

УДК 9.94

Хиджазская железная дорога и путешествие Н. В. Терлецкого

А. М. Абидулин,

Н. И. Аюпова,

*«Нижегородский государственный университет имени Н. И. Лобачевского»,
г. Нижний Новгород,
Российская Федерация*

The Hejaz Railway and N. V. Terletsky's journey

A. M. Abidulin

N. I. Ayupova

*Lobachevsky State University
of Nizhni Novgorod, Institute
Nizhni Novgorod, the Russian Federation*

Аннотация

Важнейшим проектом, реализованным в рамках государственной идеологии панисламизма периода правления султана Абдул-Хамида II, было строительство Хиджазской железной дороги. Эта железнодорожная линия должна была обеспечить паломникам комфортное путешествие к святым для мусульман местам в Мекке и Медине. Удаленность региона Хиджаза от метрополии привела к тому, что в конце XIX в. контакты официальных властей выражались в виде участия чиновников в религиозных церемониях и передачи подарков и пожертвований султана-халифа религиозным деятелям. Вожди племен фактически вели самостоятельную политику в регионе при явном невмешательстве османских властей. Отсутствие коммуникаций, особенности климата, эпидемии мешали официальным властям активно участвовать во внутривластной жизни региона и влиять на население. Именно поэтому строительство железнодорожной и телеграфной линии позволяло укрепить султанскую власть в регионе. Безусловно, масштабный строительный проект очень сильно зависел от экономического состояния Османской империи, но, по проведенным расчетам, железная дорога должна была быстро окупиться и прославить султана Абдул-Хамида II. В османских архивах отложилось достаточное количество документов, имеется мемуарная литература и газетные публикации, освещающие строительство Хиджазской железной дороги. Значительное количество документов содержат и европейские архивы, но в первую очередь для отечественных исследователей-османистов интерес представляют документы, отложившиеся в российских архивах, и сведения в сообщениях современников. В связи с этим для исследователей будет интересна публикация сообщений Николая Васильевича Терлецкого о его путешествии в регион Хиджаза. Опубликованные весьма небольшим тиражом и сохранившиеся по одному экземпляру в Российской национальной библиотеке и Российской государственной библиотеке, заметки о Хиджазской железной дороге

Н. В. Терлецкого представляют отдельный интерес для исследователей-османистов. Биография и научное наследие офицера Русской императорской армии, востоковеда, лексикографа и этнографа Н. В. Терлецкого, до сих пор остаются не исследованными.

Abstract

The most important project implemented as a part of the state ideology of Pan-Islamism during the reign of Sultan Abdul-Hamid II was the construction of the Hejaz railway. The railway line was supposed to provide pilgrims with a comfortable journey to the holy Muslim places in Mecca and Medina. The remoteness of the Hejaz region from the metropolis led to the fact that at the end of the 19th century the communication of official authorities was expressed as the participation of officials in religious ceremonies and transfer of gifts and donations from Sultan Caliph to religious leaders. The tribal leaders actually conducted the policy autonomy in the region with the apparent non-interference of the Ottoman authorities. Lack of communications, climate pattern and epidemics prevented official authorities from actively participating in the region's internal political life and influencing the population. In view of this the construction of the railway and telegraph line allowed to strengthen the Sultan power in the region. Of course, the large-scale construction project was very much dependent on the economic strength of the Ottoman Empire, but, according to the calculations, the railway was to have a quick pay-back period and make Sultan Abdul-Hamid II famous. A sufficient number of documents are kept in the Ottoman archives, there are memoirs and newspaper publications covering the construction of the Hejaz Railway. A considerable number of documents are also available in European archives, but for Russian Ottoman scholars preeminently documents kept in Russian archives and the information written in contemporaries' messages are of interest. In this regard, researchers will be interested in the publication of messages by Nikolai Vasilievich Terletsky about his journey to the Hejaz region. Published in a very small circulation and preserved in one copy at the National Library of Russia and the Russian State Library, the notes on the Hejaz Railway of N. V. Terletsky are of particular interest for the Ottoman scholars. The biography and scientific heritage of the officer of the Russian Imperial Army, Orientalist, lexicographer, and ethnographer N. V. Terletsky, still remain uninvestigated.

Ключевые слова

Османская империя, султан Абдул-Хамид II, Хиджазская железная дорога, Генрих Майснер, Хиджаз, Н. В. Терлецкий, путешествия на Восток.

Keywords

The Ottoman Empire, Sultan Abdul-Hamid II, the Hejaz Railway, Heinrich Meisner, Hejaz, N. V. Terletsky, journeys to the East.

Говоря об Хиджазской железной дороге и ее описании современниками, справедливо сделать небольшой экскурс в историю этого проекта. Для исследователей-османистов представляют определенный интерес государственные пропагандистские кампании в рамках идеологии панисламизма в эпоху правления султана Абдул-Хамида II. Подготовка и строительство Хиджазской железной дороги является одним из основных реализованных проектов в рамках концепции исламского единства.

Имперская идеология и практика в Османской империи XIX – рубежа XX вв. отмечены возвращением во внутреннюю и внешнюю политику религиозного фактора. Вновь в османском обществе, а затем и в исламском мире становится популярной идея возрождения халифата как основной составляющей концепции исламской солидарности. Все пропагандистские проекты, которые были осуществлены в рамках



Генрих Майснер.
Heinrich Meisner

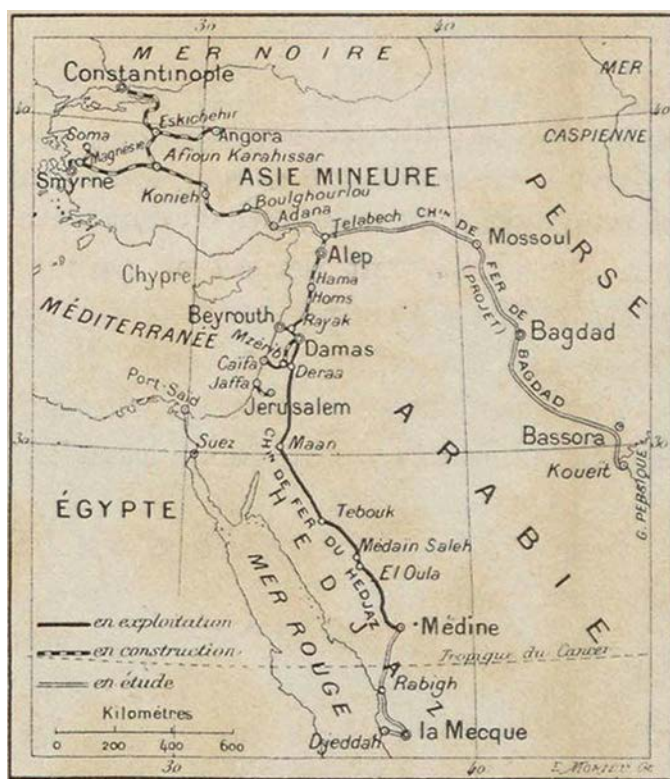
идеологии панисламизма, в том числе самый крупный из них – Хиджазская железная дорога, являлись важнейшими инструментами официальной власти, распространяя имперские ценности в османском обществе. Так же пропагандистские проекты обеспечивали стабилизацию имперской власти в Османской империи. При этом, несмотря на явный консерватизм идеологии панисламизма, эта идеология, имевшая практическую реализацию, продемонстрировала высокую степень динамизма и гибкости султанской власти и ее способность адаптироваться к вызовам эпохи.

Конечно, проект не мог быть реализован без участия иностранных инженеров. Но по стечению обстоятельств Хиджазская железная дорога фактически обязана своим появлением немецкому инженеру. Архитектором и непосредственным организатором строительства был Генрих Август Майснер (1862-1940)¹. В наши дни его имя забыто как в Германии, так и в Турции.

Это несмотря на его огромный вклад в развитие сети железных дорог Османской империи и Турецкой Республики. А самое главное, что за ним стоит практическая реализация самого крупного проекта в рамках пропагандистских компаний султана Абдул-Хамида II. Возможно, он был забыт, поскольку принадлежал к проигравшей стороне в Первой мировой войне. Генрих Майснер был выпускником Дрезденского технического колледжа. И время его становления как инженера приходится на период бурного развития сети железных дорог в Германии. Молодой инженер был приглашен османскими властями, достаточно быстро изучил османский язык и в возрасте 24 лет обосновался в Османской империи. В период с 1886 г. Майснер в качестве инженера участвовал в сооружении железных дорог на территории Южной Болгарии, Малой Азии, Македонии и Фракии. Когда султаном была инициирована подготовка к строительству Хиджазской железной дороги, в Дамаске была создана комиссия «Heyet-i İstikşafiye» (Исследовательская комиссия) в составе шести османских инженеров: Османа Нури-бея, Февзи-бея, Мухтар-бея, Османа Фитри-эфенди, Неджипа-эфенди и Ибрагима-эфенди. Перед началом проектировки и строительства члены комиссии исследовали местность, где должна была пройти железнодорожная линия. Опыта подобного масштабного строительства инженеры комиссии не имели, возник ряд разногласий, которые привели к тому, что власти поручили строительство некоему итальянскому инженеру Лабелле. Но инженер Лабелла тоже оказался не вполне компетентным в реализации столь масштабного проекта и был вынужден оставить строительство на подготовительных этапах². После этого строительство Хиджазской железной дороги было получено

Европейская карта
Хиджазской железной
дороги.

*The European map of the
Hejaz Railway.*



Генриху Майснеру, т.к. он имел большой технический опыт и прекрасно знал все существующие железные дороги империи. Важным в реализации проекта было и то, что Майснер превосходно владел османским языком³, это во многом облегчало его взаимодействие со строителями и османскими чиновниками. Реализация этого технически сложного стратегического проекта находилась под контролем Великого визиря, но на практике проектирование, принятие решений и контроль за строительством Хиджазской железной дорогой осуществлял Генрих Майснер. Созданный по распоряжению султана Абдул-Хамида II «Комитет по строительству железной дороги» находился в Стамбуле и на практике из-за сложностей в коммуникации не руководил строительством. Майснер и группа инженеров под его началом, в составе Мигорского, Ришара, Мухтар-бея, Неджип-бея и Нури-эфенди, провела мензульную съемку и пикетаж практически всей территории, через которую должна была пройти железнодорожная линия. Проектная комиссия, в составе Мухтар-бея, Эдуарда Забловского, Милошевича, Нури-эфенди, Равони, Фабловского, Назиф-бея, Мисак-эфенди⁴, на основе полученных данных рассчитала и нанесла на карту места, где должны были быть построены водопропускные трубы, мосты, расположены станции. Еще две комиссии занимались проектированием железнодорожной линии. Области Хиджаза, закрытые для немусульман, были исследованы османскими помощниками Майснера.

Под руководством Майснера было построено более 1 400 км пути. Это был самый сложный участок дороги, поскольку пролегал он главным образом через пустыню и практически непригодные для проживания территории. Кроме

того, именно на этом отрезке железнодорожной линии требовалось возведение мостов, гидротехнических сооружений, мастерских и станций. Наряду с железнодорожной линией строилась и телеграфная линия. Османские власти, учитывая заслуги Генриха Майснера, в 1904 г. присвоили ему звание паши. По мере продвижения линии к Медине Майснер получал новые поощрения. Он также подготовил проектную документацию и заготовил материалы для продолжения строительства железнодорожной линии от Медины до Мекки. Но с приходом к власти младотурок и смещением султана Абдул-Хамида II, в 1908-1909 гг. этот участок линии так и не был достроен. Сложное экономическое положение и политическая борьба привели к тому, что интерес к продолжению строительства дороги в Стамбуле пропал⁵.

Хиджазская железная дорога отличалась от других железнодорожных линий. Основной целью этого пропагандистского проекта было обеспечение безопасности и комфорта всем мусульманам, совершавшим паломничество к Святым местам. Но явный консерватизм паломников привел к тому, что даже после открытия Хиджазской железной дороги, многие паломники вместо комфортных вагонов выбирали сложную и опасную поездку на верблюде, считая все тяготы пути частью паломничества. Железная дорога также имела своей целью обеспечение связи столицы с наиболее удаленными регионами империи. Во многом, своим появлением эта дорога обязана личной инициативе султана Абдул-Хамида II и тому энтузиазму, который сопровождал сбор средств во всем мусульманском мире⁶.

Важным элементом идеологии панисламизма было то, что османские султаны были халифами всех мусульман. Строительство железнодорожной линии решало и внутривосточные проблемы⁷. Особенно это касалось вопросов управления регионами, населенными преимущественно кочевыми племенами. Склонные к восстанию друзы в Ливии, вечно занятые в племенной войне бедуины на северо-западе Аравийского полуострова, ставший фактически независимым Йемен – все эти территории переходили под более жесткий контроль властей⁸. Кроме того, возможно предположить, что Османская империя, реализуя этот проект, делала попытки восстановить политическую и финансовую независимость от Европы, поскольку строительство железнодорожной линии впервые осуществлялось без участия европейских кампаний.

Стиль железнодорожной линии не был самостоятельным, а был компиляцией различных европейских проектов, к которым были дополнения в виде исламских декоративных элементов. Поэтому многие архитектурные формы были несвойственны этой местности. Например, крыши станций, заканчивающиеся фронтонами, сооружения, построенные из песчаника и базальта – все это было чуждо архитектуре центральной Аравии.

Религиозный аспект железнодорожной линии был основным аргументом в пользу того, что она должна была быть построена и эксплуатироваться Османской империей, а не иностранной частной компанией. Если железнодорожная линия должна была принадлежать мусульманам, то и финансирование должно было быть из мусульманских источников⁹.

Ниже вниманию читателей мы предлагаем заметки востоковеда, лексикографа и этнографа Николая Васильевича Терлецкого¹⁰ о Хиджазской железной дороге. Опубликованные весьма небольшим тиражом и сохранившиеся в Российской

национальной библиотеке и Российской государственной библиотеке, они представляют отдельный интерес для исследователей-османистов.

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Генрих Майснер получил образование в Дрездене и Вене, участвовал в строительстве железных дорог в Османской империи, работая инженером в иностранных фирмах. Первый раз в Стамбул он был приглашен османскими властями с подачи железнодорожного инженера Виктора Тридона. Работал на линии Эдирне-Белово. После этого некоторое время работал в Праге. В 1887 г. Майснер снова был приглашен в Стамбул и участвовал в строительстве железнодорожных линий Измит-Анкара (1889-1892), Солоники-Манастир (1892-1894), Солоники-Дедеагач (1894-1896). В 1896-1900 гг. Майснер был консультантом строительства всех железных дорог Османской империи (см.: *Herbert P. Die Hedschas- und Bagdadbahn, erbaut von Henrich August Meissner Pascha.* – Düsseldorf, 1958. – S. 1-4).
2. *Zaidi Z.H. «Hidjāz Railway» / Encyclopaedia of Islam, Second Edition, Edited by: P. Bearman, Th. Bianquis, C.E. Bosworth, E. van Donzel, W.P. Heinrichs.* – 1966. – P. 364. Уфук Гюльсой и Джеймс Николсон на основе анализа архивных источников утверждают, что контракт на строительство железнодорожной линии был подписан с итальянским инженером Лабеллой, который начал работать вместе с французским инженером Буйоном. Позже он передал все дела Буйону, который стал во главе технического бюро 16 ноября 1900 г. Однако Буйон, так и не начав строительства, ушел в отставку. Генрих Майснер был приглашен на тех же условиях, что и Буйон (см.: *Gülsoy U. Hicaz Demiryolu.* – İstanbul: Eren Matbaacılık, 1994. – S. 96; *Nicholson J. The Hejaz Railway // Asian Affairs.* – 2006. – Vol. 37. – No. 3. – P. 322).
3. *Pick W.P. Meissner Pasha and the construction of railways / Palestine and neighboring countries / Ottoman Palestine 1800-1914. Studies in economic and social history.* ed. G. G. Gilbar. – Leiden, 1990. – P. 180.
4. *Tanyeri C. Mühendis Ebû'n-Nedret Nuri Efendi'nin Hicaz Demiryolu Hatıraları // Tarih İncelemeleri Dergisi.* – 1994. – Vol. 9. – Issue 1. – P. 339-348.
5. В 1909 г. Майснер оставляет строительство Хиджазской железной дороги и переходит на строительство Багдадской железной дороги. В 1910 г. он был назначен главным инженером, отвечающим за отрезок линии, построенной около города Алеппо, продленной позже до Мосула. Во время Первой мировой войны участвует в дипломатических и инженерных миссиях и составляет новые проекты и схемы железнодорожных линий на Ближнем Востоке. После поражения Османской империи в Первой мировой войне, Майснер оставил свою вторую родину и возвратился в Германию в Дрезден. В 1924 г. Мустафа Кемаль Ататюрк пригласил его в Турцию, в качестве советника по строительству и обслуживанию железных дорог. Майснер принял это приглашение и участвовал в реконструкции железных дорог в Анатолии, поврежденных во время Освободительной войны. В 1920-1930 гг. был лектором в Стамбульском техническом университете и Инженерной школе. Генрих Майснер умер в Стамбуле в начале 1940 г. (см.: *Pick W.P. Op. cit.* – P. 181f; *Osman Erkin. Demiryolu Tarihçesinden: Hicaz Demiryolu // Demiryollar Dergisi.* – 1948. – No. 22. – S. 23).
6. *Maunsell F.R. The Hejaz Railway // The Geographical Journal.* – 1908. – Vol. 32. – No. 6. – P. 570. Идея связать Святые места и Стамбул железной дорогой была мечтой султанов до тех пор, пока султан Абдул-Хамид II не пришел к власти и принял на «вооружение» идеологию панисламизма. Во многих исламских странах газеты того времени характеризовали железную дорогу Хиджаз как символ сопротивления растущему европейскому влиянию на Ближнем Востоке (см.: *Fahmy A. Between Mystical and Military: The Architecture of*



Строительство Хиджазской железной дороги.

Construction of the Hejaz Railway.

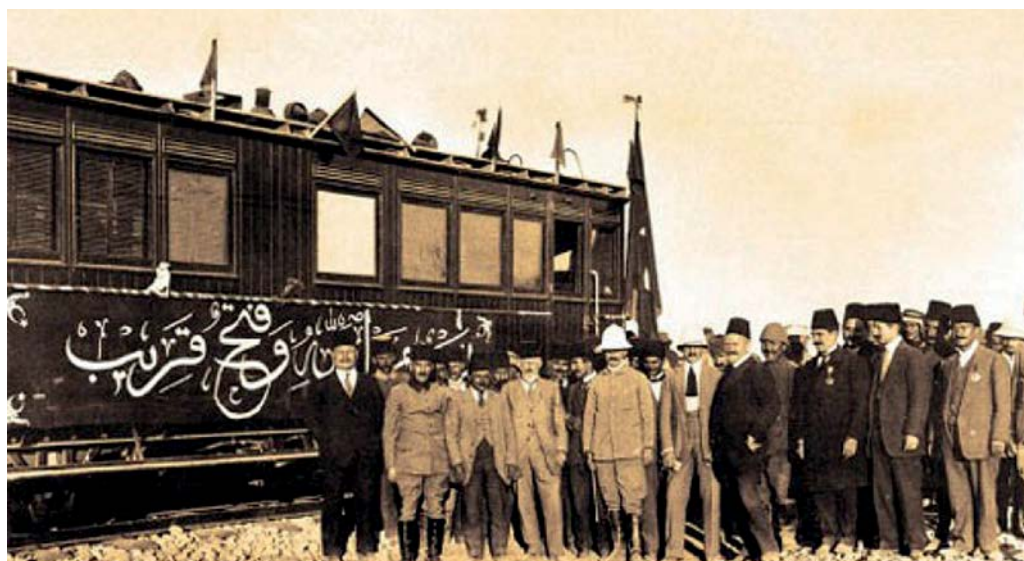
the Hejaz Railway (1900-1918) // Proceedings of the 11th International Congress of Turkish Art, Utrecht-The Netherlands. – 1999. – № 53. – P. 1).

7. R. A. W. [Robert Alexander Wahab]. The Hejaz railway // The Encyclopedia Britannica. – Vol. XIII. – Cambridge, 1911. – P. 218; Rutter E. The Hejaz // The Geographical Journal. – 1931. – Vol. 77. – No. 2. – P. 101.

8. Hamilton A. Problems of the Middle East. – London, E. Nashpubl., 1909. – P. 273; L. D. [Leon Dominian]. Railroads in Turkey // Bulletin of the American Geographical Society. – 1915. – Vol 47. – No. 12. – P. 938. Подробнее о восстании в Йемене и «борьбе за халифат»: Bullock W.F. The Fight for the Caliphate // The North American Review. – 1905. – Vol. 181. – № 585. – P. 229.

9. Ochsenwald W. The Financing of the Hijaz Railroad // Die Welt des Islams. – 1973. – Vol. 14. – № 1/4. – P. 130; Yıldız C. Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış // Ekev Akademi Dergisi. – 2004. – № 19. – S. 200.

10. Терлецкий Николай Васильевич (25.02.1875 – после 1914), востоковед, лексикограф. Из дворян. Окончил Воронежский Михайловский кадетский корпус (1894), Павловское военное училище (1896), курсы восточного языка при Азиатском департаменте Министерства иностранных дел (1905), Петербургский археологический институт. Служил на Кавказе (1905-1913). С разведывательными целями бывал в Сирии (1904, 1910), Персии (1909), Аравии (1910). В отчетах из Аравии содержатся исторические и этнографические сведения о местных арабских племенах и древностях. С 1913 г. служил в Ковенской крепости (см.: Электронный ресурс. Режим доступа: <https://vrnguide.ru/bio-dic/t/terletskij-nikolaj-vasilevich.html>).



Генрих Майснер (в центре) на открытии железнодорожной станции Хиджазской железной дороги.

Heinrich Meisner (in the centre) at the opening of the Hejaz Railway station.

С Геджасской* железной дороги

Мне привелось проехать по Геджасской железной дороге, и я решаюсь поделиться впечатлениями от этой поездки и собранными на месте сведениями о дороге, которые могут, может быть, представить интерес для читателей «Вестника».

Геджасская железная дорога, предназначенная для соединения Дамаска с Меккой и для облегчения, таким образом, исполнения заветнейшей мечты каждого правоверного мусульманина – посетить этот священный город, – будет, по окончании сооружения, иметь длину приблизительно в 1 800 километров. Постройка ее началась по торжественному фирману (указу) султана Абдул-Гаида II-го, весной 1901 г. В настоящее время вполне закончено немного больше четверти всей ее длины, именно участок до города Маана (460 км. от Дамаска), официальное открытие которого состоялось 16 августа 1904 года.

Исходный пункт Геджасской дороги г. Дамаск. В небольшом расстоянии от его южных ворот, в пустынной местности, находится первая станция этой дороги, небольшое каменное здание весьма скромного вида, как, вообще, все железнодорожные станции в Сирии. Подъезжая к этой станции, приблизительно в полуверсте, я переехал через железнодорожный путь – это Хауранская дорога, головная станция которой находится недалеко отсюда, Хауранская линия, – это первая в Сирии железная дорога, построенная бельгийскими инженерами. Движение по этой дороге было открыто в 1894 г. Она, также, как и выстроенная после нее линия Бейрут-Дамаск и Раяк-Хама – собственность французской акционерной компании «Societe du chemindeter Damas-Nama et prolongement». Длина ее 100 килом[етров], конечный пункт – станция Маузериб, в 4^{1/2} час[а] езды от Дамаска. Главнейшая цель, ради которой она была построена, – перевозка пшеницы из Хаурана.

* Здесь и далее так в документе.

Прежде, чем начать постройку Геджасской железной дороги, турецкое правительство пробовало купить Хауранскую линию, но французская компания запросила столь высокую сумму, что турецкое правительство отказалось от этой покупки и без всякого стеснения начало строить собственную линию, не имея на то ни малейшего права, как мне говорили некоторые лица в Дамаске, хорошо знакомые с этим делом.

Не имело права потому, что акционерная компания, прежде чем приступить к постройке своей дороги, заключила с оттоманским правительством договор, по которому монополизировались права компании на прокладку рельсового пути в этой местности, и турецкое правительство обязалось никому не давать концессий на железные дороги, могущие конкурировать с Хауранской.

Но вопреки этому обязательству Геджасская дорога уже строится.

Конечно, французское общество не стало молчать и решило судом требовать удовлетворения. Но суд до сего времени не пришел к окончательному решению.

От Дамаска Геджасская дорога идет почти параллельно с Хауранской; но затем они значительно расходятся: в то время как Хауранская дорога уклоняется на юго-запад, Геджасская идет прямо на юг. Затем, обогнув небольшие холмы за деревней Сахнаей и значительные отроги горы Эль-Мани, находящейся на ее пути сейчас же за рекой Эль-Авадж, эта дорога за станцией Кисве (21 км.), общей с Хауранской дорогой – круто поворачивает на юго-восток и сохраняет это направление до станции Эль-Мизине (50 км.), после чего, прорезывая в виде буквы S весьма интересную в геологическом отношении страну Эль-Леджа, достигает станции Дераат. В Эль-Ледже поражает обилие пещер. Геологические исследования этой страны указывают на вулканический характер почвы, и можно думать, что здесь некогда было страшное извержение вулкана. Как на такой вулкан геологи указывают на гору Эд-джена, действительно имеющую кратерообразную вершину. Многие признаки указывают на то, что вся страна Леджах жила когда-то более интересной жизнью, чем теперь. От Мизмие, например, до гор[ода] Суведа, расположенного как раз у подножия упомянутого вулкана, шел некогда шоссейный путь эпохи римлян, и во многих местах можно наблюдать его остатки, довольно хорошо сохранившиеся.

Археологи здесь находят много интересного, но больше всего оценили особенность этой местности воры, разбойники и всякого рода преступники, бегущие от преследования властей. Еще во времена римлян эта местность изобиловала разбоями. Нередки они и теперь, и в глубь страны без значительного конвоя удалаться не рекомендуют.

Страна Дераат представляет конечный пункт первого значительного участка Геджасской дороги. Эта станция имеет значение потому, что отсюда отходит соединительная ветка к ст. Маузериб Хауранской железной дороги, длиной 14 км., а также и потому, что этот пункт Геджасской дороги, посредством Хайфской линии, соединяется непосредственно с морем.

От станции Дераат также проходит древнее римское шоссе в восточном направлении до весьма древнего города Бостра, известного также под именем Эски-Шам, что значит старый Дамаск. В настоящее время город населен слабо, едва насчитывая две тысячи жителей; развалины домов, лавок и заброшенные фонтаны указывают, однако, на то, что в былое время город имел весьма большое число жителей.

За ст[анцией] Дераат дорога едет на юго-восток, достигая вскоре гор[ода] Насиб (136 км.). Затем она поворачивает на юг и сохраняет это направление до станции Мефрак (162 км.), прорезывая на своем пути довольно плоские пустынные

пространства, находящийся в значительном удалении от обычного пути паломников.

На 204-м километре дороги, [с] помощью каменного моста, пересекает р. Зерка и вскоре достигает важной станции Аман, находящейся в 3/4 часа езды от древнего города того же имени (223 км.) – конечный пункт 2-го значительного участка дороги.

Весьма возможно, что со временем и наши русские паломники, предпочитающие путешествие сухим путем, указанным некогда д[окто]ром

Елисеевым, воспользовавшись рельсовым путем от Хамы (северной станции Сирийских дорог) и достигнув Амана, от него будут совершать дальнейший путь к Иерусалиму. Дорога идет на г[ород] Эс-Сальт (30 км.); отсюда 40 км. до Иерихона, а там уже паломники дома, так как в Иерихоне имеется прекрасное подворье, рассчитанное на 3 тысячи человек, пользующихся здесь приютом во время посещения р. Иордан и Мертвого моря.

Город Аман весьма древний, и его внушительные стены красноречиво говорят о той роли, которую он когда-то играл во всем Заиорданье.

От Амана дорога идет прямо на юг, проходя незначительные города Либбон (249), далее ст[анции] Джизе и Дабая (279) (изобилующие древними развалинами), и затем, несколько раз пересекая путь паломников, достигает станции Катрани (326), откуда идет уже параллельно с этим путем до ст[анции] Эль-Хассэ (378). Это конечный пункт 3-го значительного участка Геджасской дороги. Далее значительная станция Анейзе (442) и, наконец, Маан (460) – город весьма древний, известный еще в библейские времена. Кругом развалины дворцов, цистерн и других больших сооружений; в 1/2 часа на восток находятся развалины Мшата. Здесь в 1898 году император Вильгельм был поражен высокой художественностью хорошо сохранившегося фасада, вероятно, некогда роскошного дворца. Германский император не преминул воспользоваться любезным разрешением султана и, как дар, увез его с собой в Германию.

Станцией Маан оканчивается открытый ко времени моего посещения участок Геджасской железной дороги. Когда закончится сооружение всей дороги, трудно сказать, но знакомство с работами на построенном и строившихся участках приводит к заключению, что предприятие передано в надежные руки и значительные задержки едва ли будут иметь место.

Что касается стоимости Геджасской дороги, то приведу выдержку из одной арабской газеты, подробно разбирающей этот вопрос: «Из отчетов финансового



*Паломники
приветствуют поезд.
Pilgrims meeting the train.*



Прибытие поезда в Медину.

A train's arrival in Medina.

управления Хамидийской-Геджасской дороги видно, что к концу июля 1320 года Гиджеры (1904 г.) сумма, предназначенная на постройку линии, достигла 162 021 072 пиастра²², в том числе: 1) наличные субсидии, в качестве добровольных пожертвований со стороны ревностных патриотов; 2) налог на шкуры жертвенных животных; 3) некоторые доходы, исключительно на это благое начинание предназначенные; 4) суммы, взятые по повелению нашего падишаха из земельного банка; 5) прибыль тех меджидий, которые были в обращении в Йемене и которые потом были переведены в Константинополь (вместо них посланы туда меджидии константинопольские, а из них отчеканены монеты заново); 6) доходы с аренды земель, принадлежащих линии; 7) наличные «бадалят» и (суммы, доходы) с тех округов, по которым проходит линия. Если к означенной сумме прибавить еще 8) – 144 004 пиастра из сберегательных сумм, – то всех денег получится 162 165 076 пиастров, из которых следует вычесть 2 миллиона на покрытие разности при обмене этих денег на турецкие лиры, когда они были положены в оттоманский банк на текущий счет.

Всего за вычетом всех накладных расходов 159 335 931 пиастр.

Расходы к тому же сроку достигли 107 116 227 пиастров; из них 1 349 723 пиастра на перевод и гарантию сумм, переведенных из Йемена и отправленных в Йемен вместо них, а также на подарок управителям Мекки и Медины. Остальные 105 766 503 пиастра израсходованы на покупку материалов, на сооружения, на жалование служащим и т.п. Наличные остатки – 51 219 702 пиастра²³.

Затем далее в этой же статье говорится: «Раньше мы говорили, что из главной линии построено теперь 465 км., из 152 км. Хайфской ветви – 82, а от Дераат до Музероба 14 км.; таким образом, всего проведено 561 км.; на Хайфской линии возведено 50 км. насыпи. На европейских заводах сделан заказ на 4 больших железных мостов, из которых один длиной 150 метр[ов]: прорыто 70 метр[ов] туннеля,

²² Османский (турецкий) пиастр – название денежной единицы Османской империи *куруш*, принятое в Европе.

имеющегося на этом пути, вся длина которого 140 метр[ов]; полотно не проложено здесь, потому что указанные выше мосты еще не готовы и тоннель не окончен».

Я был крайне поражен, услышав на линии Геджасской дороги, недалеко от Дамаска, русскую речь; оказалось, что разговаривавшие со мной были эмигранты из России, преимущественно мусульмане с Кавказа и Крыма и евреи. Вольнонаемные рабочие получают довольно высокую плату; от одного меджиди до полутора в сутки; но что касается солдат, то плата их самая мизерная, какую только можно себе представить.

Между тем условия жизни весьма тяжелые и еще более тяжелы будут за Мааном, где местность пустынна, население редкое и настроенное весьма враждебно к турецкому правительству, не раз выказывавшее полное нежелание подчиняться его фирманам (указы султана). Впрочем, турецкое правительство приняло меры. В Дамаске я слышал о посылке на линию работ за Мааном даже нескольких орудий небольшого калибра, перевозимых вдоль линии на верблюдах; я не говорю уже о ружьях, которые являются безусловной принадлежностью каждого работающего там солдата. Враждебные столкновения с населением неминуемы, так как местные жители смотрят на это сооружение, как на посягательство на их исконные права; земля – их, и никому иному не может принадлежать, а между тем на этой самой земле скоро забегают ненавистные машины, извергающие клубы черного дыма... Караванам не будет больше места; вместе с этим умрет и поэзия, созданная столыкими веками, и вместе с пресловутой цивилизацией на них надвинется тяжелый кошмар борьбы за существование. Они инстинктивно чувствуют надвигающиеся страхи, и едва ли они, со своей точки зрения, не правы.

В настоящее время на дороге существует уже и пассажирское движение, но пока временное. Поезда из Дамаска в Аман ходят два раза в неделю – по понедельникам и средам, а от Амана до Маана по четвергам. Из Маана же поезда отходят тоже раз в неделю, по пятницам после полудня.

Что касается перевозки грузов, то пока от Дамаска направляются грузы, главным образом относящиеся к сооружению дороги и продовольствию солдат и рабочих, к Дамаску же идут грузы, вывозимые из страны для сбыта на столичном рынке.

За Мааном продовольствие развозится преимущественно на верблюдах, для чего по особому приказанию султана было куплено 50 верблюдов.

В заключение приведу перечень станций Геджасской железной дороги, с показаниями расстояния от Дамаска и провозной платы.

	Расстояние от г. Дамаска в километрах	Плата в пиастрах		
		3 класс	2 класс	1 класс
Кисве	21	4,10	8	10,20
Дер Али	31	6,10	11,30	15,10
Мизмие	50	10	18,20	25
Джибаб	63	12,30	23,30	31,20
Хибаб	69	14	26	34,20
Мухаджат	78	15,30	29,10	39
Шакра	85	17	32	42,10
Азраа	91	18,10	34,10	45,20
Хербеель Газал	106	21,10	39,30	53

	Расстояние от г. Дамаска в километрах	Плата в пиастрах		
		3 класс	2 класс	1 класс
Дераат	123	24,30	46,10	61,20
Насиб	136	28	51	68
Мефрак	162	34,20	60,30	81
Хербетэль Сумра	186	40,20	69,30	93
Зерка	204	44,30	76,30	102
Аман	224	50	84	112
Касер	234	–	–	–
Любан	249	–	–	–
Дабаа	279	–	–	–
Хан эль зебяб	295	–	–	–
Катрани	326	–	–	–
Эль Хасса	378	–	–	–
Жаруфэль Дарун	397	–	–	–
Инейзе	442	–	–	–
Маан	460	–	–	–

Н. Терлецкий.

Терлецкий Н. В. С Геджасской железной дороги: [Путевые впечатления. – Санкт-Петербург]: тип. М-ва пут. сообщ. (т-во И. Н. Кушнерев и К°), [1905]. – 7 с. // Из фондов Российской национальной библиотеки.

References

- Bullock W.F.* The Fight for the Caliphate // *The North American Review*, 1905, vol. 181, no. 585, pp. 229-236.
- Fahmy A.* Between Mystical and Military: The Architecture of the Hejaz Railway (1900-1918) // *Proceedings of the 11th International Congress of Turkish Art*, Utrecht-The Netherlands, 1999, no. 53, pp. 23-28.
- Gülsoy U.* Hicaz Demiryolu. İstanbul. Eren Matbaacılık, 1994, 302 p.
- Hamilton A.* Problems of the Middle East. London, E. Nash, 1909, 484 p.
- Herbert P.* Die Hedschas-und Bagdadbahn, erbaut von Henrich August Meissner Pascha. Düsseldorf, 1958, pp. 1-4.
- L. D.* [Leon Dominian]. Railroads in Turkey // *Bulletin of the American Geographical Society*, 1915, vol. 47, no. 12, pp. 934-940.
- Maunsell F.R.* The Hejaz Railway// *The Geographical Journal*, 1908, vol. 32, no. 6, pp. 570-584.
- Nicholson J.* The Hejaz Railway // *Asian Affairs*, 2006, vol. 37, no. 3, pp. 320-336.
- Ochsenwald W.* The Financing of the Hijaz Railroad // *Die Welt des Islams*, 1973, vol. 14, no. 1/4, pp. 129-149.
- Osman Erkin.* Demiryolu Tarihçesinden: Hicaz Demiryolu // *Demiryollar Dergisi*, 1948, no. 22, pp. 21-25.
- Pick W.P.* Meissner Pasha and the construction of railways / Palestine and neighboring countries / *Ottoman Palestine 1800-1914. Studies in economic and social history.* ed. G. G. Gilbar. Leiden, 1990, 348 p.

R. A. W. [Robert Alexander Wahab]. The Hejaz railway // The Encyclopedia Britannica. Vol. XIII. Cambridge, 1911, pp. 217-218.

Rutter E. The Hejaz // The Geographical Journal. 1931, vol. 77, no. 2, pp. 97-110.

Tanyeri C. Mühendis Ebû'n-Nedret Nuri Efendi'nin Hicaz Demiryolu Hatıraları // Tarih İncelemeleri Dergisi. 1994, vol. 9, no. 1, pp. 339-348.

Yıldız C. Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış // Ekev Akademi Dergisi, 2004, no.19, pp. 1-14.

Zaidi Z.H. «Hidjāz Railway» / Encyclopaedia of Islam, Second Edition, Edited by: P. Bearman, Th. Bianquis, C. E. Bosworth, E. van Donzel, W. P. Heinrichs. 1966, pp. 364-365.

Фото предоставлены авторами статьи.

The photos are submitted by the author of the article.

Сведения об авторах

Абидулин Алим Маратович, кандидат исторических наук, доцент кафедры восточных языков и лингвокультурологии «Нижегородского государственного университета имени Н. И. Лобачевского», научный сотрудник Института Востоковедения РАН, e-mail: abidulinam@gmail.com.

Аюпова Наиля Иршатовна, ассистент кафедры восточных языков и лингвокультурологии «Нижегородского государственного университета имени Н. И. Лобачевского», e-mail: aypovani@mail.ru.

About the authors

Alim M. Abidulin, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor at Department of Oriental Languages and Cultural Linguistics, Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod, Researcher at Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, e-mail: abidulinam@gmail.com.

Nailya I. Ayupova, Teaching assistant at Department of Oriental Languages and Cultural Linguistics, Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod, e-mail: aypovani@mail.ru

В редакцию статья поступила 06.08.2019, опубликована:

Абидулин А.М., Аюпова Н.И. Хиджазская железная дорога и путешествие Н.В. Терлецкого // Гасырлар авазы – Эхо веков. – 2019. – № 3. – С. 154-167.

Submitted on 06.08.2019, published:

Abidulin A. M., Ayupova N. I. *Hidzhazskaya zheleznaya doroga i puteshestvie N. V. Terletskego* [The Hejaz Railway and N. V. Terletsky's journey]. IN: *Gasyrlar avazy – Eho vekov*, 2019, no. 3, pp. 154-167.