

**ИСТОРИОГРАФИЯ. ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЕ.
МЕТОДЫ ИСТОРИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ**

УДК 94(560)''18/19''

**К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИОГРАФИИ ОСМАНСКОЙ
РЕЛИГИОЗНО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ ПРОПАГАНДЫ
И ПРОЕКТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ХИДЖАЗСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (1900-1908 ГГ.)**

А. М. Абидулин

Нижегородский госуниверситет имени Н. И. Лобачевского,
Нижний Новгород, Россия

В статье анализируется историография крупного пропагандистского проекта – строительства Хиджазской железной дороги, – осуществлённого в рамках реализации концептуальных идей государственной власти в Османской империи конца XIX – начала XX в. Доказывается, что в отечественной и зарубежной историографии подобные крупные государственные проекты исследовались только как экономические, не имевшие конкретных идеологических задач. В свою очередь практики власти в Османской империи рассматривались исследователями как попытки имперских властей оказывать только духовное влияние на подданных. Автор показывает, что идеологические кампании на Востоке были нацелены на развитие экономической инфраструктуры государств и одновременно на решение крупных международных задач.

Ключевые слова: *Османская империя, пропагандистские кампании на Востоке, Хиджазская железная дорога, Абдул Хамид II, Хиджаз.*

На Востоке, особенно в Османской империи второй половины XIX в., государственная идеология состояла из двух основных компонентов: из теории и практики (визуализация власти, пропагандистские и манипулятивные действия, которые правитель и правящие элиты производят в имперском пространстве с целью максимизировать собственную власть). В связи с этим интересно проследить, как работала на развитие экономики государственная идеология. Конечно, здесь масштабы экономических мероприятий значительно уступают европейским, но стоит отметить тот факт, что Османская империя быстро определила выгоду и стратегическую необходимость этой кампании.

Возможность связать железнодорожной линией Дамаск и Красное море была впервые предложена османскому правительству американским инженером немецкого происхождения Чарльзом (Карлом) Ф. Зимпелем в

1864 г.¹ Этот проект не был осуществлён, поскольку имел две основные трудности: первая – неприятие этой дороги местными арабскими племенами и необходимость постоянной охраны этого стратегического объекта, а вторая – финансовые расходы. Более выгодным в это время считался морской путь, строительство дороги так и не было начато.

В 1872 г. приглашённый султаном Абдул Азизом немецкий инженер Вильгельм фон Прессель высказал мнение, что доставка военнослужащих в район Хиджаза будет наиболее удобной по железной дороге. Он подготовил проект строительства 2709 километровой линии Хайдарпаша – Басра², согласно которому дорога должна была начинаться от стамбульского вокзала Хайдарпаша, соединять Анкару–Сивас–Мосул Багдад и дойти до Басры. Вместе с дополнительными ветками такая железнодорожная магистраль должна была соединить Средиземное море с Красным³. Стоимость строительства одного километра этой дороги оценивалась в 20 000 франков. Тогда у Османской империи не было достаточно средств. Страна была вынуждена выплачивать крупные суммы долгов после Крымской войны⁴, поэтому за два года была построена только 95 километровая линия Стамбул–Измит. После прекращения дальнейшего финансирования от проекта Хайдарпаша – Басра пришлось отказаться⁵, а построенная линия была отдана в аренду иностранной компании.

В настоящее время исследование пропагандистской кампании, проводившейся в связи со строительством Хиджазской железной дороги, и анализ самого строительства железнодорожной линии имеют за рубежом довольно большую историографию. На основе архивных материалов написано много исследований, опубликованных в Турции. Например, статья одного из инженеров этой железнодорожной линии Недрета Нури в «Журнале общества османских инженеров и архитекторов»⁶, содержащая не только воспоминания непосредственного участника событий, но и представляющая собой одно из первых исследований этой темы в турецкой историографии. В англоязычной историографии одними из первых исследований, посвящённых строительству Хиджазской железной дороги, являются статья Ф. Маунселла в «Географическом журнале» и раздел в монографии Агнуса Гамильтона «Проблемы Ближнего Востока»⁷.

¹ *Philipp H. J.* Der Beduinische Widerstand Geden Die Hedschasbahn // *Die Welt des Islams*, XXV. 1985. P. 33; *Nicholson J.* The Hejaz Railway // *Asian Affairs*. Vol. 37. No. 3. 2006. P. 312.

² *Philipp H.J.* Op.cit. P. 33; *Özyüksel M.* Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Süresinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. İstanbul, 1988. P. 15.

³ *Özyüksel M.* Hicaz Demiryolu. İstanbul, 2000. P. 17.

⁴ *Yeniay H.* Yeni Osmanlı Borçları Tarihi. İstanbul, 1964. P. 53

⁵ *Morawitz C.* Türkiye Maliyesi. Ankara Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları. 1978. P. 323.

⁶ *Nedret Nuri.* Hicaz Demiryolu Hatıratı // *Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası*. Nisan 1326. № 7.

⁷ *Maunsell F.R.* The Hejaz Railway // *The Geographical Journal*. 1908. Vol. 32. No. 6; *Hamilton A.* Problems of the Middle East. London, 1909.

После долгого перерыва данная проблема вновь привлекла интерес ученых. В 1948 г. были опубликованы статья Османа Эркина⁸, основой для которой стала «Записка о железной дороге Хиджаз» (Hicaz Demiryolu Lâuîhası), и статья Саита Тойдемира⁹, представляющая собой техническое описание строительства.

Следующим периодом в изучении этой проблемы стали работы 1960–1990 гг., посвящённые исследованиям в области фалеристики. В это время были опубликованы статьи Ибрахима Артука и Джеврие Артука о наградах, вручавшихся за взнос пожертвований на строительство и за помощь в сборе средств на строительство Хиджазской железной дороги¹⁰, статьи И. Четиньялчина и А. Баламира об особых наградах меценатам Хиджазской железной дороги¹¹. Особняком в исследованиях этого периода стоят работа профессора истории университета Виргинии Вильяма Оушенвальда по изучению финансирования строительства железной дороги¹², и статья Г. Блэйка и Р. Кинга по истории Хиджазской железной дороги и планам её восстановления (во время Первой мировой войны и последующих конфликтов она была частично разрушена)¹³.

В 1980–2000 гг. в зарубежной историографии, особенно турецкой, начали появляться работы по исследованию государственной идеологии Османской империи и экономической истории регионов империи. Так, Хулуси Явюзом в книге «Османлы и исламизм» был написан раздел, посвящённый месту в экономической и политической истории Османской империи строительства железнодорожной линии, связавшей отдалённые регионы империи с центром¹⁴. Особого внимания заслуживает монография Вильяма Оушенвальда, где автор, привлекая широкий круг источников и историографии, рассматривает историю Хиджазской железной дороги от возникновения идеи строительства, проведения кампаний по сбору пожертвований и участия в них мусульман в самой Османской империи и за её пределами, до строительства линии и её начала эксплуатации¹⁵.

⁸ *Osman Erkin*. Demiryolu Tarihçesinden: Hicaz Demiryolu // *Demiryollar Dergisi*. 1948. С. XXII. №. 269.

⁹ *Toydemir Sait*. Hicaz Demiryolu İnşaatı Tarihinden // *Demiryollar Dergisi*. 1948. С. XXII. № 275–278.

¹⁰ *İbrahim Artuk*. Hicaz Demiryolunun Yapılması ve bu Münasebetle Basılan Madalyalar // *İstanbul Arkeoloji Müzeleri Yıllığı*. İstanbul, 1964. № 11–12; *Cevriye Artuk*. Hicaz Demiryolu Madalyaları // VII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri (Ankara. 25–29 Eylül 1970). II. Ankara, 1973.

¹¹ *Çetinyalçin İ.* Liyâkat Madalyası // VIII. Türk Tarih Kongresi Kongreya Sunulan Bildiriler, (11-15 Ekim 1976), III Ankara, 1983; *Balamir A.L.* Hicaz Demiryolu Madalyası // *Demiryolcu*. 1993. Cilt. 5. №. 8.

¹² *Ochsenwald W.* The Financing of the Hijaz Railroad // *Die Welt des Islams*. 1973. Vol. 14. Issue ¼.

¹³ *Blake G, King R.* The Hicaz Railway and The Pilgrimage to Mecca // *Asian Affairs*. 1972. Vol. 59. No. 3.

¹⁴ *Yavuz H.* Osmanlılar ve İslamiyet. İstanbul, 1991.

¹⁵ *Ochsenwald W.* The Hijaz Railroad. Virginia, 1980.

Стоит отметить и статью Атиллы Батура, в которой представлен анализ источниковой базы в целом и в частности памфлетов современника событий Ахмета Рифата, написанных к торжественному открытию железнодорожной линии¹⁶. Крупным исследованием является работа Мурата Озюкселя, в которой автор на основе материалов немецких архивов всесторонне проанализировал пропагандистский проект как теорию и практику государственной идеологии в решении экономических проблем¹⁷.

Особняком стоит исследование американского историка Я. Ландау «Железная дорога Хиджаз и мусульманское паломничество: история османской политической пропаганды». В ней опубликован перевод с арабского языка сочинения современника событий Мухаммеда Арифа, посвящённой истории Хиджазской железной дороги, перевод снабжён комментариями¹⁸.

Особый интерес вызывает раздел в монографии «Железные дороги на Ближнем Востоке» ливанской исследовательницы, профессора истории американского университета в Бейруте Ширин Хайралла. В нём автор подробно рассматривает историю пропагандистского проекта по строительству Хиджазской железной дороги, проведение кампаний в мусульманской прессе по сбору пожертвований, оценивает количество собранных средств и состав основных жертвователей. Особое внимание в этой работе уделяется идее разработки проекта строительства линии и участия в нём как османских, так и иностранных архитекторов и инженеров¹⁹.

В отечественной историографии история строительства Хиджазской железной дороги менее освещена. Впервые к этой теме обратился современник событий Н. В. Терлецкий. В своей работе он отметил уникальность данного проекта и указал на оригинальность как источников финансирования, так и самого предприятия²⁰.

В монографии И. Л. Фадеевой уделено внимание пропагандистским кампаниям, проведённым в рамках реализации государственной идеологической доктрины в конце XIX – начале XX в. в Османской империи²¹. Кампании по сбору средств на строительство Хиджазской железной дороги, проведённые среди мусульман Туркестана, были рассмотрены в работе В. П. Литвинова²².

¹⁶ Batur A. Hicaz Demir Yollarının Açılışına Ahmet Rıfat Paşa'nın Düşürdüğü Tarihler // Akademik Araştırmalar Dergisi. Kasım 2005 – Ocak 2006. № 2.

¹⁷ Özyüksel M. Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: Hicaz Demiryolu // İktisad Dergisi. Mart 1989. № 292, Nisan-Mayıs 1989. № 293–294.

¹⁸ Landau J.M. The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage, A case of Ottoman Political Propaganda. Detroit, 1971.

¹⁹ Khairallah S. Railways in the Middle East 1856–1948. Beirut, 1991.

²⁰ Терлецкий Н. В. Геджаская железная дорога в Мекку. С картою, в красках. СПб., 1911.

²¹ Фадеева И. Л. Официальные доктрины в идеологии Османской империи (Османизм – Панисламизм). XIX – начало XX в. М., 1985.

Fadeeva I. L., *Oficial'nye doktriny v ideologii Osmanskoj imperii (Osmanizm – Panislamizm)*. XIX – nachalo XX v., M., 1985

²² Литвинов В. П. Внерегиональное паломничество мусульман Туркестана (эпоха Нового времени). Елец, 2006.

В монографии А. Т. Сибгатуллиной истории Хиджазской железной дороги посвящён раздел одной из глав. Анализируя работы турецких учёных, публикации в российских мусульманских газетах конца XIX – начала XX в. и статью Н. В. Терлецкого, автор показывает место и значение этого проекта в духовной жизни мусульман и военно-политической истории Османской империи²³.

Таким образом, исследуемая проблема рассматривалась в зарубежной и отечественной историографии в основном в плане изучения истории проекта железной дороги Хиджаз–Хамидие. Первые исследователи темы – современники событий инженер Недрет Нури (Nedret Nuri, 1326.), британский военный атташе полковник Ф. Маунселл (Maunsell F.R., 1908.), корреспондент и фотограф газеты «Таймс» Ангус Гамильтон (Hamilton A., 1909.) – в первую очередь, особое внимание уделяли инженерной стороне проекта, географическому расположению и стратегической важности проектировки линии. Только в работе Н. В. Терлецкого проявился интерес к изучению идеологической составляющей проекта. В последующем исследователи анализировали источниковую базу данной проблематики. Особняком стоят исследования в области фалеристики, однако по ним можно проследить лишь масштабность идеологической основы проекта, взаимосвязь традиционной духовной общности и государства в восточных обществах (İbrahim Artuk, 1964; Sevriye Artuk, 1973; Çetinyalçın İ., 1976, 1983; Balamir A. L., 1993). Важной вехой в изучении самой пропагандистской кампании в рамках государственной идеологии, направленной на финансирование проекта, стали работы В. Оушенвальда (Ochsenwald W., 1973; Ochsenwald W., 1989). В 1990–2000 гг. на первый план в работах как зарубежных, так и отечественных исследователей выходит дискуссия о роли пропагандистских кампаний и государственной идеологии в общественно-политической жизни Османской империи (Yavuz N., 1991; Gülsoy U., 1994; Özyüksel M., 2000; Фадеева И. Л., 1985; Литвинов В. П., 2006; Сибгатуллина А. Т., 2010).

Анализ источниковой базы и историографии позволяет составить картину осуществления данного экономического проекта в рамках государственной пропаганды. В 1874 г. о необходимости строительства железной дороги в этом регионе ходатайствовал майор османской армии Ахмед Решид. По его мнению, дорога должна была проходить от Дамаска до Мекки, а оттуда до Джидды²⁴. Другой проект, согласно которому дорога должна была начинаться в центральной Аравии, проходить до Кувейта и далее

Litvinov V. P., *Vneregional'noe palomnichestvo musul'man Turkestana (jepoha Novogo vremeni)*, Elec, 2006.

²³ Сибгатуллина А. Т. Контакты тюрок-мусульман Российской и Османской империй на рубеже XIX–XX вв. М., 2010.

Sibgatullina A. T., *Kontakty tjurok-musul'man Rossijskoj i Osmanskoj imperij na rubezhe XIX–XX vv.*, М., 2010.

²⁴ Ochsenwald W. *The Hijaz Railroad*. Virginia, 1980. P. 22.

доходить до Басры, был представлен в 1878 г. англичанином Эльфинстоном Далрмплом.

В 1880-е гг. идея строительства железной дороги была подробно описана в записке министра общественных работ Хасана Фехми паша. В ней он указывал на необходимость строительства железной дороги из анатолийской части Турции в Аравию. Согласно его проекту, дорога должна была начинаться в Измите и, проходя через города Эскишехир, Конья, Алеппо, доходить до Багдада²⁵. Вместе с этим дорога должна была иметь ответвления, одним из которых стала бы Хиджаская линия, которая проходила бы на юг по равнине от Алеппо к городу Хама в долине реки Оронт, оттуда, пройдя Хомс, через обратную сторону Ливанских гор достигнуть Дамаска, и из Дамаска через Хауран спускаться в Иорданскую долину и прийти в Хиджаз. Стоимость строительства всей дороги, включая ответвления, по оценке Хасана Фехми паша должна была составить 3 278 260 лир.

Следующий проект предложил губернатор и комиссар Хиджаза Осман Нури паша, пользовавшийся большим доверием у султана в делах Хиджаза и Святых мест. Именно он в 1884 г. выступил с предложением построить железнодорожную линию между Дамаском и Хиджазом, и вместе с ней протянуть телеграфную линию²⁶. В 1892 г. он вместе с Ахмет Шакиром и Мехмед Шакиром пашами организовал комиссию, которая в подготовленном 17 февраля 1892 г. рапорте предлагала построить железную дорогу между Джиддой и Меккой, которая должна была обезопасить и облегчить путешествие паломников, часто подвергавшихся нападению бедуинов.

В 1890 г. доктор Каймакам Шакир-эфенди отправился вместе с паломниками на пароходе из Стамбула и доплыл вместе с ними до Джидды. В пути он делал заметки о состоянии здоровья паломников и их гигиене. В составленной позже записке он отметил, что Османской империи необходимо построить железную дорогу в этом регионе для заботы о гигиене и здоровье паломников и облегчения их путешествия к Святым местам²⁷.

В 1891 г. предложение строительства дороги поступило от Сулеймана Шефика, военнотружашаго османской армии. В 1891 г. он отправился вместе со своим отцом в путешествие для совершения хаджа. Во время путешествия он делал заметки, которые позже были представлены султану в виде записки. В ней он выразил своё мнение о необходимых изменениях для безопасности путешествия. По его мнению, в случае войны с Англией или другим европейским государством Суэцкий канал мог быть закрыт и перевозки грузов и военнотружашаих морем стали бы невозможны. Поэтому он предлагал построить железнодорожную линию, которая должна была связать Средиземное море с Красным.

²⁵ *Dinçer C.* Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layıha // TTK. Belgeler. Ankara 1971. C. V–VIII. Sayı 9–12. P. 176.

²⁶ *Hülagü M.* Topal Osman Nuri Paşa Hayatı ve Faaliyetleri // Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM. 1994. Sayı 5. P. 151.

²⁷ *Gülsoy U.* Hicaz Demiryolu. İstanbul, 1994. P. 21.

В 1892 г. с запиской о необходимости строительства в этом регионе железной дороги обратился Ахмед Иззет-эфенди, возглавлявший в это время управление вакуффов Джидды. По его мнению, железная дорога должна была начинаться в Дамаске и доходить до Хиджаза. Таким образом, она должна была улучшить и обезопасить поездки паломников, совершавших хадж. Ахмед Иззет-эфенди высказывался и за увеличение количества военнослужащих для охраны Святых мест и усиления военного присутствия в этом регионе. Железная дорога, по его мнению, должна была оказать большую помощь падишаху в усилении могущества Османской империи. В его записке не оговаривались технические и финансовые вопросы строительства²⁸. Султан передал ее для дальнейшего рассмотрения этого вопроса представителю Военного министерства генералу Мехмед Шакиру паше, возглавлявшему военную комиссию. Мехмед Шакир паша проанализировал её и 25 февраля 1892 г. представил султану рапорт. К рапорту прилагалась карта, на которой схематично указывалось предполагаемое расположение железнодорожной линии. Кроме того, Мехмед Шакир тщательно исследовал все технические и финансовые вопросы строительства. Согласно рапорту, дорога протяжённостью в 1200 км должна была соединить Дамаск с Мединой. Кроме того, он высказался за необходимость строительства дополнительной линии в 90 км, соединившей бы основную магистраль с заливом Аккабе. Стоимость строительства как «узкоколейной», так и «ширококолейной» линий Мехмед Шакир определил соответственно в 3 088 000 и 3 696 000 лир. Затраты на строительство дополнительной линии к заливу Аккабе в зависимости от её ширины составили бы 200 000 – 300 000 лир.

В 1896 г. Англия подготовила проект «Арабской железной дороги», согласно которому железная дорога начиналась в Исмаилии или в Порт-Саиде и линией Акабе–Басра доходила бы до Кувейта и Персидского залива. Однако воплощение этого проекта было поставлено практически сразу под вопрос, потому что требовало решения многочисленных проблем: технических трудностей, финансирования, военной охраны и эксплуатации самой линии в связи с возможными нападениями местных племен. Этот проект не был воплощён в жизнь, но обсуждения различных проектов продолжались²⁹.

За необходимость строительства Османской империей для мусульман всего мира железной дороги из Дамаска в Мекку и Медину выступил журналист Мухаммед Иншаллах, владелец нескольких газет в Индии, впоследствии сыгравший немаловажную роль в осуществлении этого проекта. В августе 1897 г. он представил свой проект для обсуждения в османский министерский совет, в нём впервые в качестве главного источника финансирования указывались пожертвования мусульман всего мира³⁰. После этого в мусульманских газетах различных регионов мира началось обсуждение финансирования этого проекта.

²⁸ *Tahsin Paşa*. Sultan Abdülhamid ve Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları. İstanbul, 1990. P. 25.

²⁹ *Philipp H.J.* Op.cit. P. 34.

³⁰ *Gülsoy U.* Op. cit. P. 23; *Philipp H.J.* Op.cit. P. 33

Первоначально планировалось построить железную дорогу до Мекки. Общая сумма строительства составляла 4 000 000 фунтов. Строительство дороги до Медины по подсчётам 1891 г. обошлось бы в 3 880 000 фунтов. Для Османской империи это была огромная сумма – она составляла 18 % от бюджета 1901 г. Выделить такую крупную сумму из бюджета было невозможно, да и к тому же недопустимо. Поэтому самым важным делом для государства было найти внебюджетные источники финансирования проекта. Необходимо было собрать эти средства во всех регионах мира, где проживали мусульмане. Святыни Мекки и Медины – это центр мусульманского мира, поэтому железная дорога, ведущая к ним, была дорогой не только османской, но и мусульман всего мира.

Для начала строительства немедленно требовались значительные средства. Поэтому ещё до сбора средств среди мусульман были взяты кредиты у османского «Зираат Банк». Для непосредственного начала самого строительства требовалось доставить материалы на место строительства, а для этого были необходимы вагоны и локомотивы. В 1900 и 1901 г. у «Зираат Банк» был взят кредит на сумму 100 000 лир на два года³¹. Однако и этих денег было недостаточно, и поэтому банк вплоть до 1908 г. ежегодно давал дополнительно по 50 000 лир. Общая сумма кредита к 1908 г. составила 480 000 лир. Выделение таких значительных сумм поставило «Зираат Банк» в очень трудное положение, в виду чего пришлось сократить выдачу кредитов землевладельцам³².

Одной из важных составляющих этого проекта была организация сбора пожертвований среди мусульман, для чего в Стамбуле под контролем министра финансов была основана Комиссия по сбору пожертвований³³. Она осуществляла деятельность в здании министерства финансов. В её состав входили секретарь, служащий, бухгалтер и казначей-поручитель³⁴. В обязанности комиссии входили: печать «удостоверений помощи», которые выдавались каждому человеку, внесшему пожертвование, подсчет и фиксирование собранных средств, вкладывание средств, пришедших из провинций и из-за границы, в банки³⁵. В вопросах, связанных со сбором пожертвований, комиссия была свободной, во всех остальных случаях она не могла самостоятельно принимать решения. Например, выделение средств из фонда пожертвований на строительство железной дороги находилось под контролем относящейся к администрации султана Высокой комиссии. Выделение средств из фонда пожертвований на другие нужды было запрещено.

В центрах волостей, уездов и провинций находились отделения Комиссии по сбору пожертвований. Обычно ими руководили самые богатые собственники этих мест, остальные члены этих комиссий, как правило, бы-

³¹ Eldem V. Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Hakkında Bir Tetkik. Ankara, 1970. P. 161.

³² Gülsoy U. Op. cit. P. 42.

³³ BOA. BEO. №. 112710; BOA. Y. MAR. №. 8828; BOA. YA. Res. №. 107/109.

³⁴ Gülsoy U. Op. cit. P. 43.

³⁵ BOA. Y. MTV, №. 203/83.

ли зажиточными людьми. В некоторых местных комиссиях было несколько служащих и муфтиев³⁶. В большинстве случаев эти местные комиссии работали в сотрудничестве с местными имамами и сельскими старостами. Нередко именно старосты и имамы на практике занимались сборами и фиксированием пожертвований. Собранные средства они были обязаны передать местной комиссии в течение трёх дней³⁷. Провинциальные комиссии фиксировали собранные средства и отправляли их в ближайшее отделение османского банка. Если поблизости не было таковых, деньги отправлялись по почте в Стамбул. Более мелкие комиссии, собрав более 5000 курушей, отправляли деньги в центральную комиссию в провинции. Журналы центральной комиссии и другие канцелярские документы, в которых фиксировалось количество финансовых средств, постоянно контролировались Высокой комиссией. Данные о ходе сбора средств еженедельно докладывались в администрацию султана³⁸. Для достоверного фиксирования собранных и присланных местными комиссиями денежных средств центральная комиссия имела две тетради: в одной фиксировались средства, которые были положены в Османский банк, в другой указывалось количество средств, выделенных на строительство. Центральная комиссия ежедневно отчитывалась перед Высокой комиссией о своей работе и каждые три месяца подготавливала общие отчёты.

Увеличение финансовых дел заставило создать 1 июля 1903 г. на месте прежней комиссии другую комиссию – Управление финансами железной дороги Хамидие Хиджаз. В ней числились счетоводы и бухгалтеры, прежде работавшие в «Зираат Банк» и Высокой комиссии, а также в министерстве общественных работ. Данная комиссия располагалась в помещениях, принадлежавших «Зираат Банк», занимая подвал и архив этого банка. 13 мая 1906 г. вышло распоряжение, согласно которому для этой комиссии на территории министерства торговли и общественных работ было построено отдельное трехэтажное здание. В 1905 г. вместе с министром торговли и общественных работ Зихни пашой в комиссии работали 12 человек: главный счетовод, директор счетоводческого отдела и четыре писца, главный секретарь в отделе переписки, директор документационного отдела и два писца, а также кассир и другие служащие³⁹.

Для пропаганды строительства дороги среди мусульманского населения газеты писали, что эта железная дорога принесёт значительные выгоды религиозного, социального и экономического плана. Помимо прессы пропаганда велась местными комиссиями по сбору пожертвований. Огромную помощь в работе этих комиссий оказали местные администрации, сельские старосты, имамы и уважаемые люди. С государственных чиновников тоже были собраны пожертвования. Первое пожертвование на железную дорогу было сделано самим султаном. Он внёс из личных средств 50 000 лир. Свои

³⁶ «İkdam». 27 Haziran 1900.

³⁷ *Gülsoy U.* Op. cit. P. 43.

³⁸ Ibid. P. 44.

³⁹ Ibid. P. 45.

пожертвования внесли также визирь Халил Рифат Паша, Шейх-ул-ислам Джемаледдин Эфенди, министр торговли и общественных работ Зихни Паша и другие официальные лица. Уфук Гюльсой в своём исследовании приводит таблицу, отражающую размер ежемесячных жалований официальных лиц империи в то время: великий визирь (садразам) – 75 000 курушей, Шейх-ул-ислам – 55 000 курушей, военный министр – 40 500 курушей, морской министр – 40 500 курушей, министр вооружения – 40 500 курушей⁴⁰.

В среднем в вилайетах собирали до 80 000 лир. Приведём некоторые примеры. Наибольшее количество денег было собрано в вилайете Хиджаз (примерно 108 000 лир), за ним следовали: Айдын (86 000 лир), Худавендигар (81 000 лир), Бейрут, Сивас, Конья, Алеппо, Эдирне и Анкара⁴¹. В вилайете Ван было собрано 2316 лир, в Косово – 3500 лир, в Йемене – 8000 лир, в Мосуле – 10 000 лир, в Трабзоне – 15 000 лир, в Битлисе – 3500 лир, в Адане – 6380 лир. В санджаке Измит было собрано 6000 лир, в Кудусе (Иерусалим) – 5400 лир, в Бингази – 3000 лир.

Другой важной стороной финансирования строительства железной дороги были вооружённые силы Османской империи. Свои пожертвования вносили как нижние, так и высшие чины османской армии. Например, газета «Малюмат» сообщает, что Суррия, Шукру, Юсуф и Ахмед Шефкет паша были награждены никелевыми медалями за внесение пожертвования на строительство дороги⁴². Адьютанты падишаха генерал-лейтенанты Джелалетдин паша, Абдуллах паша, Юсуф паша, Мехмед паша, Тевфик паша пожертвовали на строительство около 50 лир каждый и были награждены за это серебряными медалями⁴³. Золотыми медалями за пожертвования более 100 лир были награждены маршалы Эдхем паша и Шакир паша, личный врач падишаха маршал Ариф паша, адъютант падишаха Нуретдин паша и председатель секретариата военного министерства Мухтар Бей⁴⁴. Другой группой, вносившей свои пожертвования на железную дорогу, были служащие юстиции, здравоохранения и просвещения.

Однако наибольший интерес представляют средства, собранные вне Османской империи. В основном эти пожертвования были собраны благодаря османским дипломатическим представителям. Несомненно, наибольшую заслугу в организации сбора денежных средств имели консульские работники. Однако исламские газеты, религиозные общества и секты, комитеты по сбору пожертвований, религиозные деятели, торговцы и знать также оказали значительную помощь в сборе пожертвований⁴⁵.

Значительную поддержку строительству железной дороги оказали мусульмане Индии. Контакты с индийскими мусульманами имели наибольшую

⁴⁰ *Gülsoy U.* Op. cit. P. 49–50.

⁴¹ *Ochsenwald W.* The Financing of the Hijaz Railroad // *Die Welt des Islams.* Vol. 14. Issue j. 1973. P. 137.

⁴² «Малюмат». 14 Mart 1901.

⁴³ *Ibidem.*

⁴⁴ *Tahsin Paşa.* Sultan Abdülhamid ve Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları. İstanbul, 1990. P. 26.

⁴⁵ *Ochsenwald W.* The Financing... P. 138.

активность во время правления султана Абдул Хамида II. В это время в Индии (особенно на территории современного Пакистана и Бангладеш) было создано большое количество комитетов для сбора пожертвований⁴⁶. Работники османских консульств выступали в качестве организаторов кампаний по сбору пожертвований в этой стране. Одновременно они занимались и доставкой собранных средств в Стамбул. Обычно денежные средства перечислялись на банковские счета Комиссии по сбору пожертвований, а сопутствующие документы о количестве собранных средств позже отправляли в Стамбул. Работники консульств занимались также выдачей удостоверений о пожертвованиях, составляли списки, где указывались имя и количество внесённых средств⁴⁷. Кроме работников консульства организацией сбора средств в Индии занимался центральный комитет Хиджазской железной дороги, располагавшийся в Хайдарабаде. Этот комитет был создан и начал свою работу в кратчайшие сроки после начала кампании по сбору пожертвований.

Важную роль в успехе кампании по сбору пожертвований в Индии сыграл Мухаммед Иншаллах. Благодаря его усилиям и посредничеству в Стамбул были отправлены крупные суммы пожертвований. Помимо этого Мухаммед Иншаллах известен в качестве человека, выдвинувшего идею сбора пожертвований в Индии на строительство дороги. Иншаллах был владельцем исламских газет «эль-Векиль», выходившей в Амритсаре, и «эль-Ватан», выходившей в Лахоре. Эти газеты, с одной стороны, своими статьями призывали индийских мусульман оказать помощь в строительстве Хиджазской железной дороги, с другой – собирали пожертвования⁴⁸, которые отправляли в центральную Комиссию по сбору пожертвований. К концу 1908 г. газетой «эль-Ватан» было собрано пожертвований на сумму 100 000 рупий. Мухаммед Иншаллах, используя доступные способы пропаганды, с 1900 по 1909 г. смог лично отправить пожертвования в центральную комиссию 30 раз. Собранные им средства через банк отправлялись в Стамбул, а следом посылался список жертвователей. После того как деньги поступали в центральную комиссию, ему отправлялось подтверждение и медали для пожертвовавших свои средства⁴⁹.

Владелец издававшейся в Бомбее газеты «Султану ахбар» Феррух Вехлави Эфенди, исламское сообщество Рангона, газета «Рияд», комиссия по сбору пожертвований в Мадрасе, находившаяся в Дели, комитет Хиджазской железной дороги и председатель исламского комитета в Бомбее Бедреддин Эфенди также приняли деятельное участие в кампании по сбору пожертвований в Индии. Всего после начала кампании по сбору пожертвований в Индии было основано более 150 комитетов. Из них около 100 было в Декане, остальные – в Бирме и Цейлоне⁵⁰. Похожие кампании проходили и в других частях Индии: в Чаре шейх Хасан Али Эфенди, в Карачи и Мад-

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ *Gülsoy U.* Op. cit. P. 59.

⁴⁸ *Ochsenwald W.* The Financing... P. 140.

⁴⁹ *Gülsoy U.* Op. cit. P. 62.

⁵⁰ *Ochsenwald W.* The Financing... P. 141.

расе; значительное количество купцов, в Белуджистане шейх Имамеддин, преподаватели школ и медресе, а также многие жители этих районов оказали посильную поддержку проекту⁵¹.

Помощь индийских мусульман продолжалась вплоть до 1909 г., до смещения султана Абдул Хамида II младотурками. Смещение султана было воспринято индийскими мусульманами очень негативно и вызвало сопротивление. Например, Мухаммед Иншаллах в письме, адресованном в Высокую Порту, писал, что если младотурки конкретно не объяснят всё то, что было сделано относительно султана Абдул Хамида II, то мусульмане, проживающие вне пределов империи, перестанут относиться к империи с прежним уважением и дружелюбностью. По мнению Иншаллаха, выраженному в этом письме, только султан Абдул Хамид II мог привести Османскую империю и халифат к счастью и благополучию⁵².

Большая помощь в сборе пожертвований на строительство железной дороги была оказана также и Египтом. В этом государстве все дела по сбору пожертвований находились в ведении Египетского верховного комиссариата, который в том числе занимался отправкой собранных средств в центральную комиссию. Средства, собранные местными комиссиями, отправлялись в Египетский верховный комиссариат, а оттуда уже почтой или через банковские счета посылались в центральную комиссию в Стамбуле. Следом за жертвованиями посылали тетради с именами тех, кто их внес.

Газеты и журналы «эль-Сабах», «эль-Мюйед», «эль-Лива», «эль-Махар», «эль Раид эль Мисри», «эль-Ахрам» знакомили читателей с проектом строительства дороги и призывали оказывать поддержку. Например, газета «эль-Сабах» в 1900 г. начала кампанию по поддержке проекта, а газета «эль-Мюйед» собрала тысячу лир. Газета «эль Раид эль Мисри» сравнивала его по важности для исламского мира с Суэцким каналом⁵³, а газета «эль-Махар» писала о том, что этот проект необходим для защиты Святых мест⁵⁴.

Газеты и купцы привлекли к сбору пожертвований шейхов ордена Накшибенди, которые составляли отдельный слой египетского общества. Помимо шейхов, свои жертвования на строительство дороги сделали имамы, преподаватели медресе, инженеры, женщины, врачи, военнослужащие, ученики, представители знати и многие другие⁵⁵. Египетский хедив Аббас II и его семья пожертвовали значительную сумму для покупки строительных материалов⁵⁶.

Одновременно с кампаниями по сбору пожертвований велась контрпропаганда английского правительства. Англичане указывали на то, что проект строительства Хиджазской железной дороги изначально является

⁵¹ *Gülsoy U.* Op. cit. P. 63.

⁵² *Ibid.* P. 64.

⁵³ *Landau J. M.* The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage, A case of Ottoman Political Propaganda. Detroit, 1971. P. 20.

⁵⁴ *Ochsenwald W.* The Financing... P. 143.

⁵⁵ *Gülsoy U.* Op. cit. P. 66.

⁵⁶ *İmbert P.* Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri, Türkiye'nin Meseleleri, (Çev. Adnan Cemil). İstanbul, 1981. P. 81.

утопией, а также на то, что Османская империя старается только ограбить мусульман, призывая их вкладывать деньги в неосуществимый проект⁵⁷. Позднее англичане запретили государственным служащим в Египте входить в состав комиссий по сбору пожертвований и выступали против призыва Османского государства к каждому мусульманину пожертвовать несколько курушей на строительство⁵⁸.

Большой интерес строительство дороги вызвало и в Марокко. После первых вестей об этом проекте эмир и его окружение, а также народ сразу же решили внести посильную помощь в его осуществление и поучаствовать в этом святом деле. Первым свой взнос в размере 8768 лир сделал эмир Марокко Мевлана Абдул Азиз, который стал примером для других пожертвователей. Сбором пожертвований занимались министр иностранных дел Саид Мухаммед Турси, секретарь Высокой Порты Саид Мухаммед Садык, Деббаг Эфенди, приехавший из Мекки, и представитель марокканского правительства Али Эбу-Талиб⁵⁹. Кроме того, представители многочисленных исламских орденов, например, таких, как орден «Rufai», оказывали помощь в сборе средств, а также вносили значительные суммы. Деньги, которые были собраны в Марокко, зачислялись на счета иностранных банков, чеки на эти суммы предъявлялись президиуму центральной комиссии в Стамбуле.

Помимо этих стран, сбор средств проходил в Алжире, Тунисе, Южной Африке, на острове Ява, Китае, Судане, США и Латинской Америке, на Балканах, на Кипре, в Австро-Венгрии, Великобритании, Франции и Германии.

Необходимо отметить, что поддержку проекту оказали и мусульмане Российской империи, прежде всего мусульмане Крыма: жители Ялты, Севастополя, Бахчисарая и других городов. Например, купец Осман, имам Абдул Хамид и знатный Акмечети Абдул Меджид из Ялты, из Бахчисарая – Салиха Хатун. Мехмед Эфенди из Севастополя был одним из первых, кто пожертвовал свои средства. Эмине Ханым из Ялты, внося пожертвования в размере 11 584 куруша, была награждена золотой медалью Хиджаской железной дороги⁶⁰. Кроме того, пожертвования были собраны в Ливадии, Оренбурге, Москве, Казани, Бухаре, Дагестане и Сибири. Пожертвования обычно передавались в центральную комиссию через османских консулов и через мусульманские газеты.

Султан и его окружение, обладая соответствующими организационными и финансовыми ресурсами и опираясь на сочувствующих идее духовного единства, смогли разработать и претворить в жизнь несколько пропагандистских проектов, самым большим из них было строительство Хиджаской железной дороги. Высокая Порта, не выходя за рамки международного права, вполне успешно используя идеологический инструментарий, решила важную финансовую проблему подготовки проекта соединения транспорт-

⁵⁷ *Rüşdi. Akabe meselesi. Dersaadet, 1326. P. 134.*

⁵⁸ *Ochsenwald W. The Financing... P. 144.*

⁵⁹ *Özyüksel M. Osmanlı – Alman... P. 96.*

⁶⁰ *Gülsoy U. Op. cit. P. 67.*

ными магистральями части Османской империи. Ведь в начале XX в., как известно, империя находилась на грани банкротства, а великими державами считалась «больным человеком Европы». Проект, казавшийся утопичным, был осуществлён в кратчайшие сроки, и на некоторое время Османская империя значительно усилила свои военно-политические позиции в регионе.

Список литературы:

1. *Balamir A.L.* Hicaz Demiryolu Madalyası // Demiryolcu. 1993. Cilt. 5. № 8.
2. *Batur A.* Hicaz Demir Yollarının Açılışına Ahmet Rıfat Paşa'nın Düşürdüğü Tarihler // Akademik Araştırmalar Dergisi. Kasım 2005 – Ocak 2006. № 27.
3. *Blake G, King R.* The Hicaz Railway and The Pilgrimage to Mecca // Asian Affairs. 1972. Vol. 59. No. 3.
4. *Cevriye Artuk.* Hicaz Demiryolu Madalyaları // VII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri (Ankara. 25-29 Eylül 1970). II. Ankara, 1973.
5. *Çetinyalçın İ.* Liyâkat Madalyası // VIII. Türk Tarih Kongresi Kongreya Sunulan Bildiriler, (11–15 Ekim 1976), III Ankara, 1983.
6. *Dinçer C.* Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layıha // TTK. Belgeler. Ankara 1971. C. V–VIII. Sayı 9–12.
7. *Eldem V.* Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Hakkında Bir Tetkik. Ankara, 1970.
8. *Gülsoy U.* Hicaz Demiryolu. İstanbul, 1994.
9. *Hülagü M.* Topal Osman Nuri Paşa Hayatı ve Faaliyetleri // Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM. 1994. Sayı 5.
10. *İbrahim Artuk.* Hicaz Demiryolunun Yapılması ve bu Münasebetle Basılan Madalyalar // İstanbul Arkeoloji Müzeleri Yıllığı. İstanbul, 1964. № 11–12.
11. *İmbert P.* Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri, Türkiye'nin Meseleleri, (Çev. Adnan Cemil). İstanbul, 1981.
12. *Khairallah S.* Railways in the Middle East 1856–1948. Beirut, 1991.
13. *Landau J.M.* The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage, A case of Ottoman Political Propaganda. Detroit, 1971.
14. *Morawitz C.* Türkiye Maliyesi. Ankara Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları. 1978.
15. *Nedret Nuri.* Hicaz Demiryolu Hatıratı // Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası. Nisan 1326. № 7
16. *Nicholson J.* The Hejaz Railway // Asian Affairs. Vol. 37. No. 3. 2006.
17. *Ochsenwald W.* The Financing of the Hijaz Railroad // Die Welt des Islams. 1973. Vol. 14. Issue ¼.
18. *Ochsenwald W.* The Hijaz Railroad. Virginia, 1980.
19. *Osman Erkin.* Demiryolu Tarihçesinden: Hicaz Demiryolu // Demiryollar Dergisi. 1948. C. XXII. № 269.
20. *Özyüksel M.* Hicaz Demiryolu. İstanbul, 2000.
21. *Özyüksel M.* Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: Hicaz Demiryolu // İktisad Dergisi. Mart 1989. № 292, Nisan-Mayıs 1989. № 293–294.
22. *Özyüksel M.* Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Süresinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. İstanbul, 1988.

23. Philipp H.J. Der Beduinische Widerstand Geden Die Hedschasbahn // Die Welt des Islams, XXV. 1985.
24. Rüşdi. Akabe meselesi. Dersaadet, 1326.
25. Tahsin Paşa. Sultan Abdülhamid ve Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları. İstanbul, 1990.
26. Toydemir Sait. Hicaz Demiryolu İnşaatı Tarihinden // Demiryollar Dergisi. 1948. С. XXII. № 275–278.
27. Yavuz H. Osmanlılar ve İslamiyet. İstanbul, 1991.
28. Yeniay H. Yeni Osmanlı Borçları Tarihi. İstanbul, 1964.

FOR THE QUESTION OF THE HISTORIOGRAPHY OF OTTOMAN RELIGIOUS AND POLITICAL PROPAGANDA AND THE CONSTRUCTION OF THE HIJAZ RAILWAY (1900-1908)

A. M. Abidulin

Lobachevsky State University of Nizhni Nograd,
Nizhni Nograd, Russia

The article analyzes the historiography of a large-scale propaganda project, the construction of the Hejaz railway, carried out in the framework of the implementation of conceptual ideas of state power in the Ottoman Empire at the end of the XIX beginning of the XX century. Of particular interest is the study of ideological campaigns in the East, aimed at the development of the economic infrastructure of states, and at the same time, at solving major international problems. It is proved that for a long period of time, such large state projects were investigated in domestic and foreign historiography only as economic projects that did not have specific ideological tasks. In turn, the practices of power in the East, and especially in the Ottoman Empire, were often viewed by researchers as attempts by the imperial authorities to exert only spiritual influence on their subjects.

Keywords: *Ottoman Empire, propaganda campaigns in the East, Hijaz Railway, Abdul Hamid II, Hijaz.*

Об авторе:

АБИДУЛИН Алим Маратович – кандидат исторических наук, доцент кафедры восточных языков и лингвокультурологии Института международных отношений и мировой истории Нижегородского государственного университета имени Н.И. Лобачевского, e-mail: abidulinam@gmail.com

About the author:

ABIDULIN Alim Maratovich – The Candidate of History, the Docent, the Department of Eastern Languages and Language-cultural science, the Institute of International Relations and World History, the Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod, e-mail: abidulinam@gmail.com

Статья поступила в редакцию 19.10.2018 г.