

## Роль Саид-Гани Саидазимбаева в реорганизации паломничества мусульман Российской империи в Мекку в начале XX в.

Исламов Анваржон Руслан угли, студент (магистрант)

Санкт-Петербургский государственный университет, Восточный факультет,  
Кафедра теории общественного развития стран Азии и Африки, Санкт-Петербург, Россия

**Аннотация.** Целью данной статьи является, проведение анализа о том, как в начале XX века проводилась реорганизация хаджа в Российской империи и какова роль Саид Гани Саидазимбаева в реализации этого проекта.

**Ключевые слова:** хадж, Кааба, паломник, Средняя Азия, хаджи-хана

**Abstract.** The purpose of this article is to analyze how the reorganization of the Hajj in the Russian Empire was carried out in the beginning of the 20th century, and what is the role of Said Gani Saidazimbayev in the implementation of this project.

**Keywords:** hadj, Caaba, pilgrim, Central Asia, hadji-hana (house of pilgrims)

В начале XX в. произошли большие изменения в организации паломничества в Мекку. Одной из главных причин этого послужило построение огромной железнодорожной инфраструктуры, связывающей Среднюю Азию с Европейской Россией. Это дало населению Средней Азии возможность подсединения к густой сети железных дорог России, что способствовало налаживанию пути паломников в Мекку через Чёрное море.

Вторая причина — это приказ императора о реорганизации хаджа и образование «института» управления паломниками. По мнению ученых, это стало поворотным моментом в организации хаджа. Этот процесс начался еще с конца XIX века, когда российский император, включил хадж в число приоритетных задач правительства. Это привело к учреждению специальных комиссий и к изданию новых законов. Но никогда до этого правительство не создавало единственное учреждение и не назначало человека, ответственного за паломничество [5, с. 121]. Министр МВД Столыпин был ответственным за новый проект и искал кандидатуру на эту должность. Требовался компетентный, информированный и деловой человек, который смог бы справиться с этой нелёгкой задачей. И им оказался некий торговец из Ташкента, по имени Саид-Гани Саидазимбаев. По словам Эйлин Кэйн: «Саидазимбаев не был единственным кандидатом, который претендовал на этот пост, были еще большое количество желающих, но он был самым амбициозным и убедительным среди всех кандидатов с чётко разработанным планом [5, с. 121]. Саидазимбаев удивил Столыпина не только своими планами, но и манерой общения и поведением; он хорошо владел русским языком, носил одежду в западном стиле, представил себя человеком, обеспокоенным страданиями его единоверцев и конечно же интересами империи. Он подчеркнул настоятельную необходимость того, чтобы правительство назначило «доверенного лидера» для руководства и предложило услуги по реорганизации хаджа в России. В итоге именно он был избран Столыпиным. Эйлин Кэйн оценивает это как необдуманный и наивный поступок министра внутренних дел, который, не имея достаточной информации о Саидазимбаеве, назначил его на этот пост. Она пишет «многое из того, что Саидазимбаев рассказал

Столыпину и другим чиновникам в российском правительстве было неправдой. У него не было предыдущего опыта организации хаджа или какого-либо делового предприятия такого масштаба. Если бы Столыпин заглянул в его личное дело, связавшись с российскими властями в Туркестане, он бы обнаружил, что у Саидазимбаева не очень хорошая история полная долгов и судебных процессов. Он также узнал бы, что Саидазимбаев баллотировался во II Государственную думу, но не прошёл. Вместо этого, Столыпин наивно поверил Саидазимбаеву на слово» [5, с. 122]. Конечно, было бы странно обвинять министра внутренних дел Столыпина в наивности и ставить под сомнение его решение, а также судить Саидазимбаева по каким-то личным качествам.

Полагаю, тут требуется объективно подойти к вопросу, чтобы внести ясность в эти отношения. Во-первых, откуда Саидазимбаеву стало известно, что Николай II собирается проводить реорганизацию хаджа, во-вторых каким образом он вообще смог попасть в кабинет министра внутренних дел, в-третьих с чего вообще Столыпин должен был верить «безупречному» плану «случайного» человека из Туркестана и сделать его ответственным за такой большой проект, инициатором которого являлся сам император. И наконец, в-четвёртых, каким образом Саидазимбаеву удалось составить такой грандиозный план, если он до этого момента не имел дело с паломничеством, тем более в таком масштабе. Сначала следует обратиться к личности и биографии самого Саидазимбаева. Дело в том, что он не случайно оказался в феврале 1908 г. в кабинете Столыпина. Он был из знатной семьи Туркестана, его отец Саид Азимбай был одним из самых богатых и предприимчивых торговцев своего времени. Он, в отличие от других купцов, был прекрасно информирован происходящих в мире событиях и имел свой взгляд на вещи. В 1865 г. он всячески оказывал помощь русским властям при взятии города Ташкента [2, л. 63]. И в дальнейшем, после установления русской власти в крае он продолжал содействовать русским властям во всех ее начинаниях. Русские власти в официальной переписке называли его «самым развитым из сартов» и за эти заслуги царь пригласил его в столицу и наградил его статусом почетного гражданина [3]. Саидазимбаев унаследовал этот

статус от своего отца, а также обзавёлся хорошими политическими связями, что давало ему огромные привилегии. Он был хорошо информирован, всегда был в курсе событий в империи и его финансовое состояние позволяло ему участвовать в больших проектах. Доводы Айлин Кэйн насчёт того, что Саидазимбаев говорил неправду насчёт опыта работы с паломниками, можно по-другому сформулировать. Возможно, у него и не было опыта работы с паломниками, но есть отчёт Саидазимбаева [4, с. 1], ознакомившись с которым можно понять, насколько он был знаком с этим вопросом и понимал её проблему. Он писал: «прислушиваясь к рассказам единоверцев и постепенно убеждаясь, на основании результатов путешествия, в правдивости их, и видя, что сам паломники не могут непосредственно устранить дефекты дела, а мусульманское общество упорно молчит, у меня несколько лет тому назад, зародилась мысль о необходимости изыскания способа борьбы с укореившимися в паломничестве дефектами. Задумавши это дело, я стал ближе присматриваться к паломничеству и детальнее знакомиться с его недостатками. После несколько лет самого тщательного изучения этого дела, мне удалось разгадать действительную причину существования и развития дефектов в нём и найти способ искоренения их» [4, с.1]. В его отчётах говорится, что из-за неорганизованности паломнического движения первая поездка паломников по железным дорогам им дорого обошлась. Проблемы начались уже с посадкой на поезд, где в 36-местный вагон разместили 50-60 человек и из-за нехватки мест половине из них пришлось расположиться, где попало и ехать в таком положении 12 дней. Теснота мешала передвижению и выполнению религиозных обязанностей. В вагоне было очень душно, санитарные условия не соблюдались. Второй большой проблемой было отсутствие продуктов питания на протяжении всего пути от места посадки до Константинополя. Так как поезд продвигался внутри России, еда в буфетах и гостиницах готовилась в основном из свинины, сала, колбасы и т.п., употребление которых было запрещено шариатом. По этой причине люди запасались сушеным мясом и разными продуктами на весь период поездки. Пока паломники доезжали до Константинополя эти продукты портились и становились причиной многих заболеваний. Третья причина — это проделки переводчиков, которые предлагали свою услугу паломникам, незнающим русский языка. Сначала они работали индивидуально, затем образовали «картель проводников-переводчиков» [4, с. 2]. Они безжалостно обдирали паломника — за несуществующую очередь, покупку билета, бронирование гостиницы и т.п. Такая же «обдираловка» паломников ожидала их и на месте прибытия в порту. В этом отчёте Саидазимбаев предложил своё видение насчёт «реорганизации» паломничества. Он предложил образовать остановочно-продовольственные пункты, состоящие из 5 этажей, которые включали бы все необходимое для нужд паломников (чайхана, врач, аптека, мулла, комната для омовения) на (мусульманских вокзалах) станциях: Ташкент, Самарканд, Андижан и т.д., так как на этих станциях не было зданий для ожидания и добравшемуся паломнику приходилось ждать сво-

его поезда под открытым небом в снег и дождь несколько дней. Возвращаться в ближайшее село было неудобно из-за далёкого расстояния. Та же ситуация была и в пересадочных пунктах России таких как Пенза и Самара. Также он предлагал построить в Одессе и Феодосии *хаджи-хана* (гостиницу для паломников) вместимостью в 2000 человек чтобы служила местом сбора и защиты паломников от проводников-мошенников. Он связался с министром путей сообщения и предложил свой план по упорядочению посадки пассажиров на вагоны. Далее он предложил оптимизировать российский *хадж*-трафик через единый порт Одесса, используя исключительно российские железные дороги и пароходы, внедрение на вокзалах одноразовых и доступных по ценам билетов для паломников, предоставление проводников чтобы ориентироваться в русскоязычных регионах [4, с. 3].

По отчёту видно, что у человека был серьёзный подход к делу. Приведённые выше данные — это лишь часть его исследований, в полном отчёте у него было всё разработано детально, требовалось лишь применить это на практике. В апреле 1907 г. Саидазимбай приступил к реализации своего плана, арендовал землю на 12 лет на железнодорожной станции Ташкент и начал строить двухэтажное здание. Помимо этого, он распорядился насчет строительства *хаджи-ханы* в Одессе. Эта *хаджи-хана* выполняла множество функций: столовая, парикмахерская и т.п. В 1908 г. он издал «инструкцию для хаджа», которая была перепечатана во многих газетах империи. В целом, план поэтапно начал реализовываться, пока его реализация не столкнулась с разного рода проблемами.

Одна из главных проблем содержится в переписке начальника милиции Н. П. Зуева с губернатором Одессы Толмачевым. Последний обвинил евреев в беспорядках в Одессе, так как они до поры до времени получали большие доходы от паломничества, выполняя роль агентов и брокеров, владели отелями и снимали номера для паломников. По словам губернатора, они занимались вербовкой паломников, которая начиналась с вокзалов ведущих в Одессу. Порой, заманивая паломников в свои места, грабили их. По той причине, множество оставшихся без денег паломников становилось большой проблемой и затратой для чиновников Одессы. Толмачев также добавил, что «евреи постоянно «рвут и мечут» весь план и новые предпринятые меры, так как это кладет конец их схемам зарабатывания денег и эксплуатации паломников» [5, с. 141]. Для того чтобы урегулировать ситуацию, Толмачев установил жёсткие меры в крае, но все его попытки наладить ситуацию в Одессе для реализации нового плана оборачивалось еще большими беспорядками и проблемами. С одной стороны местные жители протестовали, а с другой в СМИ начали появляться жёсткая критика мер, принятых губернатором Одессы.

Также 23 октября 1908 г. началось совещание для выяснения вопросов, касающихся перевозки паломников-мусульман из черноморских портов в порты Хиджаза и обратно [1, л. 1-об]. По открытии заседания, председатель объяснил, что поводом к созыву совещания послужили неоднократные жалобы

«Русского общества пароходства и торговли и «Северного пароходного общества» на деятельность генерального агента «Добровольного флота» Саида Гани Азимбаева, поставленного Министерством внутренних дел одновременно руководителем паломничества мусульман. Совещание преследовало цель — разобраться в причинах возникшей из-за деятельности Саидазимбаева, розни между российскими мореходными компаниями и указать на меры, способные содействовать устранению причин возникновения этой розни, вредно отражающейся на морской перевозке паломников. По его мнению, «если в будущем не будет достигнуто необходимое соглашение между русскими пароходными обществами, то можно сказать, что дело перевозки русских паломников надолго ускользнет от отечественного флага. В заботах о сохранении на будущее время за отечественными мореходными предприятиями паломнических перевозок, отделом торгового мореплавания был разработан в общих чертах ряд положений, с принятием коих, надо надеяться, что исчезнет опасность захвата со стороны иностранных арматоров паломнических перевозок от русских портов» [1, л. 1-об]. Эти положения были изложены в 2 пунктах и подлежали обсуждению.

1. Все дело перевозки паломников должно быть организовано таким образом, чтобы обеспечивалось направление всей массы паломников с места их жительства по русским железным дорогам к русским портам и далее на русских пароходах непосредственно в порты Хиджаза (в тексте — Хеджаса) и обратно.

2. Участие посредников, стремящихся монополизировать все дело перевозки паломников в ущерб интересам как отечественного флага, так и паломников, нежелательно [1, л. 2].

5. Передача паломников, обеспечивших себя обратными билетами, на суда иностранных флагов — недопустима.

6. Желательно, чтобы между русскими пароходными предприятиями, занимающимися паломническими перевозками, состоялось соглашение относительно обратного доставления паломников, запасшихся билетами в оба пути, и установления срочных рейсов из Дждды.

8. Желательно, чтобы на билетах обозначалась цена проезда, с указанием стоимости как собственно проезда, так и продовольствия равным образом, на билетах должно быть означено, каким именно пароходным предприятием они выданы.

10. Желательно всемерное устранение иностранных флагов от перевозки паломников [1, л. 2-об].

По расчётам, поездка мусульман в оба конца обходилось в 100 руб., число же мусульман, отправляющихся в *хадж*, в среднем достигало 20.000 тыс. в год; следовательно, провозная плата со всех мусульман-паломников достигала ежегодно 2.000.000 руб. Совещание полагало, что такую сумму «желательнее предоставить нашим пароходным обществам, нежели иностранным» [1, л. 2-об]. По поводу же справедливых нареканий со стороны некоторых мореходных обществ на деятельность Саидазимбаева, назначенного Министерством внутренних дел глав-

ным руководителем паломнического движения, действительный статский советник Малиновский объяснил, что все это произошло потому, что Саидазимбаев установил контракт лишь с одним из пароходных обществ — «Добровольным флотом», который, поручив ему генеральную агентуру по паломническим перевозкам, предоставил ему известное комиссионное вознаграждение [1, л. 4-об].

Таким образом, по мнению членов совещания, «деятельность Саидазимбаева своими выгодами отодвинула на задний план его официальную миссию. Такое положение вещей, конечно, было недопустимо и Министерство внутренних дел, ввиду вступления Саидазимбаева в коммерческое предприятие, решило отнять у него «с будущего года» возложенное на него ныне главное руководство паломниками» [1, л. 5]. Смешанная деятельность Саидазимбаева пользовалась особым покровительством в правительстве, которое еще более осложняла это дело, в результате чего возникали непрекращающиеся пререкания между пароходствами, отражавшиеся, конечно, и на паломниках. В результате чего, члены совещания предполагали, что из-за этих несогласий и раздоров между русскими арматорами (судовладельцами), «многие паломники направляются через сухопутную границу и число паломников, отправляющихся через наши порты, сократится» [1, л. 5]. «Опыт показывает, — сказал один из участников, что совмещение в одном лице правительственных полномочий и частных интересов вредит лишь делу. Тем не менее руководство над паломниками необходимо; оно всегда существовало и в прежнее время; тогда приезжали из Турции специальные руководители паломническим движением» [1, л. 5-об].

На совещании говорилось и о том, что деятельность Саидазимбаева причиняла много хлопот и беспокойств одесским властям. В *хаджи-хана* производились паломниками беспорядки, так как Саидазимбаев, будучи заинтересован количеством паломников, садившихся из *хаджи-хана* на пароходы «Добровольного флота», естественно старался всячески противодействовать тем из паломников, которые намеревались возвратиться обратно на родину или изменить свой маршрут, а также насильно заставляли паломников брать вперед обратные билеты. Другую причину бунтов со стороны паломников в *хаджи-хана* послужило то обстоятельство, что, согласно пп. II заключенного 14 февраля 1908 года с Саидазимбаевым договора, комитет «Добровольного флота» обязался выдать с числа платных билетов 5% бесплатных, для раздачи таковых бедным паломникам по особым заявлениям Саидазимбаева [1, л. 6]. Само собою разумеется, что очутившиеся в *хаджи-хана* паломники захотели попасть в категорию бесплатных пассажиров и начали предъявлять свои требования. Далее, на основании пп.13 того же договора, комитет «Добровольного флота» предоставил бесплатный проезд на пароходах этого флота до Дждды не только самому Саидазимбаеву, но и членам его семьи. Выражение «члены семьи» весьма растяжимо и со стороны могли бы быть сделаны злоупотребления.

После этого, председатель Северного пароходного общества заявил, что «полное соглашение между отечественными мореходными предприятиями, занимающимися перевозкой паломников, конечно крайне необходимо, но, чтобы сохранить паломническое движение за русским флагом, одного соглашения мало. Необходимо, чтобы Министерство внутренних дел изменило свою точку зрения относительно обратных билетов и разрешило мореходным обществам выдачу паломникам при их отправлении билетов в оба конца, установив обязательность выборки таковых для паломников. Введение такой меры имеет целью обеспечить перевозку русских паломников на всем пути исключительно русскими пароходами; в противном же случае паломники будут завербовываться в Джебде главным деятелем Хедивской Компанией Рини-беем и другими лицами для возвращения на родину на судах под греческим, египетским, турецким и другими флагами, но ни коим образом не под русским. Имеются даже сведения, что Рини-бей вошел в соглашение с Саидазимбаевым на предмет передачи последним паломников на суда под английским флагом» [1, л. 7].

После этих событий в ноябре 1908 г. Столыпин приказал Толмачеву отменить установленные порядки в Одессе. Он также запретил вынуждать паломников отправляться на судах «Добровольного флота» и дать волю паломникам при выборе. Помимо проблем в Одессе, Саидазимбаев потерпел неудачу с перевозкой паломников в специальных запланированных вагонах. Паломники с подозрением относились к тому, что их загоняли чуть ли ни насильно в эти вагоны. После чего сократилось число паломников и начались задержки. По этой причине, руководство Ташкентской железной дороги закрыл «мусульманскую станцию» Саидазимбаева через нескольких недель после ее открытия. Больше

всего Столыпин был огорчен, когда узнал, что Саидазимбаев тайно договорился об отправке паломников с египетскими пароходами. В конце ноября МВД разорвало связи с Саидазимбаевым. По всей империи пятьдесят три губернатора и градоначальника получили телеграмму от директора департамента полиции, которой сообщалось, об «ошибке» в редакции циркуляра № 29653 о «назначении Саидазимбаева» [5, с. 146].

В заключение отмечу, что Саидазимбаеву не удалось реализовать всё как следует, по нескольким причинам: во-первых, это был очень большой проект, который требовал огромных усилий и ресурсов, тем более невозможно было его реализовать за короткий срок. Во-вторых, Саидазимбаев был из семьи торговцев и естественно он пытался извлечь из этого максимальную выгоду. Видимо, он не рассчитал свои возможности, пытаясь укунить огромный кусок пирога, который не может осилить. В-третьих, как упоминалось выше, для реализации этого проекта требовалось время, нельзя было за пару лет построить всё необходимое, издать путеводители, распространить это по всей империи и быстрыми темпами привлечь внимание всех паломников к новому маршруту — это физически было невозможно, тем более, это не могло бы обойтись без каких-либо затруднений и сопротивления. Несмотря на допущенные ошибки, участие Саидазимбаева в этом проекте сыграло немаловажную роль. В течение следующих нескольких лет русское правительство пользуясь планом Саидазимбаева продолжало усиливать регулирование паломников. Так, впервые за долгое время официальные лица Российской империи выразили желание содействовать организации *хаджа*, не только по санитарным причинам, но и также по политическим, стратегическим и экономическим соображениям [5, с. 147-148].

### Литература:

1. РГИА Ф. 821. О. 8. Д. 1202. Департамент духовных дел иностранных исповеданий Министерства внутренних дел // Журнал Совещания при Министерстве торговли и промышленности для выяснения вопроса.
2. ЦГА РУз Ф. И-1, оп. 16, д. 55.
3. Алимджанов Б. А. Сеид Азимбай Мухаммадбаев — политический интриган или усердный русофил? URL: <https://mytashkent.uz/2014/08/23/seid-azimbaj-muhammadbaev-politicheskij-intrigan-ili-userdnyj-rusofil/> (дата обращения 15.05.2019)
4. Саидазимбаев С. Г. Отчёт о движении мусульманских паломников в Мекку в 1908 г. Спб., Типография «Экспресс». 1908. — 23 с.
5. Eileen K. Russian Hajj empire and the pilgrimage to Mecca. Cornell University Press Ithaca and London, 2015, 241 p.