломники // Русский паломник. 1885. № 6. С. 48.

[8] *Ашмаров И. А., Ершов Б. А.* Развитие паломничества в православной религиозной традиции в России в период XIX — начала XX в. // Православие и общество: грани взаимодействия: мат-лы V Междунар. науч.-практ. конф. в рамках XI Забайк. Рожд. образов. чтений. Чита, 2021. С. 27.

[9] *Бокатов А. Ю.* Эволюция образа православного паломника в российской периодике второй половины XIX в. // Вестник славянских культур. 2020. № 56. С. 31.

[10] *Грушевой А. Г.* Императорское Православное Палестинское Общество. Обзор истории с момента основания до 1917 г. // Вспомогательные исторические дисциплины. 2013. Т. XXXII, № 32. С. 488.

[11] *Тарасов Е. И.* Путешествие в Палестину. СПб., 1902. С. 3.

[12] *Шенк Ф. Б.* Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016. С. 182.

[13] *Хитрово В. Н.* Какими путями идут русские паломники в Святую Землю // Сообщения Императорского Православного Палестинского Общества. 1901. Т. XII, вып. 3. С. 316.

[14] См. об этом: *Каиль М. В.* Как провинциалы императорской России на Святую Землю путешествовали: типичное паломничество в документах Центрального исторического архива Санкт-Петербурга // Христианство на Ближнем Востоке. 2020. № 4. С. 60.

[15] Определение Святейшего Синода от 23–26 июня 1910 г. за № 4886, по возбужденному Председателем Совета Министров вопросу об организации экскурсий учащихся церковных школ // Церковные ведомости. 1910. № 29. С. 303.

[16] *Фоменко К.* Железная дорога из Яффы в Иерусалим // Церковные ведомости. 1895. № 29. С. 1009.

[17] *Аристов П. Н.* Путешествие в Палестину: из дневника. СПб., 1894. С. 8.

[18] *Бобров П. А.* Письма паломника. Письмо с пути первое // Саратовские епархиальные ведомости. 1890. № 17. С. 702.

[19] *Марков Е. Л.* Путешествие по Святой земле: Иерусалим и Палестина, Самария, Галилея и берега Малой Азии. СПб., 1891. С. 19–21.

[20] *Greene R. H.* Bodies in motion. P. 257.

[21] В Саров и по центральной России. Экскурсия семинаристов // Самарские епархиальные ведомости. 1905. № 24. С. 3.

[22] Там же. С. 7.

[23] *Галкин А. К., Бовкало А. А.* Избранник Божий и народа: жизнеописание священномученика Вениамина, митрополита Петроградского и Гдовского. СПб., 2006. С. 115.

[24] Цит. по: *Greene R. H.* Bodies in motion. P. 257.

[25] *Уставщиков Н.* Из дневника семинариста. Экскурсия воспитанников Красноярской духовной семинарии во Святую Землю летом 1908 г. // Енисейские епархиальные ведомости. 1909. № 20. С. 26–28.

[26] *Ювачев И. П.* Паломничество в Палестину к Гробу Господню: очерки путешествия в Константинополь, Малую Азию, Сирию, Палестину, Египет и Грецию. СПб., 1904. С. 7.

[27] *Касторский А. П.* Паломничество в Палестину и Афон // Костромские епархиальные ведомости. 1909. № 5. С. 122–123.

[28] *Turner V., Turner E.* Image and pilgrimage in Christian culture. New York, 1978. P. 20.

[29] Прибавления к Церковным ведомостям, издаваемым при Святейшем Правительствующем Синоде. 1901. № 26. С. 931.

[30] *Мерцалов Е.* От Петрозаводска до Иерусалима и обратно: путевые заметки и впечатления паломника. М., 2014. С. 35.

[31] О недостатках паломничества к отечественным святыням // Новгородские епархиальные ведомости. 1898. № 11. С. 693–697.

[32] *Потехин С.* Организация паломничеств к святыням Киева // Киевские епархиальные ведомости. 1908. № 8. С. 196.

[33] *Чулаевский С.* К вопросу об организации паломничества к святыням г. Киева // Киевские епархиальные ведомости. 1908. № 27. С. 660.

[34] *Greene R. H.* Bodies in motion. P. 250.

[35] Наши монастыри и их историческое значение (к 800-летию Киевского Златоверхо-Михайловского монастыря) // Киевские епархиальные ведомости. 1908. № 26. С. 634.

[36] Паломничество крестьян из приходов Бельского уезда, Седлецкой губернии, в г. Киев в июне месяце 1902 г. // Холмско-Варшавский епархиальный вестник. 1902. № 28. С. 331.

[37] Паломничество в г. Белгород и с. Козельщину // Киевские епархиальные ведомости. 1912. № 30. С. 677.

[38] Паломничество в Саровскую пустынь и Дивеевский монастырь инородческих учителей Казанской епархии в августе 1903 г. // Церковные ведомости.1903. № 46. С. 1791.

[39] Паломничество в г. Белгород и с. Козельщину. С. 677

[40] На празднике открытия честных мощей Белгородского чудотворца Святителя Иоасафа // Томские епархиальные ведомости. 1911. № 23. С. 1246.

[41] Там же. С. 679.

[42] Паломничество трезвенников на Валаам // Церковные ведомости. 1905. № 27. С. 1122.

[43] *Юрашкевич А.* Несколько слов о трезвенниках // Там же. 1911. № 13. С. 587.

[44] *Оранский А.* Александро-Невское общество трезвости, его история и задачи // Там же. 1908. № 30. С. 1423.

[45] *Мерцалов Е.* От Петрозаводска до Иерусалима и обратно. С. 37–38.

[46] *Г. Б. Ч.* Из воспоминаний о поездке в Ченстохов (впечатления и наблюдения православного священника над паломничеством простонародья в Польше) // Холмско-Варшавский епархиальный вестник. 1902. № 21. С. 228.

[47] *Кир Александр.* Дневник путешествия в Палестину. М., 1916. С. 10.

[48] *Фонвизин С.* Семь месяцев в Египте и Палестине: очерки и впечатления. СПб., 1910. С. 21–22.

[49] *Greene R. H.* Bodies in motion. P. 247.

[50] *Turner V., Turner E.* Image and pilgrimage in Christian culture. P. 20.

Статья поступила в редакцию 27 сентября 2024 г.
Рекомендована к печати 15 января 2025 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Глушков А. В., Шаповалов М. С. Пути веры и прогресса: транспорт и паломничество в России в конце XIX — начале XX века // Новейшая история России. 2025. Т. 15, № 2. С. 473–486. https://doi.org/10.21638/spbu24.2025.215

Аннотация: Статья посвящена взаимосвязи модернизации и православного паломничества в России конца XIX — начала XX в. Размышляя над вопросами взаимовлияния процессов модернизации, развития транспорта и паломнических практик, авторы рассматривают несколько взаимосвязанных проблем: как модернизация и новые виды транспорта меняли православное паломничество в Российской империи; вытесняла ли модернизация паломнические практики из повседневной и религиозной жизни российского обывателя, или, напротив, под воздействием технического прогресса православное паломничество в России получило шанс выйти на новый виток развития. Транспортные нововведения, такие как поезда и пароходы, изменили привычные способы перемещения паломников, высвобождая для них свободное время и открывая новые пространства, которые становились местами духовного взаимодействия. Эти изменения вызывали озабоченность церкви из-за возможного влияния социалистов и сектантов на паломников на новых видах транспорта (пароходах и поездах). В конце XIX — начале XX в. паломничество постепенно стало сочетаться с элементами туризма, что указывало на изменения в восприятии религиозных практик в условиях модернизирующегося общества. Авторы приходят к выводу, что, несмотря на попытки крестьянства сохранять традиционные ценности, модернизация не вытеснила паломничество, а, напротив, способствовала его трансформации и росту. Новые транспортные средства не только упростили доступ к святым местам, но и расширили географию паломничеств, позволив большему количеству верующих участвовать в религиозных путешествиях. Паломничество конца XIX — начала XX в. стало примером того, как традиционные религиозные практики могут адаптироваться к новым условиям, сохраняя свою значимость и актуальность в быстро меняющемся мире.

Ключевые слова: модернизация, прогресс, паломничество, православие, Православная церковь, Россия.

Сведения об авторах: ***Глушков А. В.*** — канд. ист. наук, доц., Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (Пермь, Россия); https://orcid.org/0000-0002-5108-2662, avglushkov@hse.ru | ***Шаповалов М. С.*** — канд. ист. наук, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (Пермь, Россия); https://orcid.org/0000-0003-0975-3116, shapovalov_ms@mail.ru

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Россия, 614070, Пермь, ул. Студенческая, 38

FOR CITATION

Glushkov A. V., Shapovalov M. S. ‘ Paths of Faith and Progress: Transport and Pilgrimage in Russia in the Late 19th — Early 20th Century’, *Modern History of Russia*, vol. 15, no. 2, 2025, pp. 473–486. https://doi.org/10.21638/spbu24.2025.215 (In Russian)

Abstract: The article is dedicated to the relationship between modernization and Orthodox pilgrimage in Russia at the end of the 19th and the beginning of the 20th century. Reflecting on the interconnectedness of modernization processes, transportation development, and pilgrimage practices, the authors aim to address several related questions: Did modernization and new forms of transportation alter traditional Orthodox pilgrimage in Russia? Did modernity displace pilgrimage practices from the everyday and religious life of the Russian common folk? Or, on the contrary, did technological progress offer Orthodox pilgrimage in Russia a chance for a new phase of development? The article notes that transportation innovations, such as trains and steamships, changed the usual ways pilgrims traveled, freeing up their time and opening new spaces, which became places of spiritual interaction. These changes caused concern within the church, as it feared the potential influence of socialists and sectarians on pilgrims using the new forms of transport (steamships and trains). By the late 19th and early 20th centuries, pilgrimage gradually began to combine elements of tourism, indicating a shift in the perception of religious practices within a modernizing society. The authors conclude that, despite attempts by the peasantry to preserve traditional values, modernization did not displace pilgrimage but rather facilitated its transformation and growth. The new means of transportation not only simplified access to holy sites but also expanded the geographic reach of pilgrimages, allowing a larger number of believers to participate in religious journeys. Pilgrimage at the end of the 19th and the beginning of the 20th century exemplified how traditional religious practices could adapt to new conditions, retaining their significance and relevance in a rapidly changing world.

Keywords: modernization, progress, pilgrimage, Orthodoxy, Orthodox Church, Russia.

The research was supported by the HSE University, project no. 24-00-034 (“Pilgrimage in Russia in the second half of the 19th — early 20th centuries in the context of modernization”).

Authors: ***Glushkov A. V.*** — PhD in History, Associate Professor, HSE University (Perm, Russia); https://orcid.org/0000-0002-5108-2662, avglushkov@hse.ru | ***Shapovalov M. S.*** — PhD in History, HSE University (Perm, Russia); https://orcid.org/0000-0003-0975-3116, shapovalov_ms@mail.ru

HSE University, 38, ul. Studencheskaya, Perm, 614070, Russia

References:

Apanasenok A. V. ‘Pilgrimage of Russian peasants in Palestine at the end of the 19th — beginning of the 20th centuries’, *Izvestiia Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Series: Istoriia i pravo*, vol. 10, no. 6, 2020, pp. 198–211. (In Russian)

Ashmarov I. A., Ershov B. A. ‘The development of pilgrimage in the Orthodox religious tradition in Russia in the period of the 19th — early 20th century’, *Pravoslavie i obshchestvo: grani vzaimodeistviia: materialy V Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, v ramkakh XI Zabaikal’skikh Rozhdestvenskikh obrazovatel’nykh chtenii*, pp. 25–28 (Chita, 2021). (In Russian)

Baryshnikov M. N., Fedotiev D. S. ‘Pilgrimage as a factor in the development of maritime shipping: Russian Society of Shipping and Trade in 1884–1894’, *Voprosy istorii*, no. 5–1, 2021, pp. 26–39. (In Russian)

Bokatov A. Yu. 'The evolution of the image of the Orthodox pilgrim in Russian periodicals of the second half of the 19th century', *Vestnik slavianskikh kultur*, no. 56, 2020, pp. 30–44. https://doi.org/10.37816/2073-9567-2020-56-30-44 (In Russian)
Greene R. H. 'Bodies in motion: Steam-powered pilgrimages in late imperial Russia', *Russian History*, no. 39, 2012, pp. 247–268.
Grushevoy A. G. 'Imperial Orthodox Palestine Society. Review of history from its foundation up to 1917', *Vspomogatel'nye istoricheskie distsipliny*, vol. XXXII, no. 32, 2013, pp. 472–497. (In Russian)
Kail M. V. 'How the provincials of Imperial Russia traveled to the Holy Land: A typical pilgrimage in the documents of the Central Historical Archives of St. Petersburg', *Khristianstvo na Blizhnem Vostoke*, no. 4, 2020, pp. 57–65. https://doi.org/10.24411/2587-9316-2020-10027 (In Russian)
Konoplenko A. A. 'Transport support for Russian foreign pilgrimage trips according to the "Letters of a Pilgrim" by Saratov Archpriest P. A. Bobrov', *Kul'turnoe nasledie g. Saratova i Saratovskoi oblasti*, pp. 143–153 (Saratov, 2018). (In Russian)
Murashova Yu. A. *Orthodox pilgrimage in provincial Russia in the context of socio-political and cultural transformations of 1861–1991: On the example of the Kurskaia Korennaia Hermitage* [Candidate of History Dissertation] (Kursk, 2018). (In Russian)
Schenk F. B. *Train to modernity. Mobility and social space of Russia in the railway times* (Moscow, 2016). (Rus. ed.)
Semiletov P. 'Internal pilgrimage in the Tambov diocese in post-reform times (late 19th — early 20th centuries)', *Bogoslovskii sbornik Tambovskoi dukhovnoi seminarii*, no. 4 (17), 2021, pp. 83–97. (In Russian)
Solovieva O. 'Not tourists, but pilgrims: Defining and defending modern pilgrimage in a late imperial Russian periodical', *Religions*, no. 13 (8), 2022, pp. 1–18. https://doi.org/10.3390/rel13080672
Turner V., Turner E. *Image and pilgrimage in Christian culture* (New York, 1978).

Received: September 27, 2024
Accepted: January 15, 2025