



К. Е. Балдин

**Заслуженный работник высшей школы
РФ, доктор исторических наук, профессор,
ведущий научный сотрудник Научно-
образовательного центра «Интеграция науки
и образования» ФГБОУ ВО «Ивановский
государственный университет»,
г. Иваново, Россия**

Маршруты, организационные формы и стоимость паломнических поездок православных россиян в Палестину на рубеже XIX – XX вв.¹

В статье рассматриваются маршруты морских путешествий российских православных паломников из Одессы в Яффу для поклонения в дальнейшем святыням вселенского христианства, расположенным в Палестине. Они осуществлялись на пароходах судоходной компании Русское Общество Пароходства и Торговли. Также автор уделяет внимание организационным особенностям коллективных поездок россиян в Святую Землю, рассматривает стоимость паломнической поездки в Палестину с учетом тех скидок, которые сделали такое путешествие доступным для малоимущих богомольцев и были введены по инициативе Императорского Православного Палестинского Общества.

Ключевые слова: русское православное паломничество, Святая Земля, Русское Общество Пароходства и Торговли, Императорское Православное Палестинское Общество, маршруты морское путешествие в Палестину, В. Н. Хитрово.

В позапрошлом столетии православное паломничество из России в Святую Землю, а также на Афон и на Синай, постепенно становится все более массовым. Одновременно изменялся состав русских богомольцев. Если в первой половине XIX в. в библейский регион отправлялись в основном представители дворянского сословия, а также духовенство, то во второй половине того же столетия в Палестину поехали сначала десятками, а потом и сотнями представители крестьянства, а также городских – купеческих и мещанских слоев, причем крестьяне на рубеже XIX – XX вв. составляли уже абсолютное большинство паломников. Маршруты их путешествия в Восточное Средиземноморье были различными. Богомольцы, принадлежавшие к первенствующему сословию Российской Империи, нередко сначала заглядывали в Западную Европу, отправляясь на Ближний Восток через Германию, а затем Австро-Венгрию. Здесь они в Триесте садились на пароходы, принадлежавшие компании австрийского Ллойда с комфортабельными каютами и через Адриатическое море направлялись в Яффу или Хайфу, откуда попадали в Иерусалим, Назарет, Вифлеем и другие священные для христиан места. Простые российские паломники первоначально добирались до Святой Земли на турецких, греческих или же итальянских судах, на которых условия плавания были ниже всякой критики. Капитаны этих судов заставляли наших паломников выполнять самые тяжелые работы, в том числе во время морской непогоды. В целом, паломникам было очень непросто существовать на борту иностранных судов в иноземной, иноверной, иноязычной среде, которая порой была для них не просто чужой, а враждебной.

¹ Данное исследование выполняется в соответствии с Государственным заданием FZZM-2025-0001 Минобрнауки и Императорского Православного Палестинского Общества в 2025-2027 гг. по теме «Иноземная среда и русская идентичность: отражение конфессиональных и культурных реалий Святой Земли в мемуарах русских паломников XIX – начала XX в.»

Но во второй половине XIX столетия большинство паломников стало отправляться в Святую Землю уже на российских судах, а конкретно – на пароходах Русского Общества Пароходства и Торговли (РОПИТ). В связи с этим остановимся подробнее на его создании и дальнейшей деятельности. Благодаря именно этой компании условия посадки на судно, самого путешествия и высадки наших богомольцев стали значительно лучше, хотя конечно, особенно комфортными их для палубных, т. е. простых пассажиров, нельзя было назвать.

В 1856 году флигель-адъютант и капитан 1-го ранга Н. А. Аркас и тайный советник, владелец пароходов, курсировавших во Волге, Н. А. Новосельский подали в Министерство финансов прошение об учреждении частной пароходной компании на Черном море. Ее предполагалось назвать Русское Общество Пароходства и Торговли. Она предназначалась для транспортного сообщения российских черноморских портов между собой, а также с заграничными портами, в том числе расположенными далеко за пределами Черного моря. Правительство выдало на это разрешение, положив, таким образом, начало пароходной компании, просуществовавшей до 1917 года [14, с. 51].

РОПИТ было создано по инициативе Морского министерства, во главе которого в это время стоял великий князь Константин Николаевич – младший брат императора Александра II и его сподвижник в проведении «Великих реформ» 1860–1870-х гг. Судя по всему, это пароходное общество было одним из его любимых детищ. Он уделял компании особое внимание. Руководство ее находилось в Петербурге, а портовая база – по месту его деятельности, в основном – в Одессе [10, с. 24].

Общество должно было заниматься не только грузовыми, но и пассажирскими перевозками, в том числе российских православных поклонников на Святую Землю. Правительство стало всячески поощрять это паломническое движение. Оно рассчитывало на то, что оно станет той мягкой силой, которая поможет восстановить позиции России на Ближнем Востоке, а они заметно пошатнулись после поражения страны в Крымской войне 1853–1856 годов. Капитанами судов вновь созданного акционерного общества стали офицеры русского военноморского флота, оставшиеся не у дел, т. к. по Парижскому миру 1856 года Россия лишалась права иметь военных флот в Черном море.

Правительство, в том числе – по инициативе великого князя Константина Николаевича, щедро профинансировало нарождавшуюся па-

роходную компанию. Оно взяло на себя обязательство в течение двадцати лет производить помильную плату (т. е. в зависимости от расстояния в морских милях, которое прошел тот или иной корабль) в размере около полутора миллионов рублей, а также ежегодно выдавать на ремонт судов субсидию в 64 тысячи рублей. Но самое главное – правительство купило 6670 акций РОПИТ на 2 миллиона рублей. Половина этой суммы была внесена немедленно, что сразу же подняло рейтинг новорожденной компании [9, с. 23–24].

3 августа 1856 года императором Александром II был утвержден устав общества. После этого акции РОПИТ на сумму в 10 миллионов рублей, поступившие на рынок ценных бумаг, были довольно быстро раскуплены представителями делового мира, почувавшими в перспективе большие прибыли.

Первоначально флот общества состоял всего из пяти пароходов общей грузоподъемностью 5420 тонн, но уже к концу 1857 года число судов достигло двенадцати, еще около десятка пароходов находились в процессе строительства на верфях. Эти пароходы РОПИТ были английской и французской сборки [14, с. 51–52; 10, с. 24].

Первое судно РОПИТ отправился из Одессы в Святую Землю 12 июня 1858 года. Путь до Яффы в это время занимал от 10 до 14 дней. Суда по дороге в Палестину делали стоянки в Константинополе, Смирне, Бейруте, Александрии. В этих портах они разгружали товары из России и забирали другие грузы [6, с. 178].

Общество постоянно увеличивало число рейсов и, соответственно, судов на тех линиях, которые субсидировало правительство, в том числе в Восточное Средиземноморье. В дальнейшем оно стало отправлять пароходы по тем маршрутам, которые не были признаны властями обязательными для обслуживания, но могли принести прибыль компании. Быстро росла численность паломников, перевозимых на пароходах РОПИТ. По линии на Александрию, обслуживавшую, прежде всего, паломников, в 1861 году было перевезено 21,2 тыс. человек, а в 1864 году – 29,5 тысяч [14, с. 52–53; 1, с. 15].

В середине 1860-х годов компании пришлось испытать серьезные трудности, связанные с завершающим этапом затяжной Кавказской войны. РОПИТ на своих судах осуществляло в то время перевозки войск и боеприпасов вдоль восточного побережья Черного моря и вывозило большие партии черкесов, перемещаемых из России на территорию Османской империи. В связи с этим пассажиропоток на александрий-

ской линии (в основном состоявший из православных паломников) уменьшился в 1866 году до 15,2 тысяч человек. Здесь сказывалось также и то, что рентабельность перевозок пассажиров на дальние расстояния была низкой, а в Яффу ехали в большинстве своем палубные пассажиры, билеты которых были очень недорогими [1, с. 15].

Во второй половине 1860-х годов наблюдается стабилизация финансового положения компании, а затем заметное оживление ее деятельности, продолжавшееся до русско-турецкой войны 1877–1878 годов. Паломников становится все больше, так как в это время строят железные дороги, которые вели из глубины России к черноморским портам, откуда в Палестину направляли богомольцы. Процветавшая компания имела возможность тратить значительные средства на покупку и строительство новых пароходов. Из полученных прибылей был образован особый страховой капитал, предназначенный для обновления флота. В 1865 году был сдан в эксплуатацию пароход «Нахимов» (водоизмещением 3200 тонн), в 1867 году – «Чихачев» (3600 тонн) и «Азов» (3100 тонн), в 1879 году – «Цесаревич» (3960 тонн) и «Корнилов» (3600 тонн), в 1870 году – «Акса́й» (3400 тонн). В 1872 году были выпущены на линии еще два парохода, в том числе казавшая тогда почти гигантской «Россия» (4200 тонн). В 1873 году у Русского Общества Пароходства и Торговли было 86 пароходов, а в 1874 году – уже 93.

На старых судах вместо прежних паровых машин устанавливались новые, более эффективные, позволявшие экономить топливо. Например, не самый большой пароход РОПИТ «Владимир» (водоизмещение – 1600 тонн) имел мощный паровой двигатель, а также всевозможные удобства для пассажиров 1-го и 2-го классов, прекрасную кухню, которой командовал опытный шеф-повар, буфет с разнообразной едой и напитками. Не случайно, что это судно с роскошными каютами 1-го класса было использовано для путешествия великого князя Николая Николаевича Старшего со свитой из Константинополя в Яффу [18, с. 54; 1, с. 16–17, 19–20].

Суда Российского Общества Пароходства и Торговли, их капитаны и команды с самой лучшей стороны проявили себя во время русско-турецкой войны 1877–1878 годов. Компания предоставила в распоряжение военных десять быстроходных пароходов, которые перевозили войска, артиллерию и боеприпасы, интендантские грузы, доставляли больных и раненых воинов в прибрежные госпитали. Пароходы «Россия», «Владимир», «Великий князь Константин»

и «Аргонавт» были использованы для крейсерской службы в Черном море и принимали непосредственное участие в боевых действиях. Например, пароход «Россия» под командованием капитан-лейтенанта Н. М. Баранова взял в плен турецкий транспортный корабль, который вез 700 турецких солдат из Батума на главный театр военных действий в Болгарию.

Для военных нужд суда РОПИТ использовались и в других военных конфликтах. Во время так называемой «китайской войны» (участие в подавлении восстания ихэтуаней в Китае в 1900–1901 годах) «Император Николай II», «Королева Ольга» и «Чихачев» доставляли войска из Одессы во Владивосток и Тяньцзинь, а до этого они возили богомольцев. Другой паломнический пароход «Царица» служил плавучим госпиталем Красного Креста на Дальнем Востоке. Суда Русского Общества были использованы для нужд военного флота во время русско-японской войны 1904–1905 годов. Три из них сопровождали в качестве транспортов 2-ю Тихоокеанскую эскадру адмирала Рожественского во время ее перехода на Дальний Восток в 1904–1905 годах [14, с. 53–54].

В заключение этого очерка истории Русского Общества Пароходства и Торговли остановимся на сюжете, который, как нам представляется, до сих пор не привлекал пристального внимания исследователей. Речь пойдет о названиях, которые носили суда этой компании.

Пароходы, которые обслуживали заграничные линии, носили названия в честь особ царствовавшей семьи Романовых – «Император Александр II», «Император Николай II». Еще одна группа судов тоже носила монархические названия, но обезличенные – «Царь», «Царица», и «Цесаревич». Два судна назвали в память замечательных флотоводцев и адмиралов «Лазарев» и «Корнилов» и еще одно («Чихачев») – в честь исследователя Дальнего Востока, служившего в 1862–1876 годах директором-распорядителем РОПИТ.

Отметим, что судам РОПИТ, курсировавшим на других линиях, также присвоили патристические названия. На Николаевской и Азовской линиях в Черном море пароходы были наименованы в память замечательных отечественных полководцев и военных деятелей – «Суворов», «Румянцев», «Потемкин», «Граф Тотлебен», «Граф Платов». На Крымско-Кавказской линии курсировали корабли, носившие названия, в том числе в честь членов Дома Романовых – «Цесаревич Георгий», «Великая княгиня Ксения», «Великий князь Константин», «Великий князь Алексей», «Великий

князь Александр», «Принцесса Евгения Ольденбургская» (ее матерью была великая княгиня Мария Николаевна – дочь Николая I) и др. Все приведенные здесь данные о флоте Русского Общества относятся к 1909 году [13, с. 62]. Эти названия были запоминающимися и подсказывали пассажирам-паломникам, что они совершают путешествие на русском корабле.

Возможно, читателей заинтересует частотность упоминаний пароходов РОПИТ в паломнических мемуарах. Мы фронтально просмотрели воспоминания 14 авторов конца XIX – начала XX вв.: епископа Арсения, А. Вендеревского, Н. Гусева, Е. Картавцова, Е. Маркова, Е. Мерцалова, Е. Муяки, А. Нарцизовой, И. Рыжановского, Д. Скалона, А. Трапицына и др. Чаще всего в них (три раза) упоминается пароход «Цесаревич», по два раза авторы упоминают суда с национально-идентичными именами «Лазарев», «Корнилов», «Владимир». Только один раз в этих мемуарах есть упоминания о пароходах «Олег», «Королева Ольга», «Чихачев», «Россия», «Азов», «Великий князь Александр», «Принцесса Евгения Ольденбургская», «Царица» и «Эльборус», в 1909 г. он упомянут как грузовое судно. Для справки отметим, что такое название для Эльбруса, высочайшей вершины Европы, употребляют некоторые коренные народы Кавказа.

Русское Общество Пароходства и Торговли среди других своих морских и речных маршрутов обслуживало две Александрийские линии. Первая из них открылась в 1858 году и называлась *прямой*. Ее пароходы, по данным за начало XX века, отбывали из Одессы каждый четверг в 11 часов утра и прибывали в Александрию в 14 часов в следующий четверг, находясь в пути вместе со стоянками чуть больше недели. Суда прямой линии делали остановки в Константинополе и Дарданеллах, Смирне и Пирее, затем следовал длительный переход по Средиземному морю в юго-восточном направлении до Александрии [14, с. 101]. Но далее после длительной стоянки пароход направлялся тем же самым маршрутом в обратный путь, *не заходя в Яффу* – главные ворота Святой Земли. Поэтому паломники после схода на берег должны были быстро пересаживаться на пароход круговой александрийской линии РОПИТ, он в это время уже стоял на рейде Александрии и был готов отплыть Яффу с непродолжительной промежуточной стоянкой в Порт-Саиде. Этот небольшой переход длился одни – двое суток в зависимости от погоды на море, т. е. все путешествие продолжалось 8–9 дней. Далее пароход круговой линии, высадив наших паломников и приняв на

борт других наших земляков, уже совершивших паломничество в Палестину, отправлялся вокруг Малой Азии с заходом в турецкие порты [4, с. 47].

Александрийская *круговая* линия использовалась паломниками для того, чтобы добраться до Яффы иным маршрутом, она возникла в середине 1870-х годов. Пароходы ее, опять-таки по данным за начало XX века, отбывали из Одессы по субботам в 16 часов, а в Яффу прибывали в среду в 5 часов утра на одиннадцатый день после отплытия. Суда круговой линии, так же, как и прямой, делали остановки в Константинополе и Дарданеллах, а вот далее их маршрут значительно отличался от прямой линии, и стоянок на пути было гораздо больше. Они стояли порой подолгу в Митилине (иногда в источниках называется Метелена), Смирне, на острове Хиос, в Мерсине, Александретте, таким образом обгибая кругом полуостров Малую Азию (отчего маршрут и назывался круговым). Далее они делали стоянки в Триполи, Бейруте, Хайфе (в то время чаще называвшейся Кайфой) и Яффе. Эти заходы в средиземноморские порты объяснялись тем, что в них суда РОПИТ забирали одни грузы и выгружали другие, т. к. Русское Общество являлось грузо-пассажирской коммерческой компанией и перевозило не только пассажиров (для компании они были «малоодоходной статьей»), но и коммерческие грузы. Затем эти суда шли в Порт-Саид, а потом в Александрию, возвращаясь обратно тем же путем [14, с. 102].

Таким образом, добраться до Яффы прямым рейсом можно было быстрее, чем круговым из-за многочисленных остановок на последнем. Единственным существенным неудобством путешествия прямым рейсом была необходимость пересадки в Александрии с одного судна на другое; впрочем, задержка при пересадке была, как мы уже отмечали, минимальной. В свою очередь, преимущества круговой линии состояли в возможности осмотреть живописные города Леванта – Бейрут и Триполи и, разумеется, поклониться памятным местам христианства, которые имелись в этих городах. Добавим к этому в плане религиозной идентичности, что значительная часть населения этих городов принадлежала в православной церкви Антиохийского патриархата, поддерживавшего близкие связи с сестринской для нее Русской Православной Церковью.

Большая часть российских богомольцев добиралась до Яффы круговой линией, несмотря на то, что плавание по ней длилось дольше. Палубные пассажиры из крестьян побаивались пересадки в Александрии. В иноэтнической, ино-

верной и иноязычной среде они очень опасались что-нибудь перепутать и уехать куда-либо «не туда». Поэтому круговую александрийскую линию обслуживали больше пароходов, чем прямую. Так, в 1875 году на первую из них было выделено РОПИТ семь пароходов, а на прямую – только четыре. В 1880 году на пасхальные праздники в Палестину в течение апреля было доставлено туда и обратно пароходами Русского Общества по круговой линии 2034 паломника, а по прямой только 1173 чел. На Рождество Христово и обратно в декабре того же года по круговой линии ехали 4875 чел., а по прямой – только 2072 [1, с. 20, 23].

Выехать в паломничество можно было не только непосредственно из Одессы, но и из других черноморских портов. Паломники, жившие на Северном Кавказе, могли взять пароходные билеты в Таганроге или в Севастополе. Суда Азовской и Крымско-Кавказской линии того же Русского Общества Пароходства и Торговли доставляли их в Одессу, и там они пересаживались на пароходы Александрийских линий, следовавшие в Святую Землю. Что касается паломников, бравших билеты в Севастополе или Батуме, то суда РОПИТ, курсировавшие по Черному морю, доставляли их сразу в Константинополь. Там паломники пересаживались опять-таки на суда Александрийских линий [13, с. 388].

Как следует из содержания паломнических текстов, суда Русского Общества Пароходства и Торговли перевозили не только российских паломников. Известный мемуарист, игумен Гуслицкого монастыря Парфений, повествуя о своем возвращении на российском судне из Палестины, отмечал, что в городе Мерсина (ныне – город Мерсин в Турции) с их судна «очень много сошло паломников», следовавших из Яффы. Это были явно не местные жители, которые в большинстве своем являлись мусульманами. Игумен Парфений уточнил, что пристань этого города «притягивает всю Малую Азию, даже до Армении, Грузии и Каппадокии» – исторической местности на востоке Малой Азии на территории современной Турции. Это означало, что через Мерсину ехали в Святую Землю и обратно из нее грузины, армяне и другие христианские подданные Османской империи. На следующей странице своих путевых записок игумен Парфений сообщает, что с их корабля «высадилось много паломников» на острове Родос [12, 1872. Ч. 2, с. 181]. Логично предположить, что это были православные архипелагские греки, которые жили на многочисленных островах Эгейского моря; многие из них в то время еще принадлежали Османской империи. Естественно,

что они путешествовали на российских судах не по льготным паломническим книжкам ИППО, а по обычному коммерческому тарифу. Тем не менее, православное население Ближнего Востока, охотно пользовались нашими судами, т. к. команды и значительная часть пассажиров были для них своими, то есть братьями по вере.

Абсолютное большинство поклонников отправлялось в Святую Землю либо в одиночку, либо небольшой компанией – по два-три человека. Причем эти совсем небольшие группы могли образоваться не обязательно дома, но и в поезде, во время совместного ожидания парохода на афонских подворьях в Одессе, во время плавания по морю. О своих компаньонах по поездке авторы мемуаристы из образованной публике обычно упоминали в своих путевых записках. Что касается простых паломников из крестьян, то они также ехали чаще всего не в одиночку. Об этом свидетельствуют описания повседневной жизни простых паломников на пароходе на пути в Святую Землю, приведенные в воспоминаниях образованных паломников. Отправление крестьян в далекое путешествие группами представляется вполне закономерным, учитывая многовековые традиции общинной жизни в российской деревне. Путешествие хотя бы в небольшой компании делало его в определенной степени более безопасным, а также более интересным и содержательным.

В среде образованных паломников в компанию чаще всего соединялись сослуживцы, один из которых являлся инициатором, а заодно и организатором поездки. Выпускник Казанской духовной академии Н. Г. Гусев преподавал в женском епархиальном училище города Вятки, был активным членом местного епархиального отдела Императорского Православного Палестинского Общества. В 1898 г. вместе с ним в паломничество поехали его земляки и коллеги – преподаватель Вятской духовной семинарии А. Н. Одоев и помощник смотрителя Вятского духовного училища С. С. Липягов. Последний являлся делопроизводителем местного епархиального отдела ИППО [3, 1900. № 7, с. 276; 1904. № 9, с. 4–5, 8].

Отец Александр (Трапицын) – инспектор Вятской духовной семинарии в конце XIX в. поехал в Палестину в сопровождении своих сослуживцев А. Н. П. и Д. П. Ч. Расшифровать эти инициалы нам пока не удалось [20, 1895. № 4, с. 124]. Случаи, когда авторы путевых записок не сообщали полные имена своих спутников, были нередкими. Это объяснялось или некоторой скрытностью самого автора воспоминаний, или же просьбами о «неразглашении» скрывавшихся

за инициалами. В качестве еще одного примера приведем спутников паломника из Астрахани А. Вендеревского, которых он зашифровал под инициалами К. М. М. и Е. С. К. [2, 1887. № 14, с. 568].

А.С. Норов, экс-министр, поэт и собиратель древностей, в свое второе путешествие на Ближний Восток, совершенное в 1861–1862 гг., взял своего племянника Н. П. Поливанова, человека широко образованного, вполне подходившего своему вельможному дяде для совместного путешествия. Характерно, что и тот, и другой написали во время этой поездки и по ее итогам свои путевые заметки: племянник – «Дневник», а его дядя – «Иерусалим и Синай. Записки второго путешествия на Восток А.С. Норова» [17, с. 8].

В ряде случаев коллективы ехавших в Святую Землю были довольно многочисленными. В 1899 году состоялась «поездка» (официально она называлась именно так, а не паломничеством) учащихся 1-й Казанской мужской гимназии в Палестину. Организатором ее являлся преподаватель этого учебного заведения Николай Константинович Горталов – известный в своем городе коллекционер предметов изобразительного искусства, библиофил. Он также являлся делопроизводителем Казанского епархиального отделения Императорского Православного Палестинского Общества и уполномоченным ИППО по продаже паломнических книжек [11, с. 249; 13, с. 385]. Он проделал накануне поездки большую подготовительную работу. Н. К. Горталов дважды ездил на Ближний Восток, внимательно осматривая те достопримечательности, которые он считал нужным в дальнейшем показать своим ученикам, вникал в реалии местной действительности. В Константинополе с ним познакомился вятский паломник Н. Гусев, на которого произвел большое впечатление широкий культурный кругозор казанского педагога и серьезный уровень подготовки экскурсии [3, 1895. № 7, с. 295].

Благодаря этой подготовке путешествие казанских гимназистов состоялось, более того – оказалось очень успешным. Оно в действительности представляло собой нечто среднее между паломничеством и обычной туристической поездкой. В нем участвовали 15 учеников старших классов (VI-го, VII-го и VIII-го) мужской гимназии города Казани. Стоимость поездки при всех скидках и льготах оказалась для них довольно невысокой – около 75 рублей с человека. Молодежь во главе с руководителем добралась пароходом от Казани до Нижнего Новгорода, затем поездом до Москвы и опять же по железной

дороге до Одессы. Важная отличительная особенность их путешествия состояла в том, что во время поездки по стране, они организованно осматривали достопримечательности крупных российских городов. Благодаря любезности уполномоченного ИППО в Одессе М. И. Осипова юноши перед отплытием на пароходе РОПИТ «Чихачев» побывали во многих интересных местах этого русского приморского города. Затем гимназисты во главе с Н. К. Горталовым во время стоянки парохода познакомились с экзотичным для них Константинополем [7, с. 3, 4].

Большую помощь экскурсии гимназистов оказал российский посол в турецкой столице И. А. Зиновьев, который телеграфировал о юных экскурсантах в наше посольство в Греции для того, чтобы русские дипломаты оказали содействие путешественникам на территории Греции [11, с. 104]. С особенно большим интересом они осмотрели находившиеся на их пути Афины и Пирей – колыбель античной цивилизации, о которой они хорошо знали из гимназических уроков по истории.

Здесь же гимназисты по приглашению контр-адмирала Н. И. Скрыдлова – командующего отдельной Средиземноморской эскадрой осмотрели броненосец «Александр II» – ее флагманский корабль, стоявшей в это время около Пирея. Под руководством двух офицеров они познакомились с кают-компанией корабля, машинным отделением, морским госпиталем на борту. Особенно впечатлили их орудия главного калибра «поражающе-огромных размеров». Адмирал лично приветствовал молодежь, пожал каждому руку. Затем гимназисты побывали на минном крейсере «Посадник».

Из Пирея в Смирну молодые путешественники добирались уже не на русском, а на египетском судне «Эль-Каиро», принадлежавшем египетской судоходной компании «Хедивиз» и ходившим под английским флагом. Русские путешественники долго не могли найти здесь подходящего места для ночлега, т. к. ехали третьим классом. Они вынуждены были разместиться в трюме на грязном полу. В отчете об этом отрезке путешествия говорилось следующее: «мы должны были провести вечер и ночь в грязи и духоте трюма» [7, с. 6–8]. Этот путь оставил у гимназистов удручающие воспоминания, особенно в сравнении с более комфортной поездкой на русском судне.

В этом же путешествии среди взрослых, опекавших молодежь, принимал участие не только Н. К. Горталов, но и о. Евгений (Мерцалов), известный паломник-мемуарист. Он заранее вступил в переписку с Горталовым и присо-

единился к гимназистам уже в пути, во время стоянки парохода в Смирне. После пребывания на Святой Земле один из гимназистов – С. Гвоздев отделился от их компании и вместе с Е. Мерцаловым посетил Афон [11, с. 27–30].

После приезда молодых путешественников на родину гимназисты по совету С. Ф. Спешкова, управлявшего тогда Казанским учебным округом, составили описание своего путешествия, разделив между собой этот труд на полтора десятка отдельных очерков, по числу юных путешественников. [7, с. 19].

Другой коллективной поездкой, на которой мы остановимся, была «экскурсия» учащихся Красноярской духовной семинарии летом 1908 года. Идею о поездке подал преподаватель этого учебного заведения иеромонах о. Мефодий (Львовский). Желавших поехать было много, но не все обладали соответствующими материальными возможностями, т. к. большинство семинаристов происходили из семей небогатых сельских священников. При этом подсчеты предполагаемых затрат показали, что с учетом всех льгот путешествие от Красноярска до Иерусалима и обратно обойдется никак не меньше, чем в 100 рублей. Тем не менее, желающие с энтузиазмом приняли участие в выработке маршрута поездки в Палестину и по самой Святой Земле. В действительности эта поездка была все же не экскурсией, а полноценным паломничеством [8, 1909. № 8, с. 35–36].

Все намеревавшиеся ехать упорно готовились к экзаменам и сдали их успешно, так как одним из важных условий поездки были академические успехи семинаристов. Отправились в путь только восемь человек – упоминавшийся выше о. Мефодий, священник села Алтатского о. Петр и шесть воспитанников семинарии. Они прослушали напутственный молебен в семинарской церкви, потом отправились к епархиальному владыке, который благословил их в дальний путь, после этого сели в поезд, который отправлялся из Красноярска на запад [8, 1909. № 8, с. 37].

В заключение небольшого обзора коллективных поездок в Святую Землю подчеркнем, что эти группы формировались на базе ученых заведений, в них участвовали как воспитанники, так и их наставники, а также люди на первый взгляд посторонние, но по своим целям и мировоззрению, близкие к путешественникам по святыням вселенского христианства. Среди учебных заведений, посылавших богомольцев в Палестину мы видим среднее общеобразовательное (1-ю Казанскую мужскую гимназию) и среднее специальное духовное (Красноярскую

семинарию). Были и другие коллективные поездки, например, студентов Московской духовной академии и во главе с ректором ее епископом Арсением (Стадницким), студентов Казанской духовной академии, их тоже возглавлял ректор этого учебного заведения епископ Алексей (Дородницын) и профессор П.К. Жузе [15]. Также нельзя не упомянуть коллективную поездку студентов всех четырех духовных академий России летом 1914 году [19].

О количественных и качественных характеристиках потока русских православных паломников в Святую Землю в последнее десятилетие XIX века дают представление статистические данные. Они приведены секретарем ИППО В. Н. Хитрово в докладе, сделанном им на заседании совета этой организации в ноябре 1899 года.

Василий Николаевич Хитрово сообщал своим коллегам по ИППО, что в течение 68 с половиной месяцев в 1893–1899 годах у Яффы останавливались 586 пароходов РОПИТ, «...из них было:

130 пароходов – совсем без паломников,
379 – с менее 100 паломниками,
36 – с 100–200 паломниками,
17 – с 200–300 паломниками,
18 – с 300–400 паломниками,
5 – с 400–500 паломниками,

и только всего один – с 505 паломниками» [16, с. 174]. То есть, самой распространенной ситуацией было наличие на прибывавшем или отплывавшем пароходе нескольких десятков российских богомольцев.

В течение этого периода (1893–1899 гг.) больше всего паломников ехало по обеим александрийским линиям (прямой и круговой) на Пасху 1881 года в марте – 3702 чел. и в апреле – 3 207 чел., а на Рождество Христово – в декабре того же года – 6947 чел. [1, с. 23]. Именно на эти месяцы приходились те пароходные рейсы РОПИТ, которые везли в Яффу по 300–500 человек каждый. Своего пика такие праздничные ежегодные перевозки достигли накануне Первой мировой войны. Накануне Пасхи в середине марта 1914 года управляющий русскими подвоями в Иерусалиме П. И. Ряжский докладывал вице-председателю ИППО князю А. А. Ширинскому-Шихматову, что накануне несколько пришедших в Яффу российских пароходов доставили в среднем по 400 чел. наших паломников каждый. Он добавил, что три ожидаемых судна РОПИТ привезут еще 1200 человек [16, с. 699].

В докладе В. Н. Хитрово от ноября 1899 г. сообщалось, что с 1893 по 1898 год было прода-

но РОПИТ 20 640 пароходных билетов до Яффы. На одного пассажира 1-го класса приходилось 77 пассажиров 2-го класса и 509 «палубных пассажиров», т. е. путешествовавших на палубе или в трюме. Это были пассажиры 3-го класса, принадлежавшие к бедным слоям населения. Однако в 1870–1880-х годах они именовались в документах РОПИТ пассажирами 4-го класса, а 3-й класс в этих статистических отчетах почему то вообще не упоминался [1, с. 19, 23]. Остановимся на стоимости проезда паломников в Святую Землю, причем не только по морю, но и до Одессы по железной дороге в России. Еще в 1883 году Православное Палестинское Общество заключило соглашение о существенных скидках для наших паломников в Святую Землю [5, с. 13]. Русские богомольцы, отправлявшиеся в далекое путешествие, могли купить паломническую книжку ИППО, в стоимость которой входил льготный проезд по железной дороге и на пароходе до Яффы и обратно. Такие книжки можно было купить у уполномо-

ченных Палестинского Общества во многих губернских центрах европейской части страны.

Большинство уполномоченных являлись священниками, которые были хорошо известны местному населению. Например, в Нижнем Новгороде за книжками нужно было обращаться к протоиерею о. Михаилу (Садовскому), жившему в доме при церкви свв. Козьмы и Дамиана, в Ярославле – к священнику о. Дмитрию (Предтеченскому) из Николо-Мельницкой церкви, в Рязани – к протоиерею о. Михаилу (Лебедеву), жившему на Дворянской улице. Адреса этих уполномоченных регулярно публиковались в местной прессе [13, с. 385].

Приведем таблицу стоимости билетов, с учетом тех льгот, которые были введены ИППО по договоренности с РОПИТ и железнодорожными компаниями. Таблица не раз публиковалась до революции [4, с. 46], мы ее воспроизводим в сокращенном виде, опуская данные по пассажирам 1-го и 2-го классов.

Стоимость проезда в Святую Землю по паломническим книжкам Императорского Православного Палестинского общества по данным за 1911 год [14, с. 469]

Маршруты по железной дороге через Одессу, затем по морю до Яффы и обратно	Стоимость проезда туда и обратно в 3-м классе по ж.д. и на пароходе без продовольствия
От Петербурга через Москву, Курск и Киев	56 руб.
От Москвы через Курск и Киев	51 руб. 50 коп.
От Киева	38 р. 50 к.
От Оренбурга через Рязск, Воронеж и Киев	62 руб. 50 коп.
От Воронежа через Киев	50 руб.

Из приведенных здесь данных отчетливо видно, что, благодаря Императорскому Православному Палестинскому Обществу, стоимость поездки стала вполне доступной даже для крестьянина-середняка. Сравним стоимость проезда из Петербурга в Яффу и обратно по обычному и паломническому тарифам. Обычный билет 3-го класса на поезде от столицы до Одессы стоил 12 рублей 20 копеек, а в оба конца 24 рубля 40 копеек. Билет 3-го класса на пароход до Яффы и обратно обходился в 48 рублей, итого получалось 72 рубля 40 копеек. По паломнической книжке такое путешествие можно было совершить в 1909 году за 56 руб. 50 коп., а в 1911 году – даже за 56 рублей [13, с. 387]. Таким образом, паломник, купивший книжку ИППО, сэкономил около 16 рублей, сумму очень значительную для небогатого крестьянина

Разумеется, путешествие паломников с Русского Севера, а тем более – из Сибири обходилось дороже, что мы видели по приведенным несколько выше сведениям о поездке краснояр-

ских семинаристов. Продовольствие большинство крестьян везли с собой – сухари, чай, сахар и пр. Люди среднеобеспеченные из 2-го класса вполне могли потратить на такую поездку 100–150 рублей без продовольствия на пароходе, а 150–200 руб. – с продовольствием. Что касается билетов для пассажиров 1-го класса с обеспечением соответствующим «первоклассным» столом на пароходе, то они стоили около 300 рублей туда и обратно.

Первые документально подтвержденные сведения о паломничестве жителей Древней Руси в Святую Землю относятся к XII веку, в дальнейшем традиция «хождений» ко Гробу Господню почти не прерывалась на протяжении последующих столетий. Пути россиян в Палестину были разнообразными – морскими и сухопутными, и чаще всего очень сложными и непредсказуемыми по результатам. Только в середине XIX в. на Черном море по инициативе российских властей была создана частно-государственная судоходная компания РОПИТ,

которая стала главным, почти единственным и достаточно надежным перевозчиком по двум основным маршрутам от Одессы до Яффы – Александрийской прямой и Александрийской круговой линиям. Пароходы ходили строго по расписанию, сведения о деятельности компании размещались средствах массовой информации и в справочных изданиях. РОПИТ и Императорское Православное Палестинское Общество сделали немало для того, чтобы снабдить потенциальных богомольцев сведениями о необходимых для паломничества документах. Кроме того, Православное Палестинское Общество заключило соглашения с железнодорожными компаниями и РОПИТ об очень значимых материальных льготах для паломников. Это сделало поездки на Святую Землю, а также и на Святую Гору доступными, в том числе для крестьянина-середняка.

На борту русского парохода наш богомольец чувствовал себя на своей территории. На мачте развивался российский флаг, по разным обстоятельствам даже звучала известная и важная для них мелодия «Боже, царя храни». В Одессе, Константинополе помощь российским пассажирам оказывали наши консульские работники, агенты РОПИТ и ИППО. Все члены команды разговаривали по-русски, хотя в их языке встречались незнакомые слова: бак, камбуз, боцман. Для наших богомольцев все они, начиная от капитана и до последнего матроса теперь, то есть в море, были начальниками. Они могли прикрикнуть на зазевавшегося паломника, от души обругать его, но простому русскому крестьянину было не привыкать к этому, в родной волости или уезде начальников у него было еще больше – от местного сотского или десятского и кончая становым приставом или уездным исправником. Как ни странно это покажется нашим современникам, в том числе и поэтому рядовой русский паломник здесь чувствовал себя как дома.

Библиографический список:

1. Барышников М. Н. Русское общество пароходства и торговли и православное паломничество в Палестину (1865–1881 гг.) // Университетский научный журнал. 2020. № 58. С. 13–27.
2. Вендеревский А. Путевые заметки и св. горе Афонской и Палестине // Астраханские епархиальные ведомости. Ч. неоф. 1887.
3. Гусев Н. Путешествие во Святую Землю // Вятские епархиальные ведомости. Ч. неоф. 1900.
4. Елисеев А. В. С русскими паломниками на Святой Земле весною 1884 года (Очерки, заметки, наблюдения). СПб., 1885. 365 с.
5. Житенев С. Ю. Краткая история Императорского Православного Палестинского Общества. М.: Индрик, 2024. 88 с.
6. Житин Р. Н. Организация русского паломничества в Святую Землю (1858–1889 гг.) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2020. Т. 25. № 184. С. 175–182.
7. Заграничная поездка учеников Императорской Казанской 1-й мужской гимназии летом 1899 года. Казань, 1900. 19 с.
8. Из дневника семинариста. Экскурсия воспитанников Красноярской Духовной Семинарии во Св. Землю летом 1908 г. // Енисейские епархиальные ведомости. Ч. неоф. 1909–1910.
9. Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907. 359 с.
10. Лисовой Н. Н. К истории русского духовного и политического присутствия в Святой Земле и на Ближнем Востоке // Россия в Святой Земле. Документы и материалы. Т. 1. М.: Индрик, 2015. С. 9–68.
11. Мерцалов Евгений, священник. От Петрозаводска до Иерусалима и обратно. Путевые заметки и впечатления паломника. М.: Индрик, 2014. 256 с.
12. Парфений, игумен. Вторичное мое странствование во святы град Иерусалим и во святую гору Афонскую в 1870–1871 годах // Душеполезное чтение. 1872.
13. Путеводитель Русского общества пароходства и торговли. 1909 год. Одесса, 1909. 476 с.
14. Путеводитель Русского общества пароходства и торговли. 1911 год. Одесса, 1911. 564 с.
15. Путевые заметки паломников-студентов Казанской духовной академии: (Экскурсия по Ближнему Востоку летом 1907 г.). Казань, 1908. 251 с.
16. Россия в Святой Земле. Документы и материалы. М.: Индрик, 2020. Т. III. Ч. 1. 744 с.
17. Румановская Е. Л. Два путешествия в Иерусалим в 1830–1831 и 1861 годах. М.: Индрик, 2006. 200 с.
18. Скалон Д. А. Путешествие по Востоку и Святой Земле в свите великого князя Николаевича в 1872 году. М.: Индрик, 2007. 220 с.
19. Сухова Н. Ю. Паломничество на Православный Восток студентов духовных академий летом 1914 года // Православный Палестинский сборник. Вып. 109. М.: Индрик, 2014. С. 189–216.
20. Трапцын А. Из впечатлений паломника в Св. землю // Вятские епархиальные ведомости. Ч. неоф. 1895–1899.

©Балдин К. Е., 2026