

## СТАНОВЛЕНИЕ ПРИХОДА СВЯТО-НИКОЛАЕВСКОЙ (ПОЛЕССКОЙ) ЦЕРКВИ г. ГОМЕЛЯ

История становления прихода Гомельской Свято-Николаевской церкви являет собой пример реализации инициативы рабочих и служащих Полесских железных дорог, отсюда ее второе название «Полесская церковь» или «железнодорожная». Необходимость постройки данного храма была обусловлена многочисленностью железнодорожников в Гомеле, испытывавших затруднения в удовлетворении своих религиозных потребностей.

Началу строительства церкви предшествовала кропотливая работа по созданию Попечительства, в состав которого записались 120 человек. Первое общее собрание состоялось 28 мая 1900 года. Из-за болезни благочинного протоиерея Григория Петрашеня молебны совершили два законоучителя железнодорожных школ священники Александр Свидерский и Федор Страдомский [1, л. 19–20 об.]. Председателем Попечительского совета был избран начальник Мозырского отделения Минского жандармского полицейского управления подполковник Н. П. Касаткин. В состав совета также входили товарищ председателя Попечительства Н. А. Петров, два постоянных члена В. В. Покровский и А. П. Чернай, казначей Н. И. Гартьер, секретарь В. А. Поборчий, члены ревизионной комиссии О. В. Беньковский, В. С. Селезнев, И. М. Русинов, председатель строительного комитета инженер путей сообщения Н. И. Крылов и два его члена Р. Ф. Крутько и И. С. Денисов. Среди почетных членов Попечительства значились епископ Могилевский и Мстиславский Мисаил, протоиереи Иоанн Сергиев (Кронштадтский), князь Ф. И. Паскевич с супругой, Могилевский губернатор Н. А. Зиновьев, начальники Полесских (инженер А. Ю. Фрид) и Либаво-Роменской железных дорог, министр путей сообщения князь М. И. Хилков [1, л. 14 об., 30–31, 45–46, 50, 66].

Попечительский совет в обосновании необходимости строительства храма на станции Гомель-Полесский указал количество православных, проживавших около станции и в близлежащих деревнях. Одних только служащих на Полесских железных дорогах насчитывалось 702 мужчины, 399 женщин и 436 детей, а с учетом жителей деревень Старая и Новая Мильча, Лещинец, Титенки всего будущих прихожан насчитывался 6051 человек [1, л. 1–2]. При станции Гомель-Полесский существовала церковно-приходская школа (81 учащийся) и техническое училище,

обеспечивавшее Либаво-Роменскую и Полесские железные дороги специалистами (80 учащих, 75% составляли православные) [1, л. 4].

Железнодорожные рабочие и служащие из-за удаленности городских храмов от мест проживания, а также из-за специфики своей работы не могли регулярно посещать богослужения. Касаткин по случаю открытия Попечительства отметил: «Долго и тщетно каждый из нас лелеял мечту иметь поближе храм Божий. Мы все <... > собранные с разных концов России, будучи заняты по часам и минутам, ощущаем крайнюю потребность помолиться в храме Божиим и не могли этого исполнять по отдаленности от существующих в Гомеле церквей. Умилительные всенощные нам приходилось выслушивать на вокзале, среди буферных столов, в мастерских рядом с верстаками и, в лучшем случае, в детской школе, где ничто не приспособлено для Богослужений. Литургию же здесь поблизости нам вовсе не приходилось слышать, разве только иногда заедет с Полесских дорог Вагон-Церковь, да и то один-два раза в год. Святые Таинства и христианский долг мы вынуждены были совершать в отдаленных церквях наскоро, без должного молитвенного настроения, так как служба не позволяла. Сообщение с городскими церквями, особенно в распутицу, было сопряжено с большими неудобствами. Дети наши, школьники, подчас плохо одетые, должны были ходить в церковь за три-четыре версты. Наша железнодорожная служба, вынуждающая часто отступать от повседневных привычек, превращающая день в ночь и наоборот, при постоянном напряжении не дает возможности сотворить как должно ежедневных молитв» [1, л. 11–12 об.].

Касаткин составил устав Попечительства, а также заручился поддержкой этого начинания у начальства Либаво-Роменской и Полесских железных дорог и министра путей сообщения М. И. Хилкова. Стоит отметить, что при Хилкове в Российской империи были наибольшие темпы строительства железных и автомобильных дорог. Сам князь, будучи на строительстве Трансатлантической магистрали в США, начал свою карьеру с простого рабочего. В годы Русско-японской войны Хилков обеспечил бесперебойную доставку грузов на Дальний Восток, вплоть до прокладки временных путей по льду Байкала, и сам повел состав.

Активно участвовал в организации строительства Николаевской церкви хозяин Гомельского имения князь Ф. И. Паскевич, который под постройку храма пожертвовал 1200 квадратных сажень земли.

Попечительство не располагало достаточными средствами и искало возможности экономить. Получить финансирование от Святого Синода на постройку храма можно было только по ходатайству епархиального начальства и по предоставлении проекта и сметы. Начальник Полесских железных дорог А. Ю. Фрид еще в феврале 1900 года посоветовал Касаткину обратиться к епархиальному архитектору в Вильно, так как в Управ-

лении не было такого инженера, который бы составил план и смету по постройке храма. Сохранившаяся переписка свидетельствует о том, что Попечительство обращалось к архитектору В. П. Семячкину, который проектировал церковь для Сияжского мужского монастыря Саранского уезда Пензенской губернии [1, л. 27–27 об.]. За составление проекта без колокольни он попросил 300 рублей. Письмо от Семячкина пришло 20 июня 1900 года, а 10 июля из Минска пришел ответ от специалиста А. Страшкевича, согласного взяться за составление проектно-сметной документации, но предупреждавшего, что у него много заказов; за работу он просил 1% со сметной стоимости проекта [1, л. 40–40 об.]. По его расчетам храм на тысячу человек обошелся бы в 45–50 тысяч рублей, что для заказчика было довольно дорого.

Попечительский совет обращался за помощью к руководству Конотопского отделения Московско-Киевской железной дороги. Смета и план привокзальной церкви на станции Конотоп могли бы ускорить и удешевить процесс составления необходимой документации на гомельскую привокзальную церковь. Но документы не были обнаружены, и начальник Конотопского отделения Московско-Киевского жандармского полицейского управления железных дорог в письме от 4 ноября 1900 года советовал обратиться по этому вопросу к Управляющему дорогой инженеру путей сообщения С. В. Мошкову [1, л. 81–81 об.]. Затянувшийся процесс составления сметы и плана привел к тому, что 30 тысяч рублей, выделенные для привокзальной церкви Гомеля, были перенаправлены хозяйственным управлением Синода на постройку храма на месте упраздненного в Гомеле Преображенского кладбища [1, л. 48–48 об.].

В конечном итоге князь Паскевич предложил Попечительству воспользоваться услугами местного гражданского инженера С. Д. Шабуневского. За составление плана и сметы Николаевского храма инженер получил 350 рублей, но, впрочем, до сих пор нет уверенности, что он был автором проекта, и этот вопрос требует дополнительного изучения [2, с. 34]. В декоративно-художественном оформлении Никольской церкви присутствовали детали, встречавшиеся в других постройках Полесских железных дорог (крупные ниши, зубчатый фриз). В целом архитектура здания была выдержана в псевдорусском стиле.

Попечительский совет проделал большую организационную работу по сбору средств на строительство, поиску недорогого строительного материала и получению льготного тарифа на доставку его по железной дороге, оформлению купчей на землю для прилегающей улицы и дарственной на землю под строительство храма. В процессе оформления дарственной возник вопрос, на кого оформлять документы. Управляющий Гомельским имением князя Ф. И. Паскевича уведомил Попечительство, что земля не может быть оформлена на имя Попечительства,

так как это временное учреждение. В результате дарственная была оформлена на правление Полесских железных дорог. Все документы хранились в правлении до окончания строительства и образования приходского братства [1, л. 28–29, 60].

С появлением нового храма возникла проблема планировки новой улицы. Прилегающая к строящейся церкви земля принадлежала гомельским крестьянам. Могилевский губернатор предупредил Попечительство, что он лишен возможности оказывать содействие в безвозмездном отчуждении земли под улицу и переулок для строящейся привокзальной церкви. Крестьяне готовы были уступить землю за умеренную плату. Кроме того, машинист П. Брокерев предлагал купить у него 600 квадратных сажень земли с тремя домами и хозяйственными постройками. Его участок прилегал к территории, на которой планировалось строительство храма. Попечительство посчитало цену приемлемой и планировало приобрести эту землю при первой возможности [1, л. 33, 52–52 об., 102–102 об.].

После того как от Могилевской духовной консистории и епископа Могилевского и Мстиславского Мисаила было получено разрешение на сбор пожертвований на строительство, 17 января 1901 года Управление Полесских железных дорог распорядилось разместить две кружки для добровольных пожертвований. Одна должна была находиться в станционном здании, другая в мастерских депо [3, л. 5, 7]. Храм строили всем миром. Среди жертвователей были представители разных сословий Российской империи: рабочие, служащие, крестьяне, купечество, духовенство, дворяне. К 14 февраля 1901 года было собрано 3 тысячи рублей. На депозит Управления к 1 июля 1901 года поступило пожертвований на сумму 259 рублей 87 копеек [3, л. 17–17 об., 53]. Обер-прокурор Синода В. К. Саблер проявил заинтересованность в своевременном финансировании строительства церкви для железнодорожников, поскольку его затягивание могло охладить рвение людей. Синод выделил 30 тысяч рублей, и в 1901-м Попечительство получило первые 10 тысяч рублей [1, л. 16].

К подготовительным работам по закладке привокзальной церкви приступили 31 мая 1901 года. К этому времени сменился председатель Попечительского совета. Поскольку Касаткин перевелся на службу в Санкт-Петербург, Попечительский совет возглавил инженер В. В. Покровский [3, л. 53–54]. Закладка храма состоялась 9 мая 1902 года, в день святителя Николая Мирликийского, а освящен он был 22 октября 1904 года по благословению епископа Могилевского и Мстиславского Стефана при большом стечении народа. Возглавил освящение благочинный Гомельских церквей протоиерей Александр Зыков, авторитетный и любимый гомельчанами священник. Сослужили ему не менее извест-

ные священники – краевед и публицист протоиерей Федор Жудро, священник гомельского Петро-Павловского собора Александр Свидерский, священник гомельской Троицкой церкви Федор Страдомский и священник из села Красное Иоанн Терентиенко.

Из страховых документов 1910 года известно, что фундамент в полтора аршина под строением Николаевской церкви был из дикого камня. Стены от фундамента до купола кирпичные, купол деревянный (из досок, войлока и толи), покрытый железом и покрашенный. Крыша церкви железная, была покрашена зеленой краской. Длина церкви, считая и колокольню, 14 сажень. Наибольшая ширина церкви 7,5 сажени. Высота до деревянного купола 6,5 сажени, а высота купола 4 сажени. На церкви и колокольне имелись две большие главки и одна малая. Церковь в три света: в нижнем ряду 10 окон, в верхнем 12, в куполе 4 окна. Во всех окнах двойные рамы. Полы цементные из плиток. Иконостас длиной в 10 аршин, высотой в 5 аршин. Церковь имела печное отопление. Колокольня была в три яруса [4, л. 2–2 об.].

Для новой церкви необходимо было приобрести богослужебные принадлежности, утварь, иконы, и частично потребность была удовлетворена за счет перераспределения имущества других церквей Гомеля. По данным 1911 года утвари в церкви было еще недостаточно [5, л. 1].

Стараниями прихожан в 1904-м построен дом для псаломщика и сторожа, для хозяйственных нужд – сарай. Судя по описанию в страховом деле, сторожка была построена основательно: деревянные стены на кирпичном фундаменте, железная крыша, окрашенная зеленой масляной краской. Длина сторожки 15 аршин, ширина – 9, высота 6 аршин. 9 окон с двойными рамами. Отапливался дом русской печкой и голландкой [4, л. 2]. Вплоть до закрытия Полесской церкви в 1929 году храм и прилегающие строения находились в хорошем состоянии, о чем свидетельствуют страховые документы 1920-х и акт передачи здания церкви правлению Западной железной дороги [6, л. 124–125; 7, л. 9; 8, л. 50].

При Полесской церкви имелись мужская и женская церковно-приходские школы. Школы были на содержании Управления Полесских железных дорог. В 1915 году в них обучались 300 мальчиков и 150 девочек, на что было выделено 4118 рублей [9, л. 45–46 об.].

До революционных событий 1917 года в Полесской церкви сменились три настоятеля. Первым ее настоятелем 7 декабря 1904 года, согласно прошению, стал священник Даниил Федотович Окиншевич, 1868 г. р., сын священника, окончивший Могилевскую духовную семинарию. С 1 января 1905 года он назначен законоучителем мужской и женской церковно-приходских школ Полесских железных дорог. К 1909 году был отцом семерых детей, имел различные награды за усердное священническое служение [5, л. 3 об.–4].

В 1912 году у него возник конфликт с учителем мужской школы Полесских железных дорог Осипом Андреевичем Сухим (отцом известного конструктора Павла Осиповича Сухого) [10, л. 3, 9]. В чем суть конфликта – неизвестно, но, возможно, этот инцидент повлиял на перемещение о. Даниила на другой приход: с 1914 года он настоятель Свято-Успенского храма в местечке Городец Рогачевского уезда Могилевской губернии.

4 декабря 1906 года, по ходатайству архиерея Могилевской епархии, Синод своим указом ввел должности 2-го причта при Полесской железнодорожной церкви, сократив при этом духовенство в других городских церквях. На открывшуюся должность второго священника 6 февраля 1907 года был назначен диакон Петро-Павловского собора Владимир Бутомо, и 18 февраля он рукоположен в сан иерея. Но фактически ему пришлось служить в приписной Успенской церкви-школе Либаво-Роменской железной дороги, которую в последующем преобразовали в отдельную приходскую [11, с. 40].

Отец Владимир родился в 1879 году, сын священника, окончил в 1901-м Могилевскую духовную семинарию, некоторое время был учителем и надзирателем за учениками в Гомельской железнодорожной церковно-приходской школе, в 1903 году рукоположен в сан диакона к Петро-Павловскому собору, временно был иподиаконом при Могилевском кафедральном соборе, потом вновь перемещен к Гомельскому собору, где в 1904–1907 годах был законоучителем в городской женской двуклассной, Полесской женской и соборной мужской школах. Из наград имел набедренник (1908) и фиолетовую скуфью (1914), его оклад составлял 600 рублей в год от казны, а также получал за преподавание Закона Божия от училищного Совета 405 рублей в год и за совершение богослужений для железнодорожников от управления Либаво-Роменской железной дороги 200 рублей в год. В 1909-м избран секретарем Совета Гомельского православного Братства, в 1915 году утвержден членом правления городского духовного училища. Был репрессирован в годы советской власти [12, л. 53–53 об.].

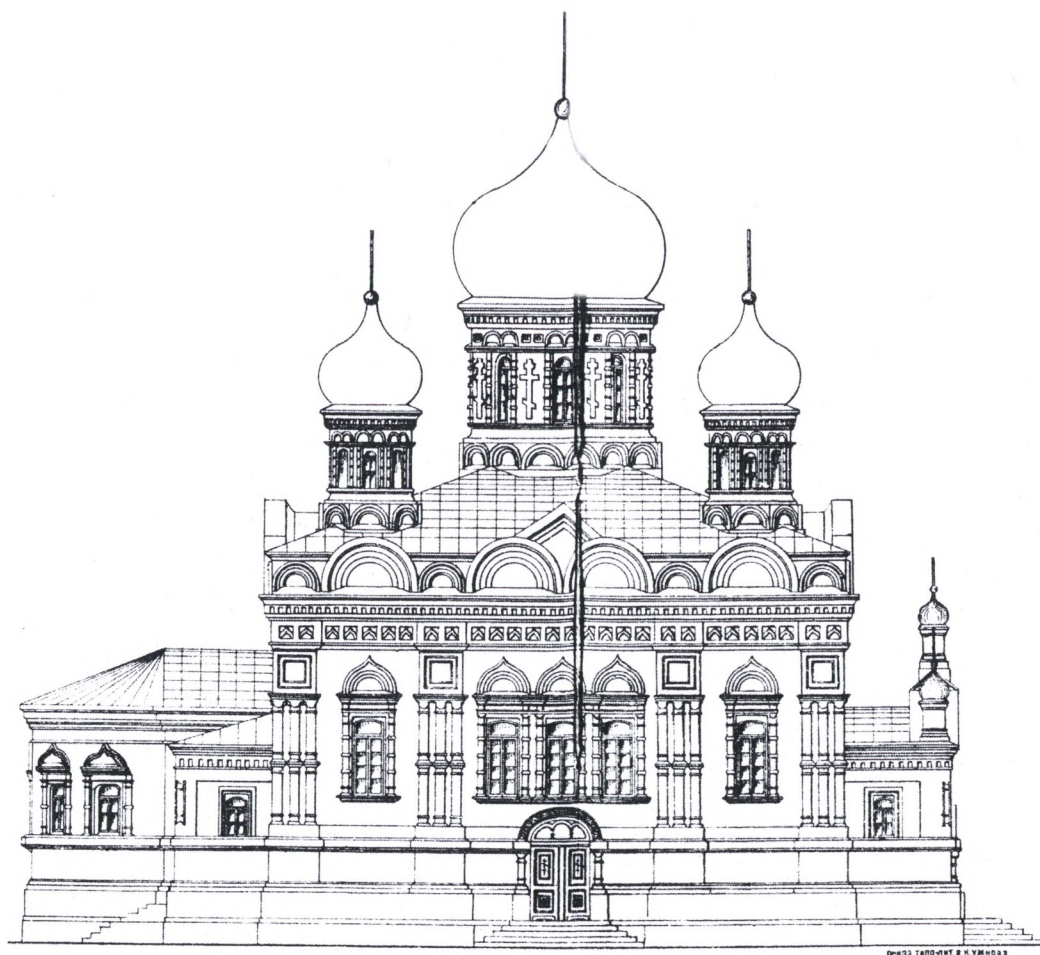
В 1914 году в Николаевскую церковь был назначен священник Константин Леплинский, 1865 г. р., сын диакона. В 1888-м он окончил полный курс Могилевской духовной семинарии, а по окончании курса состоял законоучителем в Жлобинской железнодорожной церковно-приходской школе. В 1890 году рукоположен епископом Сергием в сан священника с назначением в Покровскую церковь города Сенно, в 1891–1908 годах служил в Речковской церкви Гомельского уезда, затем был перемещен к Городецкой церкви Рогачевского уезда, где исполнял обязанности благочинного 3-го округа Рогачевского уезда и в 1911-м был утвержден в данной должности. Будучи настоятелем Николаевской (Полесской) церкви, он с 1914 года состоял законоучителем в гомельских

Полесских церковно-приходских школах. За особые труды по благоустройству прихода, ревностное и аккуратное исполнение пастырских обязанностей неоднократно отмечался наградами правящего архиерея, а в качестве законоучителя в 1913 году был награжден книгой «Библия» от Святого Синода. По данным 1915 года его сын Константин служил поручиком 15-го артиллерийского полка, другой сын Николай обучался в морском гардемаринском училище, а младшие дети – Елена, Ксения и Юрий – учились в гомельских гимназиях [9, л. 47–47 об.].

Приход Полесской железнодорожной церкви отличался большой сплоченностью, что впоследствии помогло сохранить приходскую жизнь в непростых условиях 1917 года, когда под ударом оказался строй церковной жизни, а также в 1920-е, когда прихожане активно отстаивали свое право на храм, что было полной неожиданностью для большевистского руководства Гомеля.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:

1. НИАБ. – Ф. 3051. – Оп. 1. – Д. 1.
2. Чернатов, В. М. Станислав Шабуневский / В. М. Чернатов. – Минск : Беларусь, 2005. – 95 с.
3. НИАБ. – Ф. 2415. – Оп. 1. – Д. 62.
4. НИАБ. – Ф. 2301. – Оп. 1. – Д. 260.
5. НИАБ. – Ф. 2936. – Оп. 1. – Д. 1.
6. ГАГО. – Ф. 9. – Оп. 1. – Д. 261.
7. ГАГО. – Ф. 9. – Оп. 1. – Д. 502.
8. ГАГО. – Ф. 296. – Оп. 1. – Д. 297.
9. НИАБ. – Ф. 2301. – Оп. 1. – Д. 693.
10. НИАБ. – Ф. 2301. – Оп. 1. – Д. 542.
11. Могилевские епархиальные ведомости. – 1907. – № 4 (часть официальная).
12. НИАБ. – Ф. 2301. – Оп. 1. – Д. 1348.

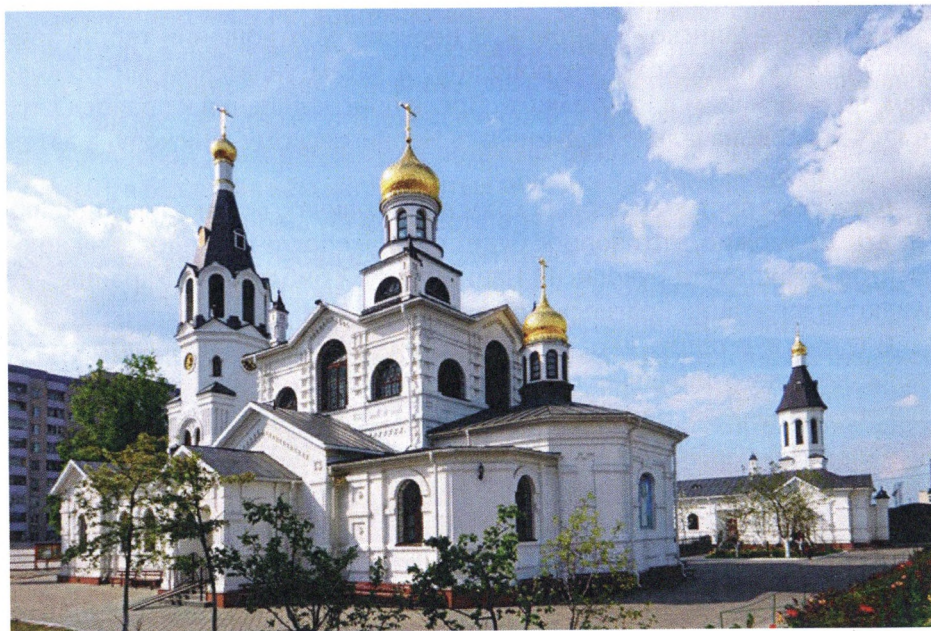


Фасад церкви в Сияжском монастыре Саранского уезда Пензенской губернии.  
Проект архитектора В. П. Семячкина. Так могла выглядеть Никольская церковь





Свято-Николаевская (Полесская) церковь в Гомеле. 1950-е годы



Свято-Николаевская (Полесская) церковь в Гомеле. Современный вид