

ЦЕРКОВНО- АДМИНИСТРАТИВНЫЕ МЕХАНИЗМЫ И ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ: НА ПРИМЕРЕ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ВОПРОСА В ЕПАРХИЯХ РУССКОЙ ПРАВОСЛАВНОЙ ЦЕРКВИ В БЕЛОРУССКОЙ ССР (1945–1950 ГГ.)

Вячеслав Вячеславович Козлов

студент магистратуры
Московской духовной академии
специалист по учебно-методической работе
кафедры Церковной истории МДА
141300 Сергиев Посад, Лавра, Академия
kozlov.vya4eslav@yandex.ru

Для цитирования: Козлов В. В. Церковно-административные механизмы и государственное регулирование: на примере решения транспортного вопроса в епархиях Русской Православной Церкви в Белорусской ССР (1945–1950 гг.) // Церковный историк. 2025. № 4 (22). С. 123–145. DOI: 10.31802/СН.2025.22.4.008

Аннотация

УДК 322.9

В данной статье на конкретных примерах рассматривается решение транспортных проблем в православных епархиях на территории Белорусской ССР, с особым акцентом на конфликт вокруг замены автомобиля «Опель-Адам» на «Вандерер» в 1950 году. Этот эпизод, связанный с деятельностью епископа Сергия (Ларина), демонстрирует не столько

материально-технические сложности обустройства епархиального быта в послевоенный период, сколько механизмы церковно-административного управления, а также стратегии взаимодействия с советскими властями в условиях идеологического давления. Преподобный Сергей использует транспортный конфликт с уполномоченным Макаренко для достижения личных целей: дискредитации оппонентов и утверждения собственного архиерейского статуса среди клириков епархии и регионального руководства. В работе применяется комплекс методов: сравнительно-исторический, источниковедческий анализ, а также гипотетико-дедуктивный подход, позволяющий формулировать и проверять предположения о мотивах действий церковных иерархов. Такой методологический синтез дает возможность не только восстановить событийную канву, но и выявить глубокие механизмы взаимодействия религиозных институтов и государственных структур в условиях советской политической системы.

Ключевые слова: «Опель-Адам», «Вандерер», Уполномоченный Совета по делам Русской Православной Церкви, Православная Церковь в Гродно, история Гродненской епархии, обустройство православных епархий на территории БССР, архиерейский автомобиль, архиепископ Питирим (Свиридов), Гродненское епархиальное управление, епископ Сергей (Ларин), архиепископ Викторин (Беляев), белорусские архиереи, положение Русской Православной Церкви в послевоенные годы.

Church-Administrative Mechanisms and State Regulation: A Case Study of the Transport Issue in the Dioceses of the Russian Orthodox Church in the Belarusian SSR (1945–1950)

Vyacheslav V. Kozlov

MA Student at the Moscow Theological Academy

Specialist in Teaching and Learning Support

at the Department of Church History of the Moscow Theological Academy

141300, Sergiev Posad, Holy Trinity St. Sergius Lavra, Academy

kozlov.vya4eslav@yandex.ru

For citation: Kozlov, Vyacheslav V. "Church-Administrative Mechanisms and State Regulation: A Case Study of the Transport Issue in the Dioceses of the Russian Orthodox Church in the Belarusian SSR (1945–1950)". *Church Historian*, № 4 (22), 2025, pp. 123–145 (in Russian). DOI: 10.31802/CH.2025.22.4.008

Abstract. This article investigates, through detailed case studies, the resolution of transportation issues within the Orthodox dioceses situated in the territory of the Byelorussian Soviet Socialist Republic (BSSR). Particular attention is given to the 1950 controversy concerning the substitution of an "Opel Adam" automobile with a "Wanderer". This incident, associated with the activities of Bishop Sergius (Larin), exemplifies not merely the material and technical challenges of organising diocesan life in the aftermath of the Second World War but also illuminates the mechanisms

of ecclesiastical administrative management and the strategies employed for interaction with Soviet authorities under prevailing ideological constraints. His Eminence Sergius leveraged this transport dispute with the Commissioner of the Council for the Affairs of the Russian Orthodox Church to pursue personal objectives: discrediting adversaries and consolidating his episcopal authority among the diocesan clergy and regional officials. The research utilises a multifaceted methodological framework, incorporating comparative-historical analysis, source criticism, and a hypothetico-deductive approach. This combination facilitates the formulation and rigorous testing of hypotheses concerning the motives underpinning the actions of ecclesiastical hierarchs. Such an integrated methodology not only enables the reconstruction of the sequence of events but also aids in uncovering the underlying mechanisms governing the interaction between religious institutions and state authorities within the context of the Soviet political system.

Keywords: "Opel Adam", "Wanderer", Commissioner of the Council for the Affairs of the Russian Orthodox Church, Orthodox Church in Grodno, history of the Grodno Diocese, organisation of Orthodox dioceses within the BSSR, archiepiscopal vehicle, Archbishop Pitirim (Sviridov), Grodno Diocesan Administration, Bishop Sergius (Larin), Archbishop Victorin (Belyaev), Belarusian hierarchs, the position of the Russian Orthodox Church in the post-war period.

Введение

В послевоенные годы владельцы частных автомобилей в СССР находились под идеологическим подозрением. Они нередко сталкивались с ярлыком «частников», а само обладание транспортом могло трактоваться как свидетельство нетрудовых доходов. Однако к 1970-м годам, в эпоху, когда Юрий Визбор воспевал в своих песнях романтику автопутешествий («Нет мудрее и прекрасней средства от тревог, чем ночная песня шин, длинной-длинной серой ниткой стоптанных дорог штопаем ранения души»¹), отношение к личному автомобилю существенно изменилось — из символа «спекуляции» он превратился в атрибут свободы и индивидуальной мобильности. Эта трансформация отражала более широкие социальные изменения — от жестких послевоенных ограничений к частичной либерализации быта в период «развитого социализма».

Среди ключевых факторов, повлиявших на этот процесс, можно выделить массовое появление трофейных автомобилей (около 50 тыс. официально ввезенных единиц), легализовавших частное владение транспортом, а также постепенную эволюцию официального дискурса, в котором материальные блага переставали быть исключительно признаком «буржуазного пережитка»².

Подобные тенденции прослеживались и в церковной среде. На примере епархий Русской Православной Церкви на территории Белорусской ССР в первые послевоенные годы (1945–1950) особенно наглядно видно, как транспортная проблема становилась важным фактором для церковного управления в условиях разрушенной инфраструктуры, инструментом внутрицерковной борьбы и реализации властных полномочий, а также индикатором изменяющихся отношений между Церковью и советским государством.

Таким образом, через призму примеров решения транспортных вопросов можно проследить широкие процессы, характеризующие положение Русской Православной Церкви в послевоенные годы — от хозяйственных вопросов до властных противоречий как внутри церковной структуры, так и в её отношениях с государством.

- 1 Приводимые строки принадлежат песне Ю. Визбора «Ночная дорога» (1952, второе название — «Не верь разлукам, старина»). Эта песня стала неофициальным гимном автомобилистов и любителей авторской песни.
- 2 *Иксанов М.* Плоды Победы: трофейные автомобили. [Электронный ресурс]. URL: <https://m.kolesa.kz/content/news/plody-pobedy-trofejnye-avtomobili/> (дата обращения: 25.04.2025).

Временные рамки исследования (1945–1950 гг.) определены периодом активного использования трофейных автомобилей в СССР и общими — характерными для послевоенного времени — транспортными сложностями.

Основу исследования составляют неопубликованные материалы фонда 951 Национального архива Республики Беларусь (НАРБ), включающие официальную переписку архиереев с Советом по делам Русской православной церкви, отчеты уполномоченных, а также опубликованные документы из Государственного архива Гродненской области³, которые в совокупности раскрывают институциональные аспекты церковно-государственных отношений, демонстрируя стратегии адаптации духовенства, характерные конфликты и посредническую роль уполномоченных. Важным дополнением служат мемуарные свидетельства и воспоминания епископа Василия (Родзянко), М. Е. Губонина и З. А. Масленниковой, которые позволяют не только реконструировать личностные мотивации церковных деятелей, но и провести сравнительный анализ между формальными архивными данными — отчётами уполномоченных — и неформальными свидетельствами о принципах взаимодействия и контактов с представителями государственной власти⁴.

Транспортные инициативы: от автомобиля архиепископа Василия (Ратмирова) к самолёту архиепископа Питирима (Свиридова)

Автомобиль в советском обществе воспринимался противоречиво. С одной стороны, как предмет индивидуального пользования он ассоциировался с мещанством и буржуазным образом жизни, что вызывало критику со стороны официальной пропаганды. С другой стороны, будучи достижением технического прогресса, машина символизировала успехи индустриализации, что обеспечивало ей место в социалистической реальности. Это двойственное отношение нашло отражение в создании в 1920–30-е годы специализированных организаций (таких

3 Православная церковь на территории Гродненской области (1944–1991 гг.): документы и материалы / сост. Н. А. Бекиш [и др.]; научн. ред.: С. В. Силова, А. С. Горный, прот. А. Велисейчик. Гродно: Гродненская типография, 2020. 190 с.

4 Кострюков А. А., Кривошеева Н. А. Новые документы к жизнеописанию архиепископа Сергия (Ларина). Воспоминания епископа Василия (Родзянко) и М. Е. Губонина // Вестник ПСТГУ. Серия 2: История. История РПЦ. 2009. № 30. С. 123–150.

как «Автодор»), выпуске журнала «За рулём», проведении автопробегов и популяризации автомобильной темы в кинематографе⁵.

Эта двойственность особенно ярко проявилась в церковной среде. Если для советского общества личный автомобиль был одновременно символом «мещанства» и научно-технического развития, то для епархий он становился ещё и насущной необходимостью. Транспортная проблема оставалась одной из наиболее острых для белорусских епархий в послевоенный период, и архиереи вынуждены были решать её собственными силами. В 1945 году архиепископ Минский и Белорусский Василий (Ратмиров)⁶ купил автомобиль «с рук» через начальника правительственного гаража за 13 000 рублей. Однако затраты на ремонт оказались сопоставимы с первоначальной стоимостью, а машина так и не стала исправно функционировать⁷.

В своем отчете Уполномоченный по делам Русской Православной церкви по БССР А. Д. Лобанов, отмечая транспортные трудности архиепископа Василия, предложил выделить один автомобиль для совместного использования архиереем и представителем государственной организации — самим республиканским уполномоченным Лобановым. Такая забота со стороны уполномоченного является скорее частным исключением, и не приветствовалась в Совете по делам Русской православной церкви.

Но не только наземный транспорт мог оказаться в епархиальном распоряжении в первые послевоенные годы. В период относительной либерализации церковной политики, архиепископ Минский и Белорусский Питирим (Свиридов) проявил необычную для церковного иерарха инициативу, выступив с предложением приобрести для нужд епархии самолёт «У-2» («кукурузника»). Этот смелый замысел, направленный на организацию оперативного сообщения между Минском

5 *Мирская М. Л.* Автомобиль в советской культуре. Препринт WP20/2013/03 Серия WP20 Философия и исследования культуры. М., 2013, С. 42.

6 Ратмиров Василий (1881/1887–после 1947) – бывший архиепископ Минский и Белорусский – первый общеполорусский архипастырь, занимавшийся восстановлением церковной жизни после Великой Отечественной войны. Окончил Ставропольскую духовную семинарию (1908). Священник с 1909 г., в 1920 г. принял монашество. В 1921 г. хиротонисан во епископа Ейского, но в 1922 г. перешел в обновленчество, где получил сан «митрополита». В 1941 г. покаялся и был принят в Русскую Православную Церковь. В годы войны сотрудничал с советской разведкой. С 1944 г. – архиепископ Минский и Белорусский. В 1946 г. из-за финансовых махинаций и раскрытия факта отречения от сана у обновленцев был запрещен в служении и исчез. Дальнейшая судьба неизвестна. См.: Василий (Ратмиров) // ПЭ. Т. VII. М.: 2004. С. 93–94.

7 НАРБ. 951.1.2. Л. 140–144.

и Жировицами (расстояние 230 км), где располагалась духовная семинария и монастырь, неожиданно получил поддержку республиканского уполномоченного В. С. Менькова, который в своём докладе Г. Г. Карпову от 3 июня 1947 года подробно обосновывал эту необходимость: «Минская духовная семинария размещена в Жировицком монастыре, который находится в м. Жировицы Слонимского района Барановичской области в 12 километрах от гор. Слонима и 18 км от железной дороги, чтобы попасть в Жировицы поездом нужно ехать до ст. Барановичи, и в Барановичах делать пересадку на Слоним т. к. прямого поезда Минск-Слоним не имеется. Приглашаемые преподаватели, как-то: Конституции СССР и других предметов, посещать семинарию отказываются из-за неудобных средств передвижения; так, например, преподаватель Конституции СССР, который имеет 2 часа в неделю, чтобы дать лекцию, ему необходимо потратить на дорогу 2-е суток. Для урегулирования этого вопроса и нормальной связи с семинарией, архиепископ Белорусский Питирим в разговоре просил оказать ему содействие для приобретения самолета “У-2”»⁸.

Меньков, получив информацию от начальника Минского аэропорта, далее указывал: «По наведению справки нач. Минского Аэропорта пояснил, что самолет “У-2” можно приобрести с разрешения Маршала Авиации тов. Астахова Ф. А. С своей стороны полагал бы разрешить архиепископу Белорусскому Питириму приобрести за наличный расчет самолет “У-2”». Однако уже 30 июня 1947 года последовал категорический ответ члена Совета Иванова: «Вопросом приобретения Минской епархией самолета “У-2” для налаживания нормальных связей с Жировицкой духовной семинарией Вам заниматься нецелесообразно. Епископу Питириму разъясните, что этот вопрос возбужден преждевременно»⁹.

Реакция центральных властей на просьбу о содействии в покупке самолета оказалась однозначно отрицательной. Совет по делам русской православной церкви в резкой форме отверг эту инициативу, назвав её «преждевременной» и, указав на «нецелесообразность» подобных ходатайств, полностью закрыл вопрос для дальнейшего обсуждения. Этот эпизод с попыткой приобретения самолёта для нужд епархии, как и стремление уполномоченного Лобанова помочь в решении транспортных проблем епископа Василия (Ратмирова), характерно отражают особенности послевоенного периода. В это время церковные иерархи, ободрённые временным потеплением в отношениях с государством,

8 НАРБ. 951.1.9. Л. 25.

9 НАРБ. 951.1.9. Л. 42.

допускали возможность реального сотрудничества и расширения сферы своей деятельности. Местные уполномоченные иногда действительно шли навстречу подобным инициативам, возможно, искренне веря в декларируемую линию на «нормализацию» церковной жизни.

Однако центральные власти жёстко и последовательно пресекали любые попытки выйти за установленные рамки, тем самым демонстрируя истинные пределы так называемого «церковного возрождения» в СССР. Конкретно этот случай с самолётом особенно наглядно показывает расхождение между декларациями о поддержке Церкви и реальной политикой властей, для которых любые проявления церковной самостоятельности оставались неприемлемыми.

Автомобили епископа Сергия: транспортные средства и средства управления

Решение епископа Сергия (Ларина) 1950 года о замене служебного транспортного средства с модели «Опель-Адам»¹⁰ на «Вандерер»¹¹ вызвало значительный резонанс в церковных и административных кругах.

- 10 Автомобиль «Опель-Адам» [название, по-видимому, носит устоявшийся народный характер и возникло вследствие переноса названия производителя на конкретную модель], который епископ Сергей (Ларин) намеревался продать, вероятно, относился к устаревшим довоенным моделям Opel (например, P4 или Super 6), снятым с производства ещё в 1930-х годах. В отличие от технологичного «Вандерера W23», эта машина имела принципиальные недостатки: 1. Техническая отсталость (на фоне «Вандерера»): рамная конструкция (у «Вандерера» — несущий кузов); механические тормоза (у «Вандерера» — гидравлика); нижнеклапанный мотор (1.1–2.0 л, 20–30 л. с.) против 6-цилиндрового двигателя «Вандерера» (2.7 л, 55 л. с.). См.: *Ионес С.* Почему «современная» Opel Olympia так и не стала первым «Москвичом» и при чём тут Сталин? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kolesa.ru/article/pochemu-sovremennaya-opel-olympia-tak-i-ne-stala-pervym-moskvichom-i-prichem-tut-stalin> (дата обращения: 25.04.2025).
- 11 Автомобиль Wanderer, принадлежавший епископу Сергию, представлял собой продукцию немецкой марки, входившей в концерн Auto Union и связан с историей бренда Audi — в контексте объединения компаний. Основанная как велосипедная фабрика в 1885 году, компания с 1912 года выпускала автомобили среднего класса. В 1930-х годах модельный ряд включал 6-цилиндровые седаны (W21–W23) мощностью 35–85 л. с., отличавшиеся щитообразной решёткой радиатора. Производство прекратилось в 1945 году после разрушения завода в Хемнице, а оборудование было вывезено в СССР в качестве репараций. Вероятно, автомобиль епископа относился к довоенным моделям W23 (1937–1940) — 2.7-литровому седану бизнес-класса, что подчёркивало статус владельца. См.: *Автомобильное наследие* [Электронный ресурс]. URL: <https://www.automotive-heritage.com/brand/343> (дата обращения: 25.04.2025).

Ситуация, связанная с решением технического вопроса транспортного обеспечения, вскрывала глубинные механизмы взаимодействия церковных иерархов и советской власти в послевоенные годы.

Конфликт из-за замены автомобилей возник в особых условиях послевоенного периода, когда трофейные машины превратились не только в средство передвижения, но и в символ высокого статуса в обществе. История с «Опель-Адамом» и «Вандерером» демонстрирует несколько важных аспектов церковной жизни тех лет: материально-технические трудности церковного управления в условиях разрушенной инфраструктуры; сложный механизм взаимодействия духовенства с государственными органами; использование хозяйственных вопросов для укрепления позиций отдельных иерархов.

Особую значимость этому эпизоду придает личность епископа Сергия (Ларина), который умело использовал ситуацию с заменой автомобиля для решения административных задач. Анализ этого случая позволяет увидеть, как в условиях жесткого государственного контроля церковные структуры выстраивали свою хозяйственную политику, балансируя между практической необходимостью и идеологическими ограничениями.

Этот случай демонстрирует, что вопросы материально-технического обеспечения, включая распределение транспортных средств, в послевоенный период приобретали политическое значение, отражая сложный характер взаимоотношений между церковными и государственными институтами.

Епископ Сергей (Ларин), называвший себя «князем Церкви»¹², сочетал несколько, казалось бы, противоречивых качеств: апостольское преемство с лояльностью советскому государству, светский лоск — с бескомпромиссной борьбой за церковные интересы. Особое место в этом ряду занимало его внимание к материальной стороне епархиального управления, проявлявшееся, в частности, в пристрастии к комфортабельному транспорту.

Преосвященный Сергей (1908–1967) — яркий представитель послевоенного поколения архиереев, принадлежавший к числу бывших обновленцев. В отличие от многих своих современников, он не скрывал этого факта, а, напротив, подчеркивал его, демонстрируя открытость к новым веяниям в церковной жизни; выстраивал свой архиерейский стиль на парадоксальном сочетании новаторства и традиционализма. Особое значение он придавал торжественному богослужебному

12 См.: Кострюков А. А., Кривошеева Н. А. Новые документы к жизнеописанию архиепископа Сергия (Ларина)... С. 138.

церемониалу, в котором сознательно воспроизводил элементы дореволюционной торжественной церковной культуры.

Владыка охотно пользовался благами технического прогресса — предпочитая авиаперелеты, комфортабельные железнодорожные вагоны, не исключая и водный транспорт: пароходы¹³. Тем не менее, основным средством передвижения для епископа оставался автомобиль — символ архиерейского статуса и практической расчетливости. В отличие от регламентированного расписания поездов, личный транспорт позволял самостоятельно планировать поездки и сохранять необходимую независимость. Но для епископа Сергея автомобиль оказался не только необходимым средством передвижения, но и поводом для устранения и дискредитации своих оппонентов в епархии.

В общении с представителями церковного руководства (Совета по делам Русской Православной Церкви) и светскими чиновниками епископ проявлял гибкость: с одной стороны, апеллировал к историческому авторитету Церкви, с другой — демонстрировал прекрасное знание советского законодательства. Такой подход, сочетавший верность церковной традиции с советской деловитостью, делал епископа Сергея похожим на высокопоставленного партийного руководителя, искренне заботившегося о процветании страны. Эта двойственность позволяла владыке эффективно отстаивать интересы Церкви в условиях советской действительности.

В 1950 году Священный Синод утвердил перевод епископа Сергея на Гродненскую кафедру, в юрисдикцию которой входили две области Белорусской ССР — Гродненская и Брестская. Этот выбор представлялся особенно обоснованным по нескольким причинам. Во-первых, у преосвященного Сергея уже был успешный опыт церковно-дипломатической работы в Югославии¹⁴. Во-вторых, он обладал особым даром выстраивания

13 См.: *Кострюков А. А., Кривошеева Н. А.* Новые документы к жизнеописанию архиепископа Сергея (Ларина)... С. 137–139.

14 В апреле 1945 года епископ Сергей (Ларин) по благословению Патриарха Алексия I совершил поездку в Югославию с целью добиться перевода Мукачевско-Пряшевской епархии и части русских приходов, находящихся в ведении протоиерея Иоанна Сокола под юрисдикцию Московского Патриархата. 13 апреля в Белграде он принял в общение с Русской Православной Церковью русское эмигрантское духовенство во главе с протоиереем Иоанном Сокалем (5 священников и диакон) и переподчинил Московской Патриархии главный храм Русской Православной Церкви Заграницей. См.: *Шкаровский М. В.* Русское Православие в Королевстве сербов, хорватов и словенцев. М.; Брюссель: Conference Saint Trinite du Patriarcat de Moscou ASBL; Екатеринбургский мужской монастырь, 2015. С. 416–417.

отношений с советскими властями: пользовался расположением Председателя Совета по делам Русской православной церкви Г. Г. Карпова и умел находить взаимопонимание с представителями МГБ. Эти качества делали его идеальной кандидатурой для управления епархией на территориях, недавно вошедших в состав СССР, где местное население сохраняло совершенно иной, далекий от социалистических идеалов уклад жизни.

В условиях ограниченных возможностей транспортной инфраструктуры СССР епископ Сергей (Ларин) демонстрировал незаурядные коммуникативные навыки. Во время железнодорожного путешествия он вступил в мировоззренческую дискуссию с генералом, придерживавшимся атеистических взглядов, и добился риторического преимущества благодаря искусной аргументации и даром слова. В другом случае, на борту волжского парохода, неожиданное признание о контактах с органами государственной безопасности позволило ему установить доверительный контакт с представительницей диссидентских кругов Зоей Маслениковой, хранившей нелегальные литературные материалы¹⁵.

Тем не менее, основным средством передвижения для владыки оставался автомобиль — символ архиерейского статуса и практической расчетливости. В отличие от регламентированного расписания поездов, личный транспорт позволял самостоятельно планировать поездки и сохранять необходимую независимость.

Ярким примером взаимоотношений церковных и светских властей стал конфликт вокруг автомобилей Гродненского епархиального управления. Епископ Гродненский и Брестский Сергей (Ларин) искусно использовал эту ситуацию для устранения и дискредитации своих оппонентов в епархии.

Причины продажи преосвященным Сергием автомобиля «Опель-Адам» были обусловлены несколькими существенными факторами. Во-первых, устаревшая модель уже не соответствовала статусу епископа, особенно на фоне более представительного «Вандерера». Во-вторых, техническое состояние машины требовало частого ремонта, что усугублялось острой нехваткой запчастей для довоенных немецких автомобилей в послевоенном СССР¹⁶. Фактически уже к середине 1950-х годов

15 *Рахманова М. П.* Архиерей советской эпохи: певческие репертуары владыки Сергия (Ларина) // *Искусство музыки: теория и история.* 2016. № 14. С. 190.

16 *Ионес С.* Почему «современная» Opel Olympia так и не стала первым «Москвичом» и при чём тут Сталин? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kolesa.ru/article/pochemu-sovremennaya-opel-olympia-tak-i-ne-stala-pervym-moskvichom-i-prichem-tut-stalin> (дата обращения: 25.04.2025).

из-за отсутствия доступа к немецким запчастям все трофейные автомобили станут грудой металлолома. Поэтому, меняя один иностранный автомобиль на другой, епископ Сергей лишь относительно улучшает состояние автопарка епархиального гаража, так как и автомобиль марки «Опель», и «Вандерер» в скором времени необходимо будет утилизировать из-за невозможности поддерживать их в надлежащем техническом состоянии. Передавая личный автомобиль «Вандерер» в ведение епархии, епископ Сергей (Ларин) реализовывал практичное решение, позволявшее одновременно переложить расходы по содержанию транспорта на церковный бюджет, сохранив при этом полный доступ к автомобилю для личного пользования. Такое распоряжение имуществом демонстрировало характерный для владыки прагматичный подход: формально соблюдая установленные процедуры, он находил возможность обеспечивать собственные потребности, не нарушая явных правил. Этот случай отражает не столько системную церковную практику, сколько индивидуальную адаптацию к конкретным условиям, где административная гибкость сочеталась с разумной экономией личных средств.

Попытка епископа Сергея заменить епархиальный автомобиль «Опель-Адам» на личный «Вандерер», была заблокирована Уполномоченным Совета по делам Русской православной церкви по Гродненской области И. Т. Макаренко.

В ответ на это решение Макаренко, епископ Сергей (Ларин) демонстрируя последовательность в решении организационных вопросов, направляет официальное обращение одновременно Уполномоченному Совету по делам Русской Православной Церкви при Совете Министров Белорусской ССР и Святейшему Патриарху Алексию I.

В тексте письма преосвященный Сергей подчеркивает: настойчивость в решении вопроса, выходящего за рамки личных интересов — выражая при этом объективную необходимость, связанную с трудностями транспортного сообщения в послевоенный период — соблюдение субординации через параллельное обращение к церковной и государственной инстанциям. Также епископ Сергей приводит доказательства законности своих действий: «Вынужден вторично беспокоить Вас той же просьбой. Республиканская Госавтоинспекция на мое письмо от 8 декабря 1950 года за № 1594 о разрешении продать старую автомашину марки “Опель-Адам” и передать мою автомашину “Вандерер” в ведение епархии ответила мне положительно от 15 декабря 1950 года за № 1734»¹⁷.

Далее владыка указывает на возникшую бюрократическую проблему: «Местная автоинспекция в г. Гродно запросила о сем согласие Уполномоченного по делам Церкви тов. Макаренко, как указано было в бумаге из Минска»¹⁸. Этот эпизод, по мнению епископа, демонстрирует: нарушение субординации — когда местные органы игнорируют решение вышестоящей инстанции; бюрократическую непоследовательность в системе государственного управления; особый контроль за церковными структурами, требующий дополнительных согласований даже при наличии официальных разрешений.

В письме епископ Сергей подробно излагает неправильные действия уполномоченного по области Макаренко, который для выдачи «согласия», запрошенного областной Госавтоинспекцией, пригласил для выяснения этого вопроса не епископа (хотя тот действительно был в Москве и не мог лично побеседовать), и не секретаря епископа — протоиерея Владимира Беляева¹⁹, который в отсутствие владыки имел право представлять его интересы, а также не заведующего «гаражей тов. Кравчука, что было бы естественно. Вместо этого Макаренко вызвал священника Владимира Амброжейчика²⁰, бывшего секретаря епархии, и второго шофера протодиакона А. Римарчука»²¹. Далее владыка комментирует эти действия уполномоченного: «тов. Макаренко

18 НАРБ. 951.1.32. Л. 50.

19 Протоиерей Владимир Беляев (в монашестве Викторин; 1903–1990), впоследствии архиепископ Виленский и Литовский. В 1946–1953 гг. служил в Покровском кафедральном соборе Гродно. В послевоенный период, при епископе Гродненском Сергии (Ларине), занимал ключевой пост секретаря Гродненского епархиального управления. Его назначение на эту должность вызвало недовольство части духовенства из-за довоенного прошлого: ему в вину ставили службу капелланом в «армии панской Польши» и получение степени магистра богословия в Варшавском университете. По свидетельству уполномоченного Совета по делам Русской православной церкви по Гродненской области Макаренко, протоиерей Владимир Беляев «фактически управлял епархией» в период частых отъездов епископа Сергия. См.: *Тюшагин В. В.* Викторин (Беляев) // ПЭ. Т. VIII. 2004. С. 446–447; ГАРФ. Р-6991.1.822. Л. 10–11.

20 Амброжейчик Владимир — священник Гродненской епархии, временный секретарь Гродненского епархиального управления (январь–апрель 1950 г.). Исполнял обязанности секретаря в период междуправления после ухода епископа Паисия (Образцова) и до назначения епископа Сергия (Ларина). В марте 1950 г. получил копию постановления Священного Синода № 376 об объединении Гродненской и Брестской епархий в единую Гродненско-Брестскую епархию. См.: Православная церковь на территории Гродненской области (1944–1991 гг.): документы и материалы / сост. Н. А. Бекиш [и др.]; науч. ред.: С. В. Силова, А. С. Горный, прот. А. Велисейчик. Гродно: Гродненская типография, 2020. С. 3.

21 НАРБ. 951.1.32. Л. 50.

спрашивал по данному вопросу, и они без всякого поручения с моей стороны, а по собственному произволу дали совершенно ложный ответ о желательности сохранить машину “Опель-Адам” и не переписывать машины “Вандерер”. О том, что и как говорили оба сотрудника епархии (т. е. мои сотрудники) я им ничего не поручал, но об этом я с ними поговорю! Вот мне сегодня т. Макаренко отказал в содействии, так как “духовенство” против этого, т. е. о. Амброжейчик. Я после этого все же просил т. Макаренко считаться с моим мнением, а не с мнением о. Амброжейчика и Римарчука. Но снова я получил вежливый, но решительный отказ»²².

Следует отметить, что епископ Сергей ни в чем прямо не обвиняет Макаренко, но подобно опытному прокурору последовательно раскрывает все особенности происшедшего события. В ситуации, где оправданное желание епископа улучшить состояние епархиального автотранспорта столкнулось с чередой непоследовательных и противоречивых действий органов государственной власти, результатом стало то, что в епархиальном гараже должна была остаться устаревшая модель автомобиля 1930-х годов «Опель-Адам» вместо более презентабельного и находящегося в лучшем техническом состоянии автомобиля «Вандерер». Доводы епископа Сергея, изложенные подробно и вежливо, не вызывают противоречий, в отличие от действий областной Госавтоинспекции и уполномоченного Макаренко, которые демонстрируют нарушение логики управленческих решений и игнорирование ранее полученного положительного ответа от Республиканской Госавтоинспекции от 15 декабря 1950 года за № 1734²³.

Епископ Сергей указывает на ключевое противоречие ситуации: «Для меня совершенно непонятно, почему вдруг мнение епископа игнорируется и ему противопоставляется мнение его младших сотрудников как авторитетное? Я обратил внимание т. Макаренко на это обстоятельство, и последний сказал мне, что не будет вмешиваться в это дело. А фактически этот вопрос зависит от него»²⁴.

В заключительной части письма владыка обращается с конкретной просьбой: «авторитетного указания тов. Макаренко на правомочность епископа решать эти вопросы, а никак не о. Амброжейчика». Примечательно финальное замечание епископа Сергея, где вместо общей просьбы о помощи республиканского уполномоченного и Патриарха

22 НАРБ. 951.1.32. Л. 50.

23 НАРБ. 951.1.32. Л. 50.

24 НАРБ. 951.1.32. Л. 51.

он констатирует: «о деятельности о. Амброжейчика я уже докладывал Его Святейшеству и в частности на заведомо провокационную роль о. Амброжейчика в жизни Гродненской епархии».²⁵

Анализ документа показывает, что, подготовив краткое, но содержательное письмо, епископ Сергей: формально акцентирует внимание на абсурдности невозможности замены устаревшей модели «Опель», а фактически же решает стратегическую задачу — нейтрализует своих оппонентов в Гродно: бывшего секретаря епархиального управления священника Владимира Амброжейчика и непоследовательного в своих решениях областного уполномоченного Макаренко.

Конфликтная динамика раскрывает важные особенности: Макаренко пытался опереться на недовольных епископом представителей духовенства; его выбор консультироваться по автомобильному вопросу именно с бывшим секретарём епархии и вторым шофёром отражает поиск союзников в противостоянии с владыкой.

Ключевая ошибка уполномоченного — игнорирование административной субординации: следовало обращаться к действующему официальному представителю епископа в период его отсутствия — секретарю епархии протоиерею В. Беляеву, а не как не к бывшему епархиальному секретарю свящ. В. Амброжейчику.

В 1950 году в Гродно было крайне мало автомобилей советского производства. Городской транспорт в основном состоял из грузовиков и автобусов²⁶. В условиях такого дефицита транспортных средств, особенно легковых, автомобили архиерейского гаража неизбежно становились объектом повышенного внимания и обсуждения горожан.

Республиканский уполномоченный Г. И. Семёнов, получив письмо епископа Сергия, направил его копию в Совет Г. Г. Карпову, сопроводив её следующим личным сообщением: «Одновременно сообщаю, что мною дано указание уполномоченному Совету по Гродненской области тов. Макаренко воздержаться от вмешательства в данные вопросы епархиального управления»²⁷.

Вероятнее всего, именно это письмо епископа Сергия послужило причиной того, что уже в феврале 1951 года на заседании Совета отдельно обсуждалась работа уполномоченных по Гродненской области.

25 НАРБ. 951.1.32. л. 51.

26 На чем ездили наши родители, бабушки и дедушки по улицам Гродно. [Электронный ресурс]. URL: <https://autogrodno.by/news/30491-transport-grodno.html> (дата обращения: 25.04.2025).

27 НАРБ. 951.1.32. л. 52.

27 февраля 1951 года в Москве состоялось заседание Совета по делам Русской Православной Церкви при Совете Министров СССР. В ходе заседания заслушали: отчёты уполномоченных по Гродненской области о работе за 1950 год; содоклад республиканского уполномоченного по БССР Г. И. Семёнова. Первым пунктом в содокладе Семёнова рассматривался конфликт вокруг продажи автомобиля епископа Гродненского и Брестского Сергия (Ларина). В документе дословно указано: «а) Тов. Макаренко вмешался в дела епископа по вопросу продажи и замены им своей автомашины. Мне об этом епископ заявил лично и написал письмо. Тов. Макаренко признал, что он допустил ошибку вызвав к себе священника Беяева²⁸ и шофера епископа для беседы, где заслушал их мнение по вопросу поставленным епископом о продаже и замене автомашины»²⁹.

В содокладе Семёнова содержится следующая оценка действий Макаренко: «Мне кажется, в такие беседы Уполномоченному Совета вступать не следует. Тов. Макаренко это также понял. Проверкой на месте установлено, что т. Макаренко допускал в своей работе и другого порядка ошибки (далее приписано) “во взаимоотношении с епископом”». На обороте соседнего листа имеется рукописное примечание: «хорошо, что т. Макаренко информирует о поведении епископа — о его активном поведении — слово “активном” зачеркнуто и исправлено на “решительном” — поведении. Но плохо, что Макаренко при этом допускает <...> обострение в отношениях с Сергием». Уполномоченный по БССР Семёнов в своём содокладе даёт сбалансированную оценку работы Макаренко: «дела у т. Макаренко находятся в порядке, ведутся правильно, согласно инструкции Совета. Секретные документы хранятся в спецчасти Облисполкома. Условия для работы имеются хорошие. Имеется отдельный кабинет, оборудован (стол, стулья, телефон, шкаф). Имеется также секретарь-машинистка, проверенная и допущенная к секретной переписке. Тов. Макаренко в Обкоме партии и Облисполкоме пользуется авторитетом, выполняет поручения Обкома и Облисполкома. Тов. Макаренко с работой может вполне справиться, если серьезно учтет указанные замечания»³⁰.

28 Здесь, вероятно, содержится ошибка в содокладе республиканского уполномоченного по делам Русской православной церкви Семёнова, поскольку именно невызов действующего епархиального секретаря, протоиерея Владимира Беяева, был поставлен в вину областному уполномоченному Макаренко. См.: НАРБ. 951.1.32. Л. 50.

29 НАРБ. 951.1.31. Л. 16. 17.

30 НАРБ. 951.1.31. Л. 17 об–20.

Анализ отчетов Гродненского уполномоченного Макаренко о деятельности епископа Сергия создает впечатление его категорического неприятия любых действий архиерея — в документах не содержится ни одного положительного отзыва на него. Этот образ резко контрастирует с письмом самого владыки Сергия республиканскому уполномоченному Семенову и лично Патриарху, где он отмечал вежливость Макаренко в личном общении. Подобное расхождение вызывает вопросы. Учитывая крайне негативный тон докладов областного Уполномоченного, трудно предположить, чтобы его отношение в личных контактах с епископом было принципиально иным. Вероятнее всего, епископ Сергей, привыкший к постоянному контролю, воспринимал эти отчеты и доносы на него как неизбежные «укусы комара» и умело использовал их в своих целях³¹.

Согласно свидетельству архиепископа Луки (Войно-Ясенецкого), советская власть проводила дифференцированную политику в отношении архиереев, проявляя заметное снисхождение к бывшим обновленцам в сравнении с представителями «патриаршей» линии. В качестве примера он приводил епископа Сергия (Ларина), который во время беседы подчеркивал свое благополучное положение в Одесской епархии: «что он в соборе служит, что в области работают несколько сот церквей, служат в сияющем облачении, разъезжает на машине»³².

Хотя это высказывание высокопреосвященного Луки характеризует не столько отношение советских властей к представителям неотклонившихся в обновленчество архиереям, а возможности самой Одесской епархии, сохранившей большое количество действующих храмов. Можно предположить, что преосвященный Сергей сознательно демонстрировал своё положение в Одесской епархии перед авторитетным архипастырем. Однако его действия не сводились к простому позерству — они отражали характерную для владыки стратегию поведения, основанную на эффектных, подчас провокационных жестах, призванных производить впечатление и дезориентировать собеседника. Эта манера, сочетавшая демонстративность с нестандартными решениями, стала отличительной чертой его архиерейского служения.

Епископ Сергей (Ларин) мастерски сочетал в своем служении два начала — театральную выразительность и апостольское церковное служение в своем специфическом понимании. Его публичные выходы всегда были тщательно продуманными действиями: даже демонстративно

31 Кострюков А. А., Кривошеева Н. А. Новые документы к жизнеописанию архиепископа Сергия (Ларина)... С. 131.

32 Чеботарев С. А. Тамбовская епархия 40–60-е гг. XX в. Тамбов, 2004. С. 290.

пеший путь по Астрахани от Покровского собора до здания обкома партии превращался в своеобразный перформанс. Архиерей в пышной цветной рясе, украшенной наградами, шел по Коммунистической улице, в то время как его личный «ЗИМ» медленно следовал за ним, производя на горожан почтительное впечатление³³. Этот парадоксальный синтез — одновременно и паломничество к «судилищу» уполномоченного, и тонко поставленный спектакль — отражал уникальный стиль владыки.

Режиссерский подход проявлялся во всем: даже в указаниях регенту он использовал термин «пьеса»³⁴, а его решения напоминали тщательно спланированные мизансцены. Этот актерский дар помогал ему находить нестандартные ходы — будь то добровольное удаление «в тень» после оставления Гродненской кафедры или, напротив, громкие выступления в защиту Церкви во время хрущевских гонений, когда он смело апеллировал к советским законам³⁵. Владыка Сергей понимал: в условиях внешнего давления эффективное служение требует не только мужества, но и артистической гибкости.

В официальном обращении к республиканскому Уполномоченному Семенову и Патриарху епископ Сергей (Ларин) последовательно проводил линию на демонстрацию лояльности советской власти и действует в соответствии с логическими законами подчинения структур: от региональной организации к центральной. Тем самым он акцентирует свою приверженность государственным законам и порядкам («советскость»), противопоставляя свою позицию действиям местных чиновников, которые в сравнении с его личными прошениями характеризовались как «произвол и непоследовательность».

Уполномоченный Макаренко иначе интерпретировал действия Гродненско-Брестского епископа. В своих докладах он изображал епископа Сергия как носителя ценностей, чуждых социалистическому строю, причисляя его к пережиткам капиталистического общества. Это противоречие в восприятии личности — обусловленное как её принадлежностью к церковной структуре, так и неоднозначными действиями с точки зрения советской системы — отражает сложность положения церковных иерархов в послевоенный период.

В памяти жителей Гродно епископ Сергей остался неутомимым путешественником, получившим прозвище «местный коммивояжёр» —

33 См.: *Рахманова М. П.* Архиерей советской эпохи: певческие репертуары владыки Сергия (Ларина)... С. 195.

34 Там же. С. 203

35 Там же. С. 195.

разъездной представитель Церкви. Архиепископ Питирим (Свиридов) в 1952 году, отстаивая Архиерейский дом от изъятия, отмечал наличие при епархиальном управлении гаража с двумя автомобилями³⁶. Однако известно, что в распоряжении владыки Сергия в Гродно находилось четыре автомобиля, что позволяет предположить: два принадлежали епархии, а два других были его личными транспортными средствами.

Частное владение автомобилями в конце 1940-х — начале 1950-х годов ещё воспринималось символом «мещанства» и «нетрудовых доходов», но послевоенная ситуация постепенно меняла такое отношение. Массовый ввоз трофейных автомобилей и появление отечественных моделей («Победа», «Москвич») способствовали изменению общественного восприятия. Яркой иллюстрацией этих изменений стал фильм «Кубанские казаки» (1949), где покупка председателем колхоза нового «Москвича» символизировала обещание лучшего будущего. Хотя кинообразы сильно расходились с реальностью, они формировали положительное отношение к автомобилю как символу прогресса³⁷. Однако эта двойственность восприятия сохранялась на протяжении всего первого послевоенного десятилетия. Именно в этом контексте следует рассматривать действия Макаренко, пытавшегося ограничить стремление епископа Сергия улучшать состояние своего автопарка, и епископа Сергия, отстаивавшего свой архиерейский статус, соответствующий, в его понимании, положению советского служащего высокого ранга.

По своей сути автомобильный конфликт стал типичным проявлением характерного для епископа Сергия стиля взаимодействия с системой: расчет на эффект неожиданности (как в провокационных заявлениях), использование формальных процедур для неформальных целей, готовность к открытому противостоянию при сохранении видимости лояльности. Ситуацию с заменой автомобиля епископ Сергей использует как способ продуманной атаки на своих оппонентов в Гродно и епархии. Он действует четко, в соответствии с законом, планомерно информируя патриарха, республиканского уполномоченного. Уполномоченный по области Макаренко, в отличие от епископа, действует непродуманно: опирается на группы недовольных действиями епископа священнослужителей, тем самым считая себя «борцом за блага притесненного народа». Игнорируя закон, действуя лишь в идеологическом, популистском ключе, Макаренко «проигрывает этот бой» епископу. Этот проигрыш вынужденно признает

36 НАРБ. 951.1.40. Л. 129.

37 *Мирская М. Л.* Автомобиль в советской культуре: препринт WP20/2013/03; НИУ ВШЭ. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2013. С. 28.

республиканский уполномоченный Семенов, который (по согласованию с архиепископом Питиримом) просит его «не лезть в дела епископа»³⁸.

Как и другие описанные эпизоды биографии епископа Сергия — от демонстрации благополучия перед архиепископом Лукой до откровенных разговоров с представительницей диссидентских кругов Зоей Маслениковой, — этот транспортный конфликт с уполномоченным Макаренко подтверждает системность его подхода, где каждое действие, будь то показная театральность или упорная борьба за автомобиль, служило общей цели: сохранению достоинства и возможностей Церкви в условиях внешнего давления.

Заключение

В послевоенный период транспортная тема заняла особое место в советской идеологической повестке, что нашло отражение в официальной фотохронике, где акцент делался на промышленных достижениях и социальных аспектах развития транспорта³⁹. В этом контексте действия белорусских архиереев по решению транспортных вопросов приобретают особую значимость, раскрывая сложную динамику взаимоотношений Церкви и государства.

Массовое появление трофейного имущества в СССР после войны действительно изменило потребительские ориентиры населения, в том числе отношение к личному транспорту. Многочисленные свидетельства современников подтверждают, что страна столкнулась с огромным количеством ввезённой иностранной техники. Как отмечается в исследовании Е. В. Барановой «Городской транспорт Калининграда в советское время через призму семейных фотоархивов»⁴⁰, после войны «было очень много брошенной техники: мотоциклы и автомобили, которые собирали, ремонтировали, а потом использовали»⁴¹.

Этот феномен «народной автомобилизации» — через восстановление оставленной во время войны и привезённой после неё техники —

38 НАРБ. 951.1.31. Л. 19.

39 Баранова Е. В. Городской транспорт Калининграда в советское время через призму семейных фотоархивов // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2017. № 4. С. 61.

40 См.: Баранова Е. В. Городской транспорт Калининграда в советское время через призму семейных фотоархивов... С. 71.

41 Иксанов М. Плоды Победы: трофейные автомобили. [Электронный ресурс]. URL: <https://m.kolesa.kz/content/news/plody-pobedy-trofejnye-avtomobili/> (дата обращения: 25.04.2025).

создал уникальную ситуацию в советской потребительской культуре конца 1940-х — начала 1950-х годов. Хотя точные масштабы поступления трофейного транспорта остаются предметом научной дискуссии, сам факт его значительного влияния на общественное сознание не вызывает сомнений.

Архиереи той эпохи, с одной стороны, разделяли характерный для своего времени технократический оптимизм. Это проявилось в том, что архиепископ Василий (Ратмиров) приобрел личный автомобиль, а архиепископ Питирим вынашивал дерзкий план купить самолёт для нужд епархии.

Особенно показательным стал конфликт вокруг замены автомобиля у епископа Сергия (Ларина), в котором столкнулись два принципиально разных подхода: советская установка на ограничение возможностей духовенства (поскольку личный транспорт оставался недоступен большинству рабочих) и стремление архиерея сохранять уровень комфорта, соответствующий его статусу.

Уполномоченный Макаренко, вмешавшись в этот конфликт, пытался апеллировать к «мнению притесненного народа» через второго епархиального шофера и бывшего секретаря епископа, стремясь продемонстрировать зависимость Церкви от государственных структур и подчеркнуть вторичность позиции церковного руководства. Однако его расчеты, основанные на идеологических установках, оказались ошибочными — административные решения в конечном счете определялись не «народной любовью» или идеологической целесообразностью, а формальным правом и законодательными нормами. Этот эпизод наглядно показал границы манипулятивного подхода в церковно-государственных отношениях и продемонстрировал, что даже в условиях жесткого партийного контроля правовые нормы сохраняли определенную автономию от идеологических колебаний.

Конфликт епископа Сергия (Ларина) с местными властями по вопросу замены автомобилей «Опель-Адам» на «Вандерер» органично вписывается в общую стратегию его взаимоотношений с советской системой, демонстрируя характерное сочетание формальной лояльности и фактического отстаивания своих интересов.

Автомобильная история демонстрирует изобретательность владыки Сергия в использовании бюрократических процедур. Формально передавая «Вандерер» епархии, епископ создавал видимость соблюдения требований о церковном имуществе, одновременно сохраняя реальный контроль над транспортным средством — прием, отражавший

его типичную тактику сочетания внешнего следования правилам с достижением личных целей.

Конфликт с уполномоченным Макаренко, отказавшимся санкционировать замену несмотря на разрешение республиканской ГАИ, высветил несколько важных аспектов. Во-первых, он выявил противоречия между разными уровнями советской бюрократии, которые епископ умело использовал, апеллируя к вышестоящим инстанциям. Во-вторых, спор об автомобилях превратился в символическое утверждение архиерейского статуса. В конечном итоге, эта история наглядно продемонстрировала несовершенство взаимодействия между государственными органами: решения одного уровня зачастую блокировались распоряжениями другого, что свидетельствовало о слабой координации в их работе.

Источники

Неопубликованные

- Наблюдательное дело и переписка по Гродненской области // ГАРФ. Ф. Р-6991. Оп. 1. Д. 822.
- Докладные записки, заключения Уполномоченных и переписка с Советом по делам русской православной церкви // НАРБ. Ф. 951. Оп. 1. Д. 9.
- Материалы о деятельности русской православной церкви и переписка с Советом и облисполкомами по делопроизводству и личному составу // НАРБ. Ф. 951. Оп. 1. Д. 31.
- Переписка с Уполномоченным Совета по областям о работе церквей и молитвенных домов, о проведении религиозных праздников, заявления и жалобы духовенства // НАРБ. Ф. 951. Оп. 1. Д. 32.

Опубликованные

- Кострюков А. А., Кривошеева Н. А.* Новые документы к жизнеописанию архиепископа Сергия (Ларина). Воспоминания епископа Василия (Родзянко) и М. Е. Губонина // Вестник ПСТГУ. Серия 2: История. История РПЦ. 2009. № 30. С. 123–150.
- Православная церковь на территории Гродненской области (1944–1991 гг.): документы и материалы / сост. Н. А. Бекиш [и др.]; научн. ред.: С. В. Силова, А. С. Горный, прот. А. Велисейчик. Гродно: Гродненская типография, 2020.

Литература

- Автомобильное наследие. Wanderer. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.automotive-heritage.com/brand/343> (дата обращения: 25.04.2025).
- Баранова Е. В.* Городской транспорт Калининграда в советское время через призму семейных фотоархивов // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2017. № 4. С. 60–76.
- Василий (Ратмиров) // ПЭ. Т. VII. М., 2004. С. 93–94.
- Иксанов М.* Плоды Победы: трофейные автомобили. [Электронный ресурс]. URL: <https://m.kolesa.kz/content/news/plody-pobedy-trofejnye-avtomobili/> (дата обращения: 25.04.2025).
- Ионес С.* Почему «современная» Opel Olympia так и не стала первым «Москвичом» и при чём тут Сталин? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kolesa.ru/article/pochemu-sovremennaya-opel-olympia-tak-i-ne-stala-pervym-moskvichom-i-prichem-tut-stalin> (дата обращения: 25.04.2025).
- На чем ездили наши родители, бабушки и дедушки по улицам Гродно. [Электронный ресурс]. URL: <https://autogrodno.by/news/30491-transport-grodno.html> (дата обращения: 25.04.2025).
- Мирская М. Л.* Автомобиль в советской культуре: препринт WP20/2013/03; НИУ ВШЭ. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2013.
- Рахманова М. П.* Архиерей советской эпохи: певческие репертуары владыки Сергия (Ларина) // Искусство музыки: теория и история. 2016. № 14. С. 184–214.
- Тюшагин В. В.* Викторин (Беляев) // ПЭ. Т. VIII. М., 2004. С. 446–447.
- Чеботарев С. А.* Тамбовская епархия 40–60-е гг. XX в. Тамбов: ЮЛИС, 2004.
- Шкаровский М. В.* Русское Православие в Королевстве сербов, хорватов и словенцев. М.; Брюссель: Conference Saint Trinite du Patriarcat de Moscou ASBL; Екатеринбургский мужской монастырь, 2015.