

DOI: 10.21779/2077-8155-2025-16-3-31-42

УДК 297

Содержание статьи

Информация о статье

Н. А. Нефляшева¹

Введение
Хадж из Российской империи в начале
XX века: итоги дебатов
Роль Дамаска и дамаского каравана в
организации хаджа
Хиджазская железная дорога –
изменения в логистике хаджа
Письмо консула в Дамаске Б. Н.
Шаховского в Министерство
иностраннных дел
Заключение

Поступила в редакцию: 12.10.2025
Передана на рецензию: 14.10.2025
Получена рецензия: 04.11.2025
Принята в номер: 28.11.2025

Консул в Дамаске Б. Н. Шаховской об организации хаджа российских мусульман в связи с открытием Хиджазской железной дороги

Институт востоковедения РАН; innef@mail.ru

Аннотация. В статье анализируется малоизвестный исторический документ – письмо российского консула в Дамаске Бориса Николаевича Шаховского от 29 апреля 1909 г. в МИД. Документ хранится в Архиве внешней политики Российской империи. Письмо представляет собой ценный источник информации о сложном комплексе вопросов, связанных с организацией и функционированием хаджа (мусульманского паломничества) из России в начале XX в.

В статье рассматривается контекст эпохи, характеризующейся значительными геополитическими и логистическими изменениями. Ключевым фактором, повлиявшим на организацию хаджа, стало открытие Хиджазской железной дороги, соединившей Дамаск с Мединой и существенно облегчившей передвижение паломников. Автор анализирует реакцию Б. Н. Шаховского на потенциальное увеличение потока паломников, следующих через Дамаск, а также на возникающие в связи с этим проблемы. Консул предложил комплекс мер, направленных на упорядочение паломнического потока и обеспечение безопасности российских хаджи. Среди этих мер – организация гостиницы хаджи-хане в Дамаске для паломников, введение системы коллективных обратных билетов для их гарантированного возвращения на родину, а также обязательный денежный залог для тех, кто не приобретает обратный билет. Эти предложения рассматриваются как попытка урегулирования паломнического движения, защиты интересов Российского флота, а также предотвращения злоупотреблений со стороны местных посредников. Письмо консула Шаховского является ценным историческим источником и отражает широкий спектр задач, стоящих перед российской дипломатией в святых землях ислама в начале XX в. Речь идет не только о вопросах религиозной политики и заботе о своих гражданах, но и о геополитических интересах, экономической безопасности и поддержании стабильности в регионе.

Ключевые слова: консул в Дамаске Б. Н. Шаховской, хадж, Российская империя, Хиджазская железная дорога, Османская империя, Дамаск.

DOI: 10.21779/2077-8155-2025-16-3-31-42

¹ Нефляшева Наима Аминовна – кандидат исторических наук, доцент, ст. научный сотрудник Института востоковедения РАН; <https://orcid.org/0000-0001-9968-0883>

UDC 297

Content of the article

Information about the article

*N. A. Nefliasheva*²

Introduction.
The hajj from the Russian Empire in the early 20th century: debate results.
The role of Damascus and the damascene caravan in organizing the hajj.
The Hejaz Railway: changes in hajj logistics.
Letter from consul in Damascus B. N. Shakhovskoy to the Ministry of Foreign Affairs.
Conclusion.

Received: 12.10.2025
Submitted for review: 14.10.2025
Review received: 04.11.2025
Accepted for publication: 28.11.2025

Consul in Damascus B. N. Shakhovskoy on Arranging the Hajj for Russian Muslims Following the Opening of the Hejaz Railway

Russian Academy of Sciences; innef@mail.ru

Abstract. The article analyzes a historical document – a letter from the Russian consul in Damascus Boris Nikolaevich Shakhovskoy to the Ministry of Foreign Affairs, dated April 29, 1909 and stored in the Archive of Foreign Policy of the Russian Empire. The letter is a valuable source of information concerning the issues of arranging the hajj (Muslim pilgrimage) in the early 20th century. The article examines the time period characterized by significant geopolitical and logistical changes. A key factor that influenced the hajj arranging was the opening of the Hejaz Railway, which connected Damascus with Medina thus significantly facilitating the movement of pilgrims. The author analyzes B. N. Shakhovskoy's reaction to the potential increase in the flow of pilgrims through Damascus and the related problems. For the safety of Russian pilgrims, the consul proposed a set of measures including opening specialized hotels in Damascus (Hajj-Khane) and the introduction of the system of collective return tickets to guarantee the return of the pilgrims to their homeland, as well as a mandatory cash deposit for those who do not purchase a return ticket. These proposals are seen as an attempt to regulate the flows of pilgrims, protect the interests of the Russian fleet, and prevent fraud by local intermediaries. The author emphasizes that consul Shakhovskoy's letter is both a valuable historical source and a document reflecting a wide range of challenges the Russian diplomacy had to deal with in the holy lands of Islam in the early 20th century. The latter included the issues of religious policy and concern for Russia's citizens, observing geopolitical interests, providing economic security, and maintaining stability in the region.

Keywords: Consul in Damascus B. N. Shakhovskoy, hajj, Russian Empire, Hejaz Railway, Ottoman Empire, Damascus.

Введение

Изучение истории формирования и работы российской дипломатической службы на Ближнем Востоке в начале XX в. в последние годы становится отдельным направлением отечественной историографии. Для отношений Российской империи с государствами Ближнего Востока в это время были характерны сложная геополитическая динамика, многовекторное взаимодействие с глобальными и региональными центрами.

В последние десятилетия наблюдается активизация академических исследований, в том числе источниковедческих, в этом направлении, результатом которой стал выход в свет ряда значимых монографий и статей. Так, в коллективной

² *Nefliasheva Naima Aminovna* – Cand. Sc. (History), associate professor, senior researcher at the Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences; <https://orcid.org/0000-0001-9968-0883>

монографии «Сирия накануне и в период Младотурецкой революции. По материалам консульских донесений» представлен не только очерк истории российской консульской службы в Сирии с середины XIX в., общий обзор и тексты донесений российских консулов в Бейруте, Алеппо и Дамаске из фондов Архива внешней политики Российской империи за 1900–1910 гг., но и групповой портрет российских консулов первого десятилетия XX в. [15].

В нескольких своих статьях В. В. Наумкин анализирует сложные отношения между турецкими властями и арабским населением двух областей Аравийского полуострова, входящих в Османскую империю – Хиджазы (Западная Аравия) и Неджды (Центральная Аравия), в конце XIX – начале XX в., а также деятельность российских дипломатов и военных разведчиков в этих областях [9; 10]. В статье А. В. Сарабьева рассматриваются донесения консула в Дамаске Б. Н. Шаховского в Посольство России в Константинополе и в 1-й отдел МИДа о межконфессиональных отношениях в сирийских областях Османской империи накануне и после Младотурецкой революции, а также в канун и первые месяцы Первой мировой войны [13]. В своей статье В. П. Литвинов исследует практическую деятельность российских дипломатических служб на Ближнем Востоке по регулированию паломничества мусульман как в Мекку (и Медину), так и к шиитским святыням в Персии и «Турецкой Аравии» [8].

Ближний Восток в начале XX в. находился в зоне геополитических интересов России по разным причинам. Академик В. В. Наумкин писал о том, что «эскалация внутривосточной напряженности в Российской империи, обусловленная подъемом национального самосознания мусульманского населения, осложнения, вызванные Русско-японской войной 1904–1905 гг. и революционными событиями 1905–1907 гг., оказали существенное влияние на внешнеполитический курс страны» [9, с. 60].

Особое направление работы дипкорпуса Российской империи было связано с хаджем – ежегодным паломничеством российских мусульман в Мекку и Медину. Российская дипломатическая служба на Ближнем Востоке уделяла внимание комплексному анализу проблем, связанных с организацией и проведением хаджа, включая его идеологические, логистические, санитарные и эпидемиологические аспекты. Тем более, что число паломников из России было внушительным и росло. Этому способствовала появившаяся внутрироссийская сеть железных дорог, что значительно облегчило совершение хаджа. В статье секретаря консульства в Джедде М. Э. Никольского, опубликованной в 1911 г., содержатся количественные данные о потоке мусульман, направляющихся к святым местам: «ежегодно в Геджас стекается как морем, так и дорогами через пустыни от пятидесяти до трехсот тысяч человек. Число паломников из России за последние годы колеблется от шести до десяти тысяч человек, не поднимаясь выше шестнадцати тысяч богомольцев» [11, с. 257–258].

Перед консулами России ставилась задача содействия защиты и покровительства российским хаджи. «Доверительную инструкцию» 1891 г., подписанную российским генеральным консулом в Константинополе, действительным статским советником А. И. Нелидовым для первого консула в Джедде Ш. Ибрагимова, можно считать ключевым документом для всех российских дипломатов, так или иначе вовлеченных в организацию хаджа для российских мусульман. «Покровительство нашим паломникам, ежегодно в значительном числе отправляющимся на поклонение мусульманским святыням в Мекку и Медину» [3], называлось чуть ли не приоритетной целью учреждения консульства. Консулу в Джедде предписывалось «ближе следить за ними, понимать и разделять их нужды, состоя с ними и в наиболее близких сношениях» [3].

Доклады, аналитические записки, письма и донесения о хадже в российское посольство в Константинополе консула в Джедде В. В. фон Циммермана, секретаря

Генерального консульства в Константинополе С. Тухолки, консула, а затем генерального консула в Дамаске, А. П. Беляева, консула в Джедде А. Д. Левицкого и др. были ценным источником информации для формирования имперского дискурса о хадже и осмысления связанных с ним факторов риска для паломников. Последние выражались прежде всего в том, что путешествие в святые земли ислама требовало не только материальных затрат, но и силы духа, физического здоровья. В Хиджазе пилигрима ждали ветер самум – «дыхание смерти», зной, пыль, опасность заразиться чумой или холерой. Особую угрозу представляли бедуины, они нападали на караваны в самых неожиданных местах и обирали паломников. Весь паломнический путь сопровождался нескончаемыми поборами со стороны турецких чиновников – за прохождение карантина, пошлины за проезд и багаж, платы гидам за найм верблюдов и сопровождение.

Российские дипломаты фиксировали паломнические маршруты и собирали статистическую информацию о динамике паломнического движения, информировали Министерство иностранных дел о первых признаках эпидемиологических угроз и распространения инфекционных заболеваний. Особое внимание уделялось наблюдению за лицами, представляющими потенциальную опасность и проявляющими признаки религиозного фанатизма, а также за подданными Российской империи, проживающими в Мекке и использующими паломников в качестве источника дохода, с целью ограждения последних от «панисламистского» влияния.

Данная статья посвящена анализу письма консула в Дамаске Б. Н. Шаховского³, направленного 29 апреля 1909 г. в Первый департамент МИДа. Документ хранится в АВПРИ, в фонде Турецкий стол (новый) в деле «Изменение паломнического маршрута. 1909». В письме 3 листа с оборотами. В письме обозначаются три проблемы – влияние Хиджазской железной дороги на маршруты хаджа российских паломников; необходимость постройки хаджи-хане в Дамаске для россиян; риск потери прибыли для российских пароходов, перевозивших хаджи.

Консул предложил правительству «принять меры в связи с прокладкой Хиджазской железной дороги, соединяющей Дамаск с Мединой, и изменением маршрута паломнического движения в Мекку и Медину» [2, л. 1].

Хадж из Российской империи в начале XX века: итоги дебатов

Начало 1890-х гг. и XX в. – время интенсивных совещаний и консультаций во властных структурах Российской империи по вопросу организации хаджа мусульманских подданных. После присоединения к Российской империи во второй половине XIX в. Северного Кавказа и Центральной Азии актуализировалась задача такой организации хаджа, которая позволила бы обеспечить контроль над установленными государством морскими маршрутами мусульман в Святые земли Аравии, а также сохранить лояльность империи к своим гражданам, поставив их, по выражению консула в Джедде С. Тухолки, «под наш контроль и защиту».

Организация хаджа – ежегодного паломничества мусульман в святые города ислама Мекку и Медину – в системе управления мусульманами империи заняла особое место как государственный проект, отражающий способность империи к решению политических, идеологических, финансовых, логистических задач, порожденных

³ Шаховской Борис Николаевич (1870–1926) – князь, статский советник, российский консул в Дамаске (1908–1914). В звании камергера Высочайшего Двора (1913). Кавалер ордена Св. Анны 3 ст. Более подробную биографию см.: Смилянская И. М., Горбунова Н. М., Якушев М. М. Сирия накануне и в период Младотурецкой революции. По материалам консульских донесений // Институт востоковедения РАН. – Москва: Индрик, 2015. – С. 72–73, 337–338.

самим фактом существования хаджа, только на первый взгляд воспринимающихся как организация перемещения тысяч подданных по разработанным сверхху железнодорожным и морским маршрутам.

Впервые комплексное осмысление хаджа как обязательного для мусульман религиозного обряда, имеющего для империи целый ряд последствий – политических, экономических, финансовых, медицинских, – появляется в конце XIX – начале XX в. в проекте Министерства иностранных дел (1896 г.), в аналитических записках, письмах в российское посольство консула в Джидде В. В. фон Циммермана (1899 г.) в Чумной комиссии (1900 г.), Эпидемического отдела Министерства внутренних дел. «Все, что имеет соприкосновение к хаджу, далеко не может быть лишено для нас значения и интереса», – писал В. В. фон Циммерман послу И. А. Зиновьеву в Константинополь [1, л. 16].

В начале XX в. разработка правил организации паломничества переходит из ведения МИДа в сферу МВД. В 1901 г. МВД по приказу Министра внутренних дел Д. Сипягина начинает разработку общеимперских правил совершения хаджа, которые в целом будут носить ограничительный характер. Уже к осени был подготовлен проект «Правил о паломничестве мусульман» из 23 статей. 25 октября 1901 г. МВД направило этот проект в Военное министерство для «согласования». «Временные правила для паломников–мусульман» были утверждены Государственным советом и императором Николаем II 8 июня 1903 г. [12]. Они были также опубликованы в качестве приложения к статье 187 «Устава о паспортах» [16].

В документе после многочисленных обсуждений осталось 7 пунктов, которые можно свести к решению трех основных задач: во-первых, хаджи выдавались паспорта особого образца; во-вторых, правилами предписывалось, чтобы мусульмане-паломники, как подданные Российской империи, так и иностранцы, возвращались из паломничества только через порты Черного и Каспийского морей, определенные Министром внутренних дел; в-третьих, отдельные предписания касались врачебного контроля – в упомянутых портах и пограничных пунктах мусульмане-паломники обязательно подвергались «врачебно-санитарной очистке и всем мерам, устанавливаемым для лиц, прибывающих из неблагополучных в санитарном отношении местностей» [5, с. 151]. Отметка о пройденной «врачебно-санитарной очистке» ставилась в паспорте паломника, а также на особом талоне паспорта, который отсылался губернатору по месту жительства, или приписке паломника. На губернатора возлагалась ответственность за организацию контроля и наблюдения за состоянием здоровья вернувшегося хаджи.

Паломник, уклонившийся от исполнения требований Правил, привлекался к уголовной ответственности «за несоблюдение мер предосторожности против распространения прилипчивых и повальных болезней» [5, с. 151], а также подвергался местными властями врачебно-санитарной очистке и другим медико-санитарным мерам по существовавшим протоколам эпиднадзора.

Таким образом, к моменту ввода в эксплуатацию Хиджазской железной дороги паломники из Российской империи осуществляли хадж с использованием железнодорожного и морского транспорта по регламентированным государством маршрутам, утвержденным в законодательном порядке. При этом Дамаск не входил в перечень указанных маршрутов.

Роль Дамаска и дамасского каравана в организации хаджа

Дамаск (как и Каир) до организации развитого морского сообщения между российскими портами Черного моря, Стамбулом и портами Хиджаза являлся важным центром консолидации и коммуникации паломников из различных государств. Отсюда

от стен Омейядской мечети ежегодно в 15-й день месяца Шавваль сотни паломников начинали свой путь к священным городам – Медине и Мекке.

Дамаск был для паломников не просто пунктом сбора перед хаджем. «Врата Каабы» (Баб ал-Кааба) – так называли Дамаск. Он обладал особой духовной атмосферой, в нем находилось множество священных объектов, почитаемых в исламе, в том числе Омейядская мечеть – религиозный и образовательный центр. Историк Д. Р. Жантеев пишет о Дамаске как об особом сакральном пространстве благодаря наличию многочисленных исламских святынь и памятных мест, посещение которых было освящено традицией и поощрялось османскими властями [6].

С дамасским караваном в Мекку направлялись члены султанской семьи и мусульмане Стамбула, Балкан, Малой Азии, Сирии, отчасти Ирана и Центральной Азии [4, с. 50]. Караван возглавлял амир ал-хадж – предводитель паломников. На одном из верблюдов везли махмаль⁴ – расшитый золотом и серебром символ султанской власти и покровительства султана над Меккой и Мединой. Рядом развешивалось церемониальное «священное знамя» (ас-санджак аш-шариф), символизирующее знамя пророка Мухаммада. Наконец, караван доставлял в Хиджаз ежегодный султанский денежный дар (суррат ал-харамайн) – субсидию для потомков пророка Мухаммада, проживавших в Мекке и Медине. Шествие паломников по Султанской дороге многократно описано в исторических источниках, образы сверкающего под солнцем махмала, украшенных драгоценностями и атласными тканями верблюдов, звуки горнов, барабанов и религиозный экстаз провожающих караван наполняют практически все описания процессии [7].

Хиджазская железная дорога – изменения в логистике хаджа

Маршруты хаджа изменяются в связи с открытием Хиджазской железной дороги (далее – ХЖД) в сентябре 1908 г. Хиджазская железная дорога, связавшая Дамаск и Хиджаз, заменила караванную дорогу из Дамаска в Мекку, которая использовалась паломниками со времени правления мамлюков (1250–1517 гг.). Султан Абдул-Хамид II, автор грандиозного проекта, одновременно и строительного, и идеологического, придавал ХЖД не только прикладное, но и символическое значение – «она также символизировала примирение ислама с наукой, технологиями и современным менеджментом» [17, с. 255].

Хиджазская железная дорога должна была облегчить паломничество к исламским святыням в городах Мекка и Медина. Если до ее постройки паломники (за исключением состоятельных хаджи, имеющих возможность найма выючных или верховых животных) проходили пешком путь из Дамаска в Мекку, полный сложностей, бытового дискомфорта и опасности нападений бедуинских племен, в течение 40–50 суток, то теперь время паломников в пути составляло до 8 суток, что в целом сокращало срок пребывания в хадже, обычно растягивающееся от полугода до двух лет [14, с. 112]. На практике введение ХЖД не достигло своей амбициозной цели, о чем пишут многие

⁴ Махмаль, «махмаль шариф» («священный махмаль») – богато украшенный паланкин, в котором доставлялась в Мекку кисва – украшенное золотым шитьем покрывало, закрывающее стены Каабы, главного мусульманского святилища. Махмаль символизировал политическое покровительство османских султанов над святыми местами. «В народном исламе махмаль – одна из важнейших святынь, символизирующих исполнение обрядов ал-хаджа. Махмаль перевозился на особом верблюде... Отправление махмала в Мекку, где он устанавливался на видном месте в самом городе, а потом и у Арафата, возвращение махмала с караваном паломников превращались в многолюдный народный праздник. Считалось, что махмаль – носитель бараки». Резван Е. А. Махмал // Ислам: Энциклопедический словарь. – Москва, 1991. – С. 163–164.

авторы [14, с. 120]. Участок железнодорожной линии между Мединой и Меккой так и не был завершен. По прибытии в Медину паломникам приходилось преодолевать сложный 450-километровый переход до Мекки на верблюдах в условиях аравийской жары и изнуряющего ветра. Данное обстоятельство привело к тому, что большая часть паломников стала предпочитать морской путь до Джедды, откуда добиралась караваном до Мекки, расположенной на расстоянии 74 км.

Письмо консула в Дамаске Б. Н. Шаховского в Министерство иностранных дел

29 апреля 1909 г. консул в Дамаске Б. Н. Шаховской направляет в Первый департамент МИДа письмо. Он пишет о том, что проведение железной дороги, соединяющей Дамаск с Мединой, изменит маршрут паломнического движения в Мекку и Медину, что неизбежно скажется на паломническом потоке российских хаджи [2, л. 1]. Б. Н. Шаховской отмечал, что «с изменением приходится считаться и нам ввиду массы наших паломников в Туркестанском крае» [2, л. 1].

Дамаск с тех пор, как для российских хаджи в начале XX в. было введено паромное сообщение через порты Черного моря, между Стамбулом и портами Хиджаза, оказывался вне паломнического пути: паломники прибывали на пароходах в Джедду, оттуда направлялись с караваном в Мекку и Медину и через Янбо возвращались домой. Консул считал, что с проведением железной дороги российские хаджи будут придерживаться нового маршрута, «который в очень скором времени будет принят всеми нашими мусульманскими паломниками: Одесса – Джедда – Мекка – Медина [обратно – Н. Н.] – из Медины по железной дороге в Дамаск, затем в Бейрут, а оттуда морем в Феодосию» [2, л. 1]. Более состоятельные паломники из Дамаска, вероятно, посетят Иерусалим (Ал-Кудс аш-Шариф) – город, наряду с Дамаском, обладающий высоким символическим статусом в исламской традиции.

В связи с сохраняющейся угрозой нападений бедуинов на караваны, проходящие между Меккой и Мединой, Б. Н. Шаховской считал, что значительная часть паломников предпочтет альтернативный маршрут через Дамаск. Данная тенденция уже, по его мнению, наблюдается, о чем свидетельствует тот факт, что в 1909 г. более 2000 паломников воспользовались указанным маршрутом для посещения Медины: «Мекка – Джедда – Тор (в Торе паломники проходили карантин), Бейрут – Дамаск – Медина и оттуда опять через Дамаск – Бейрут обратно в Россию» [2, л. 1 об]. Как блестяще образованный востоковед Б. Н. Шаховской прекрасно знал о дамаском караване и, возможно, имел в виду, что город станет центром сосредоточения паломников из России, что создаст новые логистические трудности.

По мнению консула, с завершением строительства железнодорожной линии которая, соединит Дамаск с Мединой, Дамаск приобретает стратегическое значение как ключевой транзитный пункт для российских паломников. В этой связи, по его мнению правительству необходимо принять меры по обеспечению приоритетного использования российскими паломниками отечественных судов, в частности, судов Добровольного флота⁵, обладающих оптимальными характеристиками для

⁵ Добровольный флот – одно из крупнейших судоходных обществ в Российской империи. Правление находилось в Санкт-Петербурге. Создан в 1878 г. по инициативе Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству на пожертвования, которые вносились представителями всех сословий. Суда и береговое имущество ДФ при общей или частичной мобилизации и в иных исключительных случаях передавались во временное распоряжение или в собственность Военного или Морского министерства. С 1907 г. пароходы ДФ обслуживали паломнические рейсы по маршрутам Одесса (Севастополь) – Бейрут и обратно через Джедду в Феодосию. В 1914 ДФ имел свыше 40 пароходов, из них около 20 обслуживали дальневосточные линии, главным образом

транспортировки паломников. «Если же не будут приняты надлежащие меры, то ни один русский паломник не попадет на судно под русским флагом, как это случилось в нынешнем году в Джедде, где, несмотря на присутствие многих русских судов, почти все наши паломники были посажены на иностранные суда, и как это чуть не случилось и здесь, если бы я не принял в Дамаске надлежащих мер, чтобы не допустить иностранных агентов завербовать еще здесь наших паломников» [2, л. 1 об].

Б. Н. Шаховской принимал во внимание экономические и финансовые интересы российской казны. Он прекрасно понимал, что перевозка мусульманских паломников представляет собой значительный источник дохода для российского торгового флота. Он писал: «С этой целью, на мой взгляд, следует реализовать комплекс мероприятий, направленных, с одной стороны, на защиту интересов российского флота, а с другой – на обеспечение интересов государственной казны» [2, л. 1 об].

Б. Н. Шаховской предложил следующие меры:

1. Организовать в Дамаске несколько хаджи-хане (гостиниц) для обязательного размещения российских паломников как по пути в Медину (в случае транзита через Дамаск), так и, в особенности, по возвращении из Медины. В хаджи-хане следует разместить конторы Добровольного флота и пункт продажи билетов для дальнейшего следования паломников из Дамаска в Феодосию. Организация подобной структуры необходима, по мнению консула, для обеспечения не только посадки паломников на российские суда, но и защиты их от обмана и мошенничества со стороны местных дамасских маклеров, практикующих продажу билетов на пароходы по завышенным ценам.

Организацию хаджи-хане в Дамаске, по замыслу Б. Н. Шаховского, может взять на себя Добровольный флот либо самостоятельно, либо вместе с другими российскими пароходными компаниями, специализирующимися на перевозке паломников. «Устройство и оборудование их может быть легко покрыто взысканием с каждого паломнического паспорта или пароходного билета некоторой дополнительной платы в пользу хаджи-хане, причем я полагал бы более целесообразным взыскивать эту плату при выдаче паломнического паспорта, чтобы хаджи-хане было безусловно бесплатно для всех наших паломников. За эту плату, которая ни для кого не будет обременительна и вместе с тем даст нужную сумму, паломники имели бы право на бесплатное пребывание в Дамасском хаджи-хане и на бесплатное пользование в нем водою» [2, л. 2].

Б. Н. Шаховской предполагал, что любой банк проявит заинтересованность в открытии временного отделения в хаджи-хане на период хаджа для обеспечения добросовестного обмена денег для российских паломников.

Высший надзор за хаджи-хане предполагалось возложить на консульство в Дамаске. Шаховской писал, что Генеральный консул Российской империи в Бейруте предложил организовать хаджи-хане в Хайфе, с чем Шаховской категорически не согласился. По его мнению, «Кайфа (совр. Хайфа – *Н. Н.*), не обладая портом, не представляет удобной стоянки для судов, которые несомненно будут вынуждены ожидать более или менее продолжительное время, что зимою будет сопряжено с большими трудностями» [2, л. 2]. В Бейруте же суда имеют возможность оставаться в порту, не находясь в состоянии постоянной готовности к отплытию (не «стоя под парами»), чего нельзя обеспечить в Хайфе. До тех пор, пока в Хайфе не будет создан полноценный порт, рассмотрение данного варианта, по его мнению, нецелесообразно. При этом согласно полученным данным консула Бейрутская железная дорога обладает

северные. Агентства ДФ имелись в Лондоне, Сан-Франциско, Нью-Йорке и других крупнейших портах мира. Добровольный флот // Большая российская энциклопедия. – URL: https://old.bigenc.ru/domestic_history/text/2629643 (дата обращения: 10.10.2025)

пропускной способностью, позволяющей ежедневно перевозить из Дамаска в Бейрут не менее 300 паломников.

2. Введение системы коллективных обратных билетов, выдаваемых паломникам в портах отправления. Консул отмечал, что изменение логистики передвижения паломников негативно сказывается на интересах государственной казны. Некоторые паломники находились в стесненных финансовых обстоятельствах, и в подобных случаях консульству в Дамаске приходилось организовывать перемещение этих хаджи в Бейрут за счет государственных средств, поскольку они зачастую не имели даже минимума. Ранее подобные расходы для бюджета отсутствовали, поскольку нуждающиеся паломники пользовались возможностью бесплатного проезда на российских пароходах. Уже в 1909 г., когда через Дамаск проследовало чуть более 2000 паломников, консульство организовало за государственный счет доставку в Бейрут более 100 человек, а также выделило значительные средства на их питание. «Если же не принять против этого никаких мер, то этот расход будет ежегодно возрастать, так как будет возрастать количество паломников» [2, л. 2 об].

В целях предотвращения указанных расходов и для общей оптимизации паломничества Шаховской предлагал оформлять обратные билеты в виде купонной книжки, содержащей отдельные купоны для оплаты проезда по следующим маршрутам: до Джедды или Янбо, от Медины до Дамаска, от Дамаска до Бейрута и от Бейрута до Феодосии.

Для паломников, планирующих совершить поездку в Медину «кружным путем», необходимо предусмотреть выпуск купонных книжек с купонами для следующих участков пути: Одесса – Джедда/Янбо, Джедда/Янбо – Бейрут, Бейрут – Дамаск, Дамаск – Медина, Медина – Дамаск, Дамаск – Бейрут, Бейрут – Феодосия. Альтернативно для паломников, не планирующих пользоваться железнодорожным транспортом, возможно предоставление обычных обратных билетов на пароход от Джедды или Янбо.

Консул предлагал расширить законодательную базу и до наступления следующего сезона хаджа принять законодательный акт, обязывающий каждого мусульманского паломника, не приобретающего обратный билет, вносить залог в размере 125 рублей. Данная мера была направлена на обеспечение его возвращения в родной город. Указанная сумма была достаточной для покрытия расходов на проезд паломника из пунктов отправления даже в самый отдаленный город Туркестанского края. «Эта мера необходима, чтобы не вводить казну в ненужный расход и помешать паломничеству нищих. Таковая мера отвечает даже духу мусульманского закона, который предписывает, чтобы мусульманин не совершал хаджа бесплатно, а оплачивал его собственными деньгами» [2, л. 2].

Для повышения безопасности хаджа и предотвращения злоупотреблений консул считал необходимым в обратных паломнических билетах (которые он предлагал оформлять как именные, хотя бы с указанием имени на обложке) указывать номер, дату и место выдачи паспорта. Это позволило бы облегчить процедуру идентификации личности в случаях утери или кражи билета, которые неизбежны в условиях отсутствия должной безопасности в Хиджазе. Б. Н. Шаховский писал: «В наши консульства в Джедде, Дамаске и Бейруте должны быть высылаемы списки всех выданных обратных и коллективных билетов» [2, л. 3].

Консул сообщал, что правления как Хиджазской, так и Бейрутской железных дорог выразили согласие принимать купоны коллективных билетов на определенных условиях.

В конце письма Б. Н. Шаховской еще раз возвращается к теме организации гостиницы для российских паломников: «В особенности же я настаивал бы на устройстве в Дамаске хаджи-хане, которые обеспечили бы нашим пароходам наших паломников и оградили бы паломников от эксплуатации местных маклеров» [2, л. 3].

Заключение

Письмо консула в Дамаске Б. Н. Шаховского в МИД от 29 апреля 1909 г. является ценным историческим источником, отражающим геополитические и логистические изменения, связанные с организацией хаджа в начале XX в. Открытие Хиджазской железной дороги и изменение паломнических маршрутов поставили перед Российской империей новые задачи по обеспечению безопасности, логистики и экономических интересов российских мусульманских паломников.

Шаховской предложил ряд мер, направленных на упорядочение паломнического потока через Дамаск, используя возможности железной дороги и обеспечивая преимущества для российского торгового флота. Ключевым элементом его плана было создание в Дамаске «хаджи-хане» – гостиниц для паломников, которые обеспечивали бы им защиту от мошенничества и доступ к банковским услугам.

Консул также предложил ввести систему коллективных обратных билетов и обязательный залог для не приобретающих обратный билет паломников с целью контроля над их передвижением и предотвращения расходов казны на возвращение неимущих.

Письмо консула в Дамаске Б. Н. Шаховского демонстрирует комплексный подход российской дипломатии к организации хаджа, учитывающий как религиозные потребности паломников, так и политические и экономические интересы империи. Реализация предложенных мер могла бы укрепить позиции России на Ближнем Востоке и обеспечить более эффективное управление паломническим потоком. Проект консула Б. Н. Шаховского не был реализован. О причинах этого предстоит узнать в процессе дальнейших архивных поисков.

Литература

1. Архив внешней политики Российской империи (далее – АВПРИ). Ф. Посольство в Константинополе. Оп. 517/2. Д. 5316. Л. 16.
2. АВПРИ. Ф. Турецкий стол (новый). Оп. 502б. Д. 6511.
3. АВПРИ. Ф. Турецкий стол. Оп. 502/2. Д. 3312. Л. 4–4об.
4. Шихабдин Ахмад ал-Будайри. Ежедневные события Дамаска аш-Шам с 1154 по 1176 год (1741–1763) / пер. с араб., коммент. и исслед. И. М. Смилянкой при участии С. Х. Кямилева и Ф. О. Нофала. – Москва: Индрик, 2021. – 400 с.
5. Временные правила для паломников-мусульман // Гольденев Д. М. Устав о паспортах. По офиц. изд. 1903 г., с сенатскими и министерскими разъяснениями и с приведением доп. Указаний и правил. – Санкт-Петербург, 1905. – С. 151–152.
6. Жантеев, Д. Р. «Врата Каабы»: Дамаск и сирийский маршрут хаджа в сакральной географии османской Сирии в XVI–XIX вв. / Д. Р. Жантеев // Исторический вестник. 2024. Т. 48, № 2. – С. 224–239.
7. Ишаев, Ш. Мекка – священный город мусульман. Рассказ паломника / Ш. Ишаев. – Режим доступа: https://idmedina.ru/books/history_culture/hadjj/1/ishaev.htm (дата обращения: 10.10.2025).
8. Литвинов, В. П. Российская дипломатия на Востоке и ее роль в обеспечении нужд паломников-мусульман (вторая половина XIX – начало XX вв.) / В. П. Литвинов // Пространство и Время. 2015. № 1–2 (19–20). – С. 398–402.
9. Наумкин, В. В. Турецко-арабское противостояние в Хиджазе и Неджде и Россия в начале XX века (по данным российской дипломатии и военной разведки) / В. В. Наумкин // Новая и новейшая история. 2021. № 2. – С. 60–74.
10. Наумкин, В. В. Российская дипломатия в Хиджазе (конец XIX – начало XX в.) / В. В. Наумкин // Арабский мир, ислам и Россия: Прошлое и настоящее; избранные главы, статьи, лекции, доклады. – Москва, 2013. – С. 230–254.

11. Никольский, М. Э. Паломничество мусульман в Мекку / М. Э. Никольский // Исторический вестник. Историко-литературный журнал. Т. CXXIV. – Санкт-Петербург, 1911. – С. 256–292.
12. Об утверждении Временных правил для паломников-мусульман // Полное собрание законов Российской империи. 1903. Собрание 3. Т. XXIII. Отделение 1. – Санкт-Петербург, 1905. – С. 689–690.
13. Сарабьев, А. В. Роль российского консула в Дамаске князя Б. Н. Шаховского в поддержке межрелигиозного мира накануне Первой мировой войны / А. В. Сарабьев // Вестник Института востоковедения РАН. 2020. Вып. 4. – С. 162–178.
14. Сибгатуллина, А. Т. Контакты тюрок-мусульман Российской и Османской империй на рубеже XIX–XX вв. / А. Т. Сибгатуллина. – Москва: Исток, 2010. – 257 с.
15. Смилянская, И. М. Сирия накануне и в период Младотурецкой революции. По материалам консульских донесений / И. М. Смилянская, Н. М. Горбунова, М. М. Якушев; Институт востоковедения РАН. – Москва: Индрик, 2015 – 462 с.
16. Устав о паспортах. Приложение к статье 187-й // Гольденов Д. М. Устав о паспортах. По офиц. изд. 1903 г., с сенатскими и министерскими разъяснениями и с приведением доп. Узаконений и правил. – Санкт-Петербург, 1905. – С. 90, 151–152.
17. Karpat, K. H. The politicization of Islam: reconstructing identity, state, faith, and community in the late Ottoman state / K. H. Karpat. – Oxford: Oxford University Press, 2001. – 533 p.

References

1. *The Foreign Policy Archive of the Russian Empire (AVPRI)*. Col. Embassy in Constantinople. Ser. 517/2. F. 5316. Itm. 16. (in Russian)
2. *AVPRI. Col. Turkish table (new)*. Ser. 502b. F. 6511. (in Russian)
3. *AVPRI. Col. Turkish table (new)*. Ser. 502/2. F. 3312. Itm. 4–4 f.v. (in Russian)
4. Al-Budayri'. *The Daily Events of Damascus*. Transl. by I. M. Smilyanskaya, S. H. Kamilev and F. O. Nofal. Moscow: Indrik, 2021. 400 p. (in Russian)
5. Temporary rules for Muslim pilgrims // Goldenov, D. M. *Charter on passports. According to the official edition of 1903, with senatorial and ministerial explanations and with the introduction of additional laws and rules*. St.-Petersburg, 1905. Pp. 151–152. (in Russian)
6. Zhantiev, D. R. The Gate of the Kaaba: Damascus and the Syrian Hajj Route in the Sacred Geography of Ottoman Syria from the 16th to the 19th Centuries. *Historical Reporter*. 2024, vol. 48. Pp. 224–239. (in Russian)
7. Ishaev, Sh. *Mecca, the Sacred City of the Muslims (Story of a Pilgrim)*. URL: https://idmedina.ru/books/history_culture/hadji/1/ishaev.htm (accessed: 10.10.2025)
8. Litvinov, V. P. Russian diplomacy in the East and its role in meeting the Muslim pilgrims needs (the second half of the 19th – early 20th centuries). *Space and Time Journal*. 2015, no. 1–2 (19–20). Pp. 398–402. (in Russian)
9. Naumkin, V. V. Turkish-Arab Confrontation in the Hijaz and Nejd and Russia in Early 20th Century (According to Russian Diplomatic and Military Intelligence Sources). *Modern and Contemporary history*. 2021. Issue 2. Pp. 60–74. (in Russian)
10. Naumkin, V. V. Russian diplomacy in Hejaz (late 19th – early 20th centuries). V. V. Naumkin. *Islam and muslims: culture and politics (written over the years)*. Moscow; Nizhny Novgorod, 2009. Pp. 540–568. (in Russian)
11. Nikolskiy, M. E. The Muslim pilgrimage to Mecca. *Historical Bulletin. Historical and literary magazine*. St.-Peterburg. 1911. Vol. CXXIV. Pp. 256–292. (in Russian)
12. On the Approval of the Temporary Rules for Muslim Pilgrims. *Complete Collection of Laws of the Russian Empire*. Collection 3. 1903. Vol. XXIII, section 1. St. Petersburg, 1905. Pp. 689–690. (in Russian)
13. Sarabiev, A. V. The Russian consul in Damascus Prince Boris N. Shakhovskoy's Role in Interfaith peace on the eve of the First World War. *Journal of the Institute of Oriental Studies RAS*. 2020, no. 4. Pp. 162–178. (in Russian)

14. Sibgatullina, A. T. *Contacts between Turkic Muslims of the Russian and Ottoman empires at the turn of 19th – 20th centuries*. Moscow: Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, 2010. 264 p. (in Russian)
15. Smilyanskaya, I. M., Gorbunova, N. M., Yakushev, M. M. *Syria on the eve and during the Young Turk Revolution. Based on the materials of consular reports* / Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences. Moscow: Indrik, 2015. 462 p. (in Russian)
16. Passport Regulations. Appendix to Article 187 // Goldenov, D. M. *Passport Regulations. According to the official edition of 1903, with Senate and Ministerial clarifications and with additional laws and regulations*. St. Petersburg, 1905. Pp. 151–152. (in Russian)
17. Karpat K. H. *The politicization of Islam: reconstructing identity, state, faith, and community in the late Ottoman state*. Oxford University Press, 2001. 533 p.