

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/348219669>

На пути в Мекку: Одесса как общеимперский центр мусульманского паломничества

Article in *Islamology* · December 2020

DOI: 10.24848/islmig.10.1.08

CITATIONS

0

READS

78

1 author:



Denis Brylov

A.Yu. Krymskiy Institute of Oriental Studies of the National Academy of Sciences of Ukraine

28 PUBLICATIONS 31 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Islam in Eastern Europe [View project](#)

ON THE WAY TO MECCA: ODESSA AS AN IMPERIAL CENTER OF MUSLIM PILGRIMAGE

Denys Brylov
dbrylov@gmail.com

The article considers the role of Odessa as a key transport hub in the pilgrimage route of Russian Muslims. The infrastructure of the Hajj industry was formed in Odessa throughout the 19th – early 20th centuries and had an influence on the formation of the local Muslim community, what article shows. The pilgrimage infrastructure of Odessa, formed in the pre-revolutionary period, was used in the Soviet era to carry out the Hajj of 1927. It had a generally beneficial effect on the policy of the Soviet government towards pilgrims.

Keywords: *Islam in Ukraine, Islam in Russian Empire, Hajj.*

Associate Professor of the Department of
Theology and Religious Studies National
Pedagogical Dragomanov University
Denys Brylov (PhD)

НА ПУТИ В МЕККУ: ОДЕССА КАК ОБЩЕИМПЕРСКИЙ ЦЕНТР МУСУЛЬМАНСКОГО ПАЛОМНИЧЕСТВА

Денис Брилев
dbrilyov@gmail.com

DOI: <http://dx.doi.org/10.24848/ismlg.10.1.08>

В статье рассматривается роль Одессы как ключевого транспортно-паломнического узла в паломническом маршруте российских мусульман. Автор показывает, как на протяжении XIX – начала XX вв. формировалась инфраструктура хадж-индустрии в Одессе, и какое влияние она оказывала на формирование одесской мусульманской общины. Особо отмечается, как сложившаяся в дореволюционный период паломническая инфраструктура Одессы использовалась в советское время для проведения хаджа 1927 г., оказав в целом благоприятное влияние на политику советской власти по отношению к советским паломникам.

Денис Брилев

канд. филос. наук,
доцент, доцент
кафедры богословия
и религиоведения НПУ
им. М. Драгоманова

Ключевые слова: ислам в Украине, ислам в Российской империи, хадж.

История Одессы как одного из важнейших узловых городов Российской империи в традиционном паломническом маршруте и связанная с этим история местного мусульманского населения является крайне малоисследованной областью. Кроме отдельных статей краеведческого характера (Калмыков, 2008) и двух фундаментальных исследований паломничества российских мусульман, в которых собственно Одессе и местным мусульманам уделяется внимание в контексте общего паломнического маршрута (Сибгатуллина, 2010; Кане, 2015), исследований истории мусульман в Одессе мы не встречали. Вместе с тем, сегодня Одесса безусловно является одним из важнейших центров мусульманской жизни современной Украины, что актуализирует вопрос мусульманского присутствия в регионе. Желая восполнить этот досадный пробел, целью нашей работы стало изучение роли Одессы как ключевого транспортного узла в паломническом маршруте российских мусульман и связанная с этим история одесской мусульманской общины.

На территории нынешней Одессы мусульмане жили еще во времена Османской империи, — сама Одесса находится на месте бывшей Османской крепости Хаджибей и двух татарских селений (Первая Всеобщая..., 1904, с. III). Еще до того, в течение многих веков,

территорию между реками Южный Буг и Днестр занимала Едисанская ногайская орда (Очаковская орда). В первой половине XVI века ногайцы начинают закреплять за собой эту территорию. Очаков (или Озу) находился в их руках с 1492 г. и остался за ними окончательно с 1525 г. В 1540 г. ногайцы становятся хозяевами и в Хаджибее. Окончательно орда закрепились в междуречье в 20-х гг. XVII в. На востоке границы земель этой орды условно проходили по реке Южный Буг, на западе — по рекам Днестр и Кучурган. На севере эта граница заканчивалась по рекам Кодыма и Ягорлык, а на юге ограничивалась Черным морем (Аргатюк, 2006, с. 10). После Русско-турецкой войны 1787–1791 гг. по Ясскому мирному договору эта территория отошла России, и в 1795 г. Хаджибей был переименован в Одессу.

Как отмечает Н. Дианова, на протяжении первой половины XIX в. основная часть мусульманского населения проживала в Крыму, тогда как в южноукраинских городах мусульмане были представлены небольшим числом татар или турок, которые пребывали там на правах иностранных гостей или пленных. Согласно архивным данным, по состоянию на 1827 г. в Одессе проживало 1329 мусульман, которые были выходцами из Турции, не принявшими российского подданства, поскольку во всех других случаях необходимым условием для проживания турок на юге современной Украины было принятие православия. Со временем количество мусульман уменьшилось (из-за миграции и ассимиляции), и в 1860 г. составляло лишь 18 человек, занимавшихся предпринимательской деятельностью (Дианова, 2010, с. 158–159).

Но уже с 1873 г. количество мусульман начинает неуклонно расти. Так, согласно переписи жителей Одессы, в 1873 г. мусульман насчитывалось 184 человека, в 1892 г. — 919 человек, в 1897 г. — 1210 человек. При этом наиболее многочисленными (по специальности) группами мусульман были следующие: 394 — непромышленные занятия (362 муж., 32 жен.), 190 — торговля (184 муж., 6 жен.), 157 — обрабатывающая промышленность (144 муж., 13 жен.), 20 — пути сообщения (все мужчины), 14 — добывающая промышленность (11 муж., 3 жен.), 94 — др. занятия, в т.ч. прислуга и поденщики (82 муж., 12 жен.) (Первая Всеобщая..., 1904, с. XVIII).

Интересно выглядит языковой профиль одесских мусульман. Среди 1210 человек (1015 муж., 195 жен.) 35 человек родным языком называли русский язык (23 муж., 12 жен.), 1 — украинский. Татарский язык был родным для 882 человек (704 муж., 178 жен.), турецкий — для 151 человека (149 муж., 2 жен.). Были также представлены носители польского (1 чел.), болгарского (2 чел.), сербского (3 чел.), финского языка (3 чел.), «языка кавказских горцев» (2 чел.) и «индо-европейских» языков (74 чел., 2 жен.) (Первая Всеобщая..., 1904, с. 40).

Рост мусульманской общины Одессы был обусловлен двумя главными причинами. С 1819 г. город получил привилегии *порто-франко* (зоны беспошлинной торговли), что вызвало приток купечества, в том числе и татарского. В Одессе появились пензенские, нижегородские, казанские, астраханские, крымские и даже сибирские татары (Калмыков, 2008, с. 26).

Другой причиной стабильного присутствия мусульман в Одессе и даже роста их числа было то, что этот черноморский порт был важным транспортным узлом в паломническом маршруте российских мусульман. Именно в Одессе до революции располагалась центральная контора по переправке паломников-мусульман в Джедду (Аравийский полуостров) через Стамбул. На важность Одессы как транзитного центра для российских

хаджиев уже в первой половине XIX в. может указывать существование планов строительства санитарно-паломнической гостиницы «Хаджи Ханэ» («Хаджилар Караван-сарая»), датированных 1830–1840 гг. и хранящихся в Президентской библиотеке им. Б.Н. Ельцина (Чертежи...).

Как отмечает А. Сибгатуллина, во второй половине XIX в. для российских мусульман действовало несколько маршрутов паломничества (хаджа):

1) *московское направление* — поездом из Москвы через Варшаву и Вену до Стамбула за 6 дней (наиболее дорогой);

2) *севастопольское направление* — пароходом из Севастополя до Стамбула за двое суток. Вследствие использования ветхих судов и превышения допустимого количества пассажиров в сезон паломничества — один из наиболее опасных;

3) *батумское направление* — пароходом до Стамбула за 7–12 суток. Был удобным для кавказских мусульман;

4) *одесское направление* — наиболее популярный маршрут для большинства российских мусульман из Туркестана, Поволжья и Урала. Пароходы ходили 5–6 раз в неделю и добирались до места назначения за 32–34 часа (Сибгатуллина, 2010, с. 25–26). В частности, именно одесским маршрутом имам Шамиль отправился из Киева в 1869 г. в хадж, ставший для него последним.

Как отмечал в 1902 г. в своеобразном справочнике паломника казанский автор Гали Риза,

«...российским паломникам лучше добираться через Одессу. Потому как из Одессы в Стамбул отправляется пять-шесть пароходов каждую неделю. Да и пароходы очень большие; сколько бы ни было пассажиров, тесно не будет. Кроме того, как известно, в зимние дни на Черном море бывает очень плохая погода; вместе с тем, поскольку пароходы большие, их сильно не качает» (Риза, 1902, с. 13–14).

Всплеск евразийского трафика хаджа через Одессу в 1880-х гг. был настолько значительным, что привлек внимание *шарифа*¹ Мекки в далекой Аравии. Будучи османским чиновником, ответственным за мусульманские святыне места и ежегодное паломничество, шариф ежегодно посылал флот профессиональных хадж-проводников в города по всему миру, которые были транзитными пунктами для паломников, — Неджеф и Кербелу, Багдад и Бомбей, Решт и Стамбул, и впоследствии — Одессу (Капе, 2015, с. 47–48).

Таким образом, основная часть паломников европейской части России собиралась в Одессе. Соответственно, в городе существовала определенная инфраструктура для обслуживания паломников. В частности — мечеть, которая была расположена на Старопортофранковской улице (современная улица Мечникова), вблизи от Чумной горы. Датой основания мечети можно считать 1872 г., поскольку именно тогда в путевых очерках известного татарского поэта и религиозного деятеля Гали Чоккрыя «Дастан Хаджнаме» («Расказ о поездке в Хадж») встречается одно из первых упоминаний об одесской мечети:

«Прибыли в Одессу, прошли все необходимые проверки и вышли в город, в котором прожили неделю. В Одессе много церквей. В этом году открылась и одна мечеть. Имама зовут Ибрагим Адикаев» (Чоккрый, 2014).

1. Хранитель двух священных городов Мекки и Медины назначался османским султаном. В обязанности шарифа входили защита городов и их окрестностей, обеспечение безопасности паломников, совершающих хадж.

Впоследствии количество паломников возросло, сменился одесский мулла, — вместо Ибрагима Адикаева духовной жизнью одесских мусульман стал заниматься Сабирджан Сафаров, а в мечети появился свой муэдзин — Янбухтин Хасан-Абдула и заведующий имуществом молельного дома — Рашкин Султан Али (Вся Одесса, 1912, с. 43). Рядом с мечетью расположилось мусульманское кладбище. В отличие от части мусульманских общин на территории Украины, которые были подотчетны Таврическому магометанскому духовному правлению (в частности, киевская мусульманская община²), одесская мечеть была подведомственна Оренбургскому магометанскому духовному собранию, на что указывает «Метрическая книга мечети города Одессы имаму Адикаеву», на обложке которой указана ее подчиненность ОМДС (Білоусова, 2015, с. 101). Это также объясняет доминирование среди одесских мусульман именно волжских татар. Краткую характеристику одесской мусульманской общине предоставил уже упомянутый Гали Риза:

«Одесса — очень большой торговый город на побережье Черного моря. Есть одна мечеть и один мектеп. Отдельной исламской махаллы³ нет. Мусульмане рассеяны [по городу]. Среди одесских мусульман особо выдающихся людей нет. Однако их имам — авторитетная личность. Живет в доме при мечети. Нужно спросить Сабирджана эфенди Сафарова. В случае если у паломников возникнут проблемы, касающиеся путешествий, о которых появятся вопросы, следует обратиться к имаму-эфенди» (Риза, 1912, с. 13–14).

К услугам хаджиев существовала даже «мусульманская» гостиница «Москва», которой владели касимовские татары. Она была расположена в центре Одессы, имела около 90 номеров первого класса и славилась европейским стилем. Стоимость номеров в этом отеле колебалась от 50 копеек до 1 рубля (Риза, 1912, с. 13–14).

Но существующие условия не удовлетворяли российских паломников, число которых доходило до 10–12 тысяч человек и значительная часть которых выбирала именно одесское направление:

«Женщины, мужчины-мусульмане и др. пассажиры в переполненном до крайних пределов вагоне двигаются по 15–20 суток до Одессы, в надежде там отдохнуть, но по прибытии испытывают новое разочарование. Барака для паломников в порту нет, железнодорожный вокзал не имеет помещений, где бы они могли расположиться до приема на пароход, а в гостиницах близ порта паломники не рискуют останавливаться — по нелестным отзывам, создавшимся на основании неединичных фактов грабежей. Усталым беднякам приходится ютиться по несколько дней на открытом берегу моря» (Цит. по: Сибгатулина, 2010, с. 29–30).

Вследствие подобных условий для паломников в 1907–1908 гг. была предпринята попытка создать в Одессе паломнический центр — «Хаджи-хане» на 3000 человек. Сперва идею построить паломнический центр предложил местный, как сейчас сказали бы, «хадж-оператор», капитан 2-го ранга в отставке П. Гуржи. Имея многолетний опыт перевозок мусульманских паломников из Одессы в Стамбул и Джедду, осенью 1907 г. П. Гур-

2. О киевской мусульманской общине подробнее см.: (Брильов, 2018).

3. Махалла — локальная мусульманская община, проживающая вокруг одной квартальной мечети и представляющая собой основную единицу местного самоуправления в исламском мире.

жи предложил «Добровольному флоту»⁴ комплексный план на сезон хаджа этого года. Его план охватывал продажу железнодорожных билетов и билетов на пароходы, размещение в Одессе и попытки доставить как можно больше паломников на суда флота. Он привлек одесского муллу Сафарова и с разрешения градоначальника Одессы И. Толмачева создал компанию под названием «Центральное Одесское управление перевозок мусульманских паломников в Джедду пароходом» (Кане, 2015, с. 116). «Добровольный флот» принял его предложение:

«Пароходной Конторой Капитана 2-го ранга в отставке П. Гуржи, согласно указаниям Отдела Торгового Мореплавания Министерства Торговли и Промышленности, организована в Одессе особая контора по отправке паломников мусульман через Одесский порт непосредственно в Джедду и обратно на специально для того приспособленных пароходах Русского Общества Пароходства и Торговли, Добровольного Флота и других Русских пароходных Обществ. Имея в виду, что большинство из паломников мусульман владеет лишь восточными языками и потому не могут обходиться без проводников и переводчиков, Конторой Гуржи образована специальная ответственная артель проводников, на обязанности которой лежит приемка паломников и их багажа на вокзале, доставка их в нанятые для того гостиницы, а затем и на пароходы»⁵.

Работая вместе с Сафаровым, Толмачевым, владельцами местных гостиниц, городскими санитарными службами, а также с «Добровольным флотом» и Русским обществом пароходства и торговли (РОПиТ)⁶, Гуржи организовал размещение и транспорт для более чем 10 000 паломников, прибывших для транзита через Одессу той осенью. Гуржи организовал группу гидов-мусульман, чтобы помочь паломникам ориентироваться в городе и сопровождать их на корабли в Мекку. Он также составил список правил и инструкций и разослал их должностным лицам, имевшим отношение к организации хаджа: ведущим таможенным и портовым чиновникам, сотрудникам полиции, мулле С. Сафарову и представителю МИД в Одессе, а также в персидское и османское консульства (Кане, 2015, с. 117).

Но в 1908 г. в сфере организации хаджа российских мусульман через Одессу произошел конфликт интересов между П. Гуржи и ташкентским общественным деятелем и предпринимателем Саид-Гани Саидазимбаевым, который пытался упорядочить паломничество в масштабах всей Российской империи под своим контролем.

За поддержкой С.-Г. Саидазимбаев обратился к председателю Совета Министров П. Столыпину и к мусульманам-депутатам Государственной думы, в частности — Г. Сыртланову, который посетил Одессу в 1908 г. После визита им была составлена докладная записка на имя И. Толмачева, на основе которой тот предоставил дополнительно для карантинных целей так называемый «Дом трудолюбия» (Калмыков, 2008, с. 30). После своего визита в Одессу Г. Сыртланов получил аудиенцию у председателя Совета Министров П. Столыпина, во время которой обсуждалась проблема хаджа и участия мусульманских представителей в разработке министерского законопроекта (Усманова, 2005, с. 431).

4. «Добровольный флот» — подконтрольное правительству российское морское судоходное общество, основанное на добровольные пожертвования в 1878 году.

5. «Перевозка паломников конторой Гуржи», Центральный государственный исторический архив Украины (ЦГИАК), Ф. 339, Оп. 1, Ед.хр. 99, ч. 2, Л. 17.

6. Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) — российская судоходная компания. Основана в 1856 году для обеспечения торгового судоходства в Причерноморье. Привлекая значительные государственные субсидии, в конце XIX — начале XX вв. РОПиТ стала крупнейшей пароходной компанией Черноморского бассейна.

С.-Г. Саидазимбаевым была развернута рекламная компания о том, что в Одессе для услуг паломников функционирует «хаджи-хане» (дом для паломников), имевшая своей целью заставить большинство российских паломников отправляться в хадж именно одесским маршрутом. В популярной одесской газете «Одесский листок» был размещен фоторепортаж известного одесского фотографа Я.А. Белоцерковского-Чеховского с рекламным текстом следующего содержания:

«Хаджи-ханэ в Одессе.

Санитарно-паломническая Хаджи-ханэ г. Саид Гани Сайдазимбаева, назначенного по распоряжению министра внутр.[енних] дел руководителем паломничеством мусульман из России в Мекку и обратно, имеет 10 обширных помещений. В них размещается до 2 тыс. человек. В нижнем этаже помещение предназначено для паломников, прибывших из поездов и еще не побывавших в бане и не осмотренных врачом. На среднем этаже находятся общие палаты и обсервационные помещения, а на верхнем — комнаты для паломников, интеллигентного класса. При Хаджи-ханэ устроены: бани мужские и женские, 2 корпуса больниц — мужской и женской, подразделенные на палаты для незаразных и инфекционных больных, изоляционный барак для остро-заразных больных, дезинфекционные камеры: паровая, формалиновая и паро-формалиновая, японской системы, — 10 палаток для киргизов, мечеть, Чай-Ханэ и магазины, где продаются: мясо (баранина), чай, сахар, мыло, табак и др. предметы первой необходимости, а также дорожные вещи: чемоданы, мешки, ремни, самовары, одеяла и т.д. Все предметы торговли продаются по минимальным ценам местного рынка и стоимость их введена паломникам в вывешенных таксах, утвержденных градоначальником.

Устроен также и амбулаторный покой. Прием больных происходит в любое время, для чего установлено дежурство врачей и прочего медицинского персонала. При мечети находятся два муллы. При Хаджи-ханэ находится штат проводников-переводчиков, до 50 человек. На них возложены обязанности выполнять поручения паломников и обслуживать им. Переводчики набраны из лиц, известных среди мусульманского населения их родины. Есть сарты, бухарцы, кашгарцы, персы, татары, черкесы и другие национальности. Для приготовления пищи устроены особые очаги, на которых паломники и готовят пищу. При Хаджи-ханэ устроена хлебопекарня для приготовления национальных хлебных продуктов (сартские лепешки и т.п.). Интересное в высшей степени сооружение представляет собой построенная по инициативе и согласно указаниям помощника главного врачебного инспектора Н.Я. Шмидта парово-формалиновая камера японской системы. Во всех других отношениях паломникам предоставлены большие удобства» (Хаджи-Ханэ в Одессе, 1908, с. 6–8).

Но реальность «хаджи-хане» была другой — с паломниками вели себя почти как с заключенными, никуда их не выпускали; 300–800 человек неделями ждали парохода в «хаджи-хане», где все было дорого, услуги — платными, условия проживания — далеко не идеальными. Жандармы и полицейские не позволяли паломникам покупать биле-

ты (сравнительно дешевые) на пароходы других компаний, кроме судов «Добровольного флота», с которым у С.-Г. Саидазимбаева был заключен договор (Тажетдин, 1910, с. 2–3).

К тому же пребывание в комплексе «хаджи-хане» было фактически принудительным. В августе 1908 г. И. Толмачев издал «Инструкции для паломников хаджа», которые были опубликованы в мусульманских газетах по всей империи. Оправдывая свои действия необходимостью «предотвратить эпидемию холеры», Толмачев наметил процедуру из девяти пунктов для паломников-хаджиев во время их пребывания в Одессе. Карательные и угрожающие, эти инструкции должны были применяться только тогда, когда в городе сообщалось о случаях заболевания холерой, в качестве чрезвычайного профилактического здравоохранительного мероприятия. Мусульманским паломникам было разрешено прибыть только на главный железнодорожный вокзал Одессы (в городе было еще два), где сотрудники полиции будут ожидать на платформе, чтобы сопроводить их прямо в хадж-комплекс. Хаджиям разрешалось оставаться только в комплексе, где они проходили «дезинфекцию», и находиться там до самого отправления пароходов. Внутрь комплекса не допускались посторонние лица или сторонние посредники, а паломникам не позволяли гулять по городу. Наказание за нарушение инструкций было суровым: до трех месяцев в тюрьме или штраф в размере 3000 рублей (Kane, 2015, с. 140).

В лоббировании интересов российских пароходных компаний вопреки интересам мусульман обвинили и одесского муллу Сабирджана Сафарова. Так, в одном из газетных сообщений от 1909 г. автор-мусульманин из Астрахани призвал читателей избегать его как «нечестного муллу», который работал агентом для российских пароходств и охотился на бедных хадж-паломников (Kane, 2015, с. 13).

Существует предположение, что С.-Г. Саидазимбаев и депутат Г. Сыртланов пытались создать монополию на перевозку паломников, вступив в сговор с российскими перевозчиками («Добровольный флот» и Русское общество пароходства и торговли), пользуясь административным ресурсом в лице одесского городского головы И. Толмачева. В частности, именно в попытке нагреть руки на «темных паломниках» обвинил депутата Г. Сыртланова его бывший помощник А.-Г. Датиев в открытом письме в газету «В мире мусульманства»:

«...сущность этой комбинации [Г. Сыртланова. — Д.Б.] сводилась к тому, чтобы путем тайных соглашений между агентами двух конкурирующих пароходных обществ («Добровольного флота» и Русского общества пароходства и торговли) вербовать паломников исключительно на эти два пароходства в ущерб всем другим. Иначе говоря, цель этой тайной комбинации была направлена на то, чтобы эксплуатировать темных паломников с наибольшей выгодой для указанных двух пароходных обществ» (Датиев, 1911, с. 3).

Под давлением со стороны руководства пароходных компаний и центральной власти П. Гуржи был вынужден отдать разработанные им планы «хаджи-хане» и уступить на рынке хадж-операторов С.-Г. Саидазимбаеву. При этом, как отмечает А. Сибгатулина, Саидазимбаеву пришлось идти на компромисс, заключив договор с Гуржи, по которому последний «за три рубля с головы паломника» отказывался от своего предприятия, и его контора всецело переходила в руки Саидазимбаева (Сибгатулина, 2010, с. 60).

Но проблема заключалась в том, что последний не владел ситуацией, рассчитывая в основном на свой административный ресурс. При этом многое из того, что Саидазимбаев

говорил Столыпину и другим должностным лицам в российском правительстве, не соответствовало действительности. Он лгал о том, что владеет землей в Одессе, у него не было предыдущего опыта организации хаджа или организации такого масштаба, и его не очень любили мусульмане в Туркестане (откуда направлялся основной поток хаджиев), потому что он имел репутацию пьяницы, который любил танцы и русских женщин (Кане, 2015, с. 122).

В российской прессе — особенно мусульманской — разгорелся скандал вокруг фигуры Саидазимбаева. Центральная газета «Речь» напечатала разоблачительную статью, которая была перепечатана на татарском языке в ведущей мусульманской газете того времени «Вакт» («Время»). Волна, поднятая прессой, докатилась до Самарканда, где в дело был вынужден вмешаться местный военный губернатор. Главный штаб Азиатского отдела отправил запрос в Департамент полиции о полномочиях С.-Г. Саидазимбаева, на что получил ответ, что упоминания о назначении Саидазимбаева руководителем паломничества были внесены в циркуляры ошибочно. Вследствие компани в прессе и недовольства со стороны мусульманского сообщества в 1909 г. в Петербурге началось следствие по деятельности С.-Г. Саидазимбаева. Но впоследствии другие события отвлекли внимание мусульманской общественности, и страсти улеглись (Сибгатуллина, 2010, с. 62).

Вместе с тем российское правительство сохранило одесский комплекс хаджа, но отменило обязательность пребывания там паломников, позволило частным компаниям вернуться в сферу организации хаджа. Например, контроль над своей компанией восстановил П. Гуржи, переименовав ее в 1909 г. в «Общество по перевозке мусульманских паломников». Общество рекламировало в мусульманской прессе Российской империи свои услуги — они включали проезд на специальных пароходах «Гиджаз», продажу билетов в Одессе и других городах по всей империи, а также размещение в определенных гостиницах Одессы по фиксированным ценам (Кане, 2015, с. 150–151).

Вернулась в газеты и реклама обновленного «хаджи-хане»:

«...помещаются прибывающие паломники и где производится дезинфекция их вещей. Помещение «караван-сарая» также приспособлено для нужд паломников. Помещение для паломников рассчитано на 3.000 человек. Громадные, заново выбеленные комнаты. Много света и воздуха. Для паломников устроена большая баня, есть дезинфекционный аппарат «Гелиос» (для дезинфекции вещей паломников). Есть лазарет, два врача; все время дежурит наряд полиции. К услугам паломников имеются переводчики, состоящие под особым контролем» (Цит. по: Сибгатуллина, 2010, с. 63).

Стоит отметить, что кроме паломников-хаджиев и обслуживающих их гидов, переводчиков, работников сферы услуг для мусульман еще одной большой и крайне социально активной группой одесских мусульман дореволюционного времени были (за)кавказские студенты, которые учились в Новороссийском (Одесском) университете. По традиции, именно в украинские университеты (Киевский, Харьковский и Новороссийский) обычно поступали азербайджанцы (которые в то время именовались закавказскими татарами). В Одесском университете само мусульманское (кавказское) землячество было едва ли не самым крупным. Долгое время его возглавлял известный азербайджанский врач и общественный деятель Нариман Нариманов, который позже стал председателем ЦИК СССР (1922–1925).

В 1913 г. одесское студенческое землячество приняло активное участие в организации тайного съезда по подготовке Всероссийского съезда студентов-мусульман, который состоялся в апреле 1913 г. в Киеве. В частности, одесских студентов-мусульман представлял А.-Х. Насирбеков⁷, который был личным секретарем бывшего правителя Ирана Мухаммада Али-шаха⁸.

Впоследствии, с установлением в Одессе советской власти, положение верующих в целом, и мусульман в частности, очень быстро ухудшилось. Местный мулла Сабирджан Сафаров был расстрелян, мечеть закрыта, и позже разрушена, мусульманское кладбище сровняли с землей. Долгое время в одесской общине религиозная жизнь сохранялась только в кругу семьи и близких друзей. В одной из квартир на Молдаванке волжские татары тайно собирались на пятничную молитву. Продолжали читать Коран, постились, раздавали милостыню. Обязанности муллы в послевоенные годы выполнял Хусейн Семирханов, затем Ханафи Басыров, а в 70-е годы — старый пекарь Абдулла Хасанович Каипов. С его смертью исполняющего обязанности муллы не осталось. Лишь несколько пожилых женщин-татарок еще учились в мусульманской школе и знали Коран, помогали в проведении религиозных обрядов и читали молитвы (Калмыков, 2008, с. 31).

Но, несмотря на антирелигиозную политику «Страны Советов», молодой республике была нужна валюта, и здесь как нельзя кстати пригодились «хаджи-хане» дореволюционного периода. Советская кампания хаджа началась всерьез в 1927 г., совпав с началом сталинской кампании индустриализации и первой пятилеткой. «Построение социализма» в СССР было чрезвычайно дорогостоящим мероприятием и парадоксальным образом зависело от иностранного капитала и капиталистического опыта. Участие в потенциально прибыльной организации хаджа было одной из стратегий привлечения иностранного капитала. Как следует из письма заведующего пассажирской частью Совторгфлота в Особое валютное совещание Наркомфина СССР о паломническом передвижении, основной целью организации паломнических передвижений из Западного Китая (Кульджа, Кашгар), Афганистана (Герат) и Персии (Мешхед) было «создать благодаря транзитному паломничеству приток в СССР иностранной валюты»⁹. При этом особо подчеркивалась безальтернативность именно одесского направления паломнического маршрута:

«...Как Вам известно, в тех городах [Красноводск, Баку и Батуми. — Д.Б.] специальных домов или подходящих помещений, где бы могли паломники изолированно ожидать новой посадки, не имеется, и мы не в состоянии предохранить сообщение паломников с остальной мусульманской массой. Таким образом, по этому маршруту повторяется два раза в трех городах с преобладающим мусульманским населением, в то время как при маршруте на Одессу у паломников будет всего одна пересадка, и та будет производиться в первоначальном небольшом жел. дорожном пункте. В самой же Одессе паломники будут находиться в специально приспособленном «хаджи-ханэ». Считаю поэтому маршрут границу Одессу единственным приемлемым маршрутом»¹⁰.

7. ЦГИАК Украины, Ф. 274, Оп. 1, Ед.хр. 3151а, ч. 2, Л. 678об.

8. Мухаммад Али-шах (1872–1925) — шахиншах Ирана из династии Каджаров (1907–1909). После своего свержения несколько лет жил в Одессе, вплоть до 1920 г.

9. «Письмо зав. пассажирской частью Совторгфлота в Особое валютное совещания Наркомфина СССР о паломническом передвижении», *Russian Perspectives on Islam*, accessed June 29, 2020, <https://islamperspectives.org/rpi/items/show/12775>.

10. «Письмо зав. пассажирской частью Совторгфлота в Иностраннный отдел ОГПУ о паломниках в Мекку», *Russian Perspectives on Islam*, accessed June 29, 2020, <https://islamperspectives.org/rpi/items/show/12776>.

В 1926 г. Совторгфлот снова открыл в Одессе «хаджи-хане» для паломников, куда, как и в царский период, хаджиев могли доставлять советские железные дороги прямо из Средней Азии, и где они садились на пароходы Совторгфлота, направляющиеся в Джедду. С разрешения руководства водоканала Одессы Совторгфлот использовал изолированное помещение на набережной над Одесским портом, Приморский бульвар № 65, потратив десятки тысяч рублей на его ремонт. Рабочие оснастили здание душами, добавили паровое отопление и другие удобства. Непонятно, почему не стали использовать старое помещение «хаджи-хане» — возможно, оно уже использовалось по другому назначению (Kane, 2015, с. 167).

В результате того, что планируемый масштаб паломнических передвижений из указанных регионов приобретал серьезный характер, Совторгфлот выступил своеобразным адвокатом и для советских паломников, обратившись в Восточный отдел ОГПУ с ходатайством в их пользу:

«В начале текущего года Союзфлотом были начаты переговоры с Духовным Управлением мусульман относительно возможности паломнического движения наших мусульман в Мекку. По имеющимся у нас сведениям, Вы относились к этому движению отрицательно. Теперь же, когда вопрос о транзитных паломниках из государств, окружающих наш Туркестан, решен в положительном смысле, Совторгфлот вторично возвращается к этому вопросу. По полученным данным, паломничество в этом году из этих стран принимает сравнительно серьезный характер, и поэтому можно предполагать, что транзитные перевозки паломников могут вызвать некоторое брожение среди наших мусульман, что опять-таки, в свою очередь, в случае запрета внутреннего паломничества, несомненно, увеличит число нелегальных переходов границы и транзитное прохождение наших паломников через те же страны, откуда мы вывозим паломников через СССР. Во избежание такой несуразницы чисто стихийного характера Совторгфлот ходатайствует перед Вами о пересмотре этого вопроса и о легализации в каких бы то ни было размерах выезда паломников из пределов СССР <...> Во избежание массового паломничества Совторгфлот считает уместным указать через Вас Духовному Управлению мусульман, что в этом году оно может брать к перевозке не свыше 1000 человек. Такая норма диктуется состоянием нашего транспорта, т.е. отсутствием свободного подвижного состава на жел. дорогах в районе Средней Азии и отсутствием свободного тоннажа на Черном море»¹¹.

По итогам переговоров с Восточным отделом ОГПУ позднее Председателем правления Совторгфлота А.Н. Ивановым было направлено письмо по организации хаджа 1927 года главам контор Совторгфлота в Семипалатинске, Уфе, Самаре, Батуми, Тбилиси, Нижнем Новгороде, Оренбурге, Ташкенте, Астрахани, Баку и Ростове-на-Дону¹². В этом письме указано, что по согласованию с соответствующими советскими ведомствами Совторгфлота решено установить весной 1927 г. прямые беспересадочные рейсы Одесса — Джедда. Большинство пассажиров этих рейсов должны были стать паломники, направлявшиеся

11. «Письмо председателя правления Совторгфлота в НКВД СССР и ОГПУ по вопросу о паломничестве мусульман в Мекку», *Russian Perspectives on Islam*, accessed June 29, 2020, <https://islamperspectives.org/rpi/items/show/12766>.

12. «Письмо председателя правления Совторгфлота Иванова управляющим конторам по вопросу о паломничестве в Мекку», *Russian Perspectives on Islam*, accessed June 29, 2020, <https://islamperspectives.org/rpi/items/show/12788>.

из СССР транзитом из Западного Китая, Афганистана и Персии. При этом, относительно советских паломников, руководству представительств Совторгфлота было запрещено принимать любые меры по их привлечению, в частности — печатание и распространение анонсов, листовок и объявлений об отправке паломников. В то же время, советское правительство разрешило Центральному духовному управлению мусульман оповестить своих единоверцев о наличии таких рейсов, и руководство Совторгфлота в этом письме обязало свои региональные филиалы принимать заявки мусульманских паломников внутри СССР и обслуживать их должным образом.

Подводя итог нашему исследованию, можно говорить о том, что с середины XIX в. в Одессе существовала мусульманская община, состоявшая в основном из волжских татар и (за)кавказских мусульман. В отличие от части мусульманских общин региона, входивших в состав Таврического магометанского духовного правления, одесская община подчинялась Оренбургскому магометанскому духовному собранию. Благодаря своему географическому положению и статусу города-порта Одесса представляла собой ключевой транзитный узел для российских мусульман (в первую очередь — из европейской части Российской империи и ее туркестанских владений), направлявшихся в хадж. Первые попытки обустройства инфраструктуры для паломников-хаджиев можно отнести к первой половине XIX в., однако ее реальное развитие приходится на начало XX в. Важную роль для развития хадж-индустрии в Одессе сыграла личная заинтересованность лидеров мусульманской фракции Государственной думы III-го созыва, в частности — Г. Сыртланова, лоббировавшего интересы отдельных хадж-операторов на уровне имперского правительства. Вместе с тем, немаловажную роль в формировании инфраструктуры и условий совершения хаджа играла позиция основных перевозчиков — «Добровольного флота» и Русского общества пароходства и торговли, которые стремились сохранить за собой статус монополистов на рынке хадж-перевозок. Сложившаяся в дореволюционный период инфраструктура использовалась также в советское время, в частности — для проведения хаджа 1927 г., основной целью которого было обеспечить приток иностранной валюты для советской власти.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

- Аргатюк С. (2006). *Татарка — Прилиманське: Нарис з історії села та навколишніх земель*. Одеса: Астропринт.
- Білоусова Л. (2015). Метричні книги Державного архіву Одеської області як джерело для дослідження міграцій та етноконфесійної історії півдня України, *Архіви України*, 2: 80–124.
- Брильов Д. (2018). Київська мусульманська громада в дорадянські часи (друга половина XIX — початок XX ст.), *Гілея*, 129: 209–212.
- Вся Одесса: адресная и справочная книга всей Одессы на 1912 год. (1912). Одесса: Одесские новости.
- Датиев А.-Г. (1911). Еще один ответ г-ну Сыртланову, *В мире мусульманства*, 31: 3.
- Діанова Н. (2010). *Формування етно-конфесійної структури населення міст Південної України (кінець XVIII — перша половина XIX ст.)*. Одеса: Астропринт.
- Калмыков З. (2008). Одесские татары: прошлое без будущего? *Дерибасовская-Ришельевская*, 35: 27–32.
- Первая Всеобщая перепись населения Российской империи, 1897 г.* (1904). Т. XLVII; г. Одесса.
- Риза Г. (1902). *Хажиларга рэфикъ яхуд хажиларга алдандыкларыны бэян вэ алданмаенча йөрергэ тугъры тарикъ*. Казан: Урак.
- Сибгатуллина А. (2010). *Контакты тюрок-мусульман Российской и Османской империй на рубеже XIX-XX вв.* Москва: Институт востоковедения РАН.
- Тажетдин Ә. (1910). Хажга китучелэр хакында, *Вакт*, 669: 2–3.
- Усманова Д. (2005). *Мусульманские представители в российском парламенте. 1906–1916*. Казань: Фан АН РТ.
- Хаджи-Ханэ в Одессе (1908). *Одесский листок*, 270: 6–8.
- Чертежи санитарно-паломнической гостиницы «Хаджи Ханэ» («Хаджилар Караван-сарая») в г. Одессе Херсонской губ.: Планы (1830–1840-е). (Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.prlib.ru/item/715381?field_pr_country_tid=All&field_pr_region_tid=All&field_pr_city_tid=All&mid=>>. Доступ: 21.06.2020, 15:20)
- Чокрый Г. (2014). Дастан Хаджнаме, *Хадж российских мусульман*, 5. (Электронный ресурс. Режим доступа: <[URL:http://www.idmedina.ru/books/history_culture/?5772](http://www.idmedina.ru/books/history_culture/?5772)>. Доступ: 20.06.2020, 14:17)
- Kane E. (2015). *Russian Hajj. Empire and the Pilgrimage to Mecca*. Cornell University Press.

REFERENCES

- Argatyuk, S. (2006). *Tatarka — Prilimans'ke: Naris z istorii sela ta navkolishnih zemel'*. Odesa: Astroprint.
- Brylov, D. (2018). Küivs'ka musul'mans'ka gromada v doradyans'ki chasi (druga polovina XIX — pochatok HH st.), *Gileya*, 129, 209-212.
- Bilousova, L. (2015). Metrichni knigi Derzhavnogo arhivu Odes'koï oblasti yak dzherelo dlya doslidzhennya migratsiy ta etnokonfesiynoi istorii pivdnya Ukraïni, *Arhivi Ukraïni*, 2, 80-124.
- Chertezhi sanitarno-palomnicheskoy gostinitsy «Hadzhi Hane» («Hadzhilar Karavan-saraya») v g. Odesse Hersonskoy gub.: Plany (1830-1840-e). https://www.prlib.ru/item/715381?field_pr_country_tid=All&field_pr_region_tid=All&field_pr_city_tid=All&nid=
- Choqriy, G. (2014). Dastan Hajname, *Hadzh rossiyiskih musul'man*, 5. URL:http://www.id-medina.ru/books/history_culture/?5772
- Datiev, A.-G. (1911). Eshche odin otvet g-nu Syrtlanovu, *V mire musul'manstva*, 31, 3.
- Dianova, N. (2010). Formuvannya etno-konfesiynoi strukturi naseleण्या mist Pivdennoi Ukraïni (kinets' XVIII — persha polovina XIX st.). Odesa: Astroprint.
- Hadzhi-Hane v Odesse (1908). *Odesskiy listok*, 270, 6-8.
- Kalmykov, Z. (2008). Odesskie tatars: proshloe bez budushchego? *Deribasovskaya-Rishel'evskaya*, 35, 27-32.
- Kane, E. (2015). *Russian Hajj. Empire and the Pilgrimage to Mecca*. Cornell University Press.
- Pervaya Vseobshchaya perepis' naseleniya Rossiyskoy imperii, 1897 g.* (1904). T. XLVII; g. Odesa.
- Riza, G. (1902). *Hajilarga rafiq yabud hajilarga aldandyklaryny bayan wa aldanmaencha yorerge tugry tariq*. Kazan: Urak.
- Sibgatullina, A. (2010). *Kontakty tyurok-musul'man Rossiyskoy i Osmanskoy imperiy na ru-bezbe XIX-XX vv.* Moskva: Institut vostokovedeniya RAN.
- Tajetdin, A. (1910). Hajga kitucheler haqynda, *Vaqt*, 669, 2-3.
- Usmanova, D. (2005). *Musul'manskie predstaviteli v rossiyskom parlamente. 1906-1916*. Kazan': Fan.
- Vsya Odessa: adresnaya i spravochnaya kniga vsej Odessy na 1912 god.* (1912). Odesa: Odesskie novosti.