

DOI: <https://doi.org/10.32653/CH22131-42>

Исследовательская статья

Нефляшева Наима Аминовна
к.и.н., старший научный сотрудник, доцент
Институт востоковедения РАН, Москва, Россия
innef@mail.ru

ИЗ ЕКАТЕРИНОДАРА ДО ДЖИДДЫ. К ВОПРОСУ О ПАЛОМНИЧЕСКИХ МАРШРУТАХ АДЫГОВ КУБАНСКОЙ ОБЛАСТИ В НАЧАЛЕ XX в.

Аннотация. Статья посвящена неизученной проблеме паломнических маршрутов адыгов Кубанской области в Мекку и Медину. Автор поставил своей задачей характеристику маршрута хаджа адыгов-мусульман Кубанской области, включая важнейшие железнодорожные и морские остановки, выявление локальных акторов, вовлеченных в организацию хаджа. Ключевую роль в организации хаджа мусульман Российской империи сыграли «Временные правила о паломничестве мусульман» 1903 г. В начале XX в. у властей Кубанской области сложилась устойчивая практика выдачи соответствующих документов для будущих паломников. Главную организационную роль для адыгских хаджи играл меценат и предприниматель Л.Н. Трахов. Он не только давал им консультации о будущей поездке, но и помогал с покупкой билетов, в том числе отправлял некоторых хаджи за свой счет. Оформление документов проходило в Екатеринодаре, где паломники предъявляли гарантии от аульного старшины, заверяющие их платежеспособность и лояльность, и прошение на выезд. Дальнейший маршрут проходил по железной дороге от Екатеринодара до Новороссийска. Из Новороссийска хаджи добирался на пароходах РОПиТ до Севастополя, а из Севастополя в Джидду или Янбо через Константинополь. В Севастополе на берегу моря для хаджи был устроен хаджилар Караван Сарай. До Константинополя можно было добраться пароходами Севастопольско-Константинопольской и Анатолийской линий. Для перевозки хаджи РОПиТ выделило специальную линию Персидского залива. На кораблях для хаджи создавались условия, отвечающие потребностям их ритуальных практик. В Константинополе хаджи регистрировались в генеральном консульстве Российской империи. С момента получения документа в Екатеринодаре до регистрации в Константинополе могло пройти от 7 дней до 1 месяца.

Ключевые слова: хадж; паломнические маршруты; Российская империя; Кубанская область; Русское общество пароходства и торговли; адыги; мусульмане.

Для цитирования: Нефляшева Н.А. Из Екатеринодара до Джидды. К вопросу о паломнических маршрутах адыгов Кубанской области в начале XX в. // История, археология и этнография Кавказа. 2026. Т. 22. No 1. С. 31-42. doi.org/10.32653/CH22131-42

© Нефляшева Н.А., 2026

© Дагестанский федеральный исследовательский центр РАН, 2026

DOI: <https://doi.org/10.32653/CH22131-42>

Research paper

Naima A. Nefliasheva
Cand. Sci., Senior Researcher, Assoc. Prof.
Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow, Russia
innef@mail.ru

FROM YEKATERINODAR TO JEDDAH: ON THE PILGRIMAGE ROUTES OF THE ADYGHE OF THE KUBAN REGION IN THE EARLY TWENTIETH CENTURY

Abstract. This article addresses the previously unexamined issue of the pilgrimage routes taken by the Adyghe of the Kuban region to Mecca and Medina. The author aims to characterize the Hajj routes of Kuban's Adyghe Muslims, including major railway and maritime waypoints, while identifying the local actors involved in organizing the pilgrimage. A pivotal role in organizing the Hajj for Muslims of the Russian Empire was played by the "Temporary Rules on Muslim Pilgrimage" of 1903. By the early 20th century, the authorities of the Kuban region had established a consistent practice for issuing the necessary documentation to prospective pilgrims. A central organizational figure for the Adyghe pilgrims was the philanthropist and entrepreneur L.N. Trakhov. He not only provided consultations regarding the upcoming journey but also assisted with ticket purchases, even funding the pilgrimage for some individuals at his own expense. The processing of documents took place in Yekaterinodar, where pilgrims submitted petitions for departure along with guarantees from their village elders (aul starshina) certifying their solvency and loyalty. The subsequent route proceeded by rail from Yekaterinodar to Novorossiysk. From Novorossiysk, the pilgrims traveled via Russian Steam Navigation and Trading Company (ROPIT) steamers to Sevastopol, and from there to Jeddah or Yanbu via Constantinople. In Sevastopol, the Hajilar Caravan Sarai was established on the coast to accommodate the pilgrims. Constantinople could be reached via the Sevastopol-Constantinople and Anatolian lines. For the transport of pilgrims, ROPIT allocated a specific Persian Gulf line, where conditions on board were adapted to meet the requirements of their ritual practices. In Constantinople, pilgrims registered at the Consulate General of the Russian Empire. The duration between receiving documents in Yekaterinodar and registering in Constantinople could range from seven days to one month.

Keywords: Hajj; pilgrimage routes; Russian Empire; Kuban region; Russian Steam Navigation and Trading Company (ROPIT); Adyghe; Muslims

For citation: Nefliasheva N.A. From Yekaterinodar to Jeddah. On the issue of pilgrimage routes of the Adyghe of the Kuban region in the early XXth century. *History, Archeology and Ethnography of the Caucasus*. 2026. Vol. 22. N. 1. P. 31-42. doi.org/10.32653/CH22131-42

Введение

Актуальность темы статьи определяется растущим с 1990-х гг. интересом российского академического сообщества к изучению системы взаимоотношений центральной власти Российской империи с ее мусульманскими подданными. Современные исследователи отмечают, что к началу XX в. в России была выстроена система взаимоотношений Петербурга с мусульманскими регионами, в которой лояльность православной империи не была противопоставлена этнической и религиозной самоидентификации мусульман. Система включала духовные управления-муфтиаты, созданные для мусульман Крыма, Закавказья, Поволжья и Центральной Азии как органы государственного контроля за духовной и гражданской жизнью мусульман империи, шариатское судопроизводство, своеобразно адаптированное имперским судопроизводством, институт вакуфной собственности, мусульманское образование и сами мусульманские элиты, сконструированные российским законодательством как сословие [1, с. 161].

В этой системе организация хаджа – ежегодного паломничества мусульман в святые города ислама Мекку и Медину – занимала особое место как государственный проект, отражающий способность империи к решению политических, идеологических, финансовых, логистических задач, порожденных самим фактом существования хаджа, только на первый взгляд воспринимаемый как организация перемещения тысяч подданных по разработанным сверху железнодорожным и морским маршрутам.

Цель государственного регулирования хаджа, сформулированная впервые еще российскими послом в Константинополе и консулами в Джидде и Багдаде, поставлявшими в Петербург аналитические записки, определялась решением нескольких задач, лежащих как в сфере идеологии, так и в сфере безопасности и бюрократии.

Регулируя хадж, власти стремились оградить российских мусульман от идей панисламизма, минимизировать риски распространения чумы и холеры, которые паломники могли завезти на территорию Российской империи, заблокировать пути караванного нелегального хаджа и предложить для паломников морские маршруты, адекватные и для комфорта паломников, и для сохранения их лояльности за пределами своей родины. В контексте проблемы организации хаджа важное место заняли и условия получения паломнического паспорта для мусульман.

А. Кейн выражает мысль о государственном контроле за хаджем мусульман России, прибегая к образу символической «невидимости» паломников для чиновников в империи и за границей, преодоление которой становилось государственной задачей [2; 3].

Цель данной статьи – выявить паломнические маршруты адыгов-мусульман Кубанской области от Екатеринодара до Джидды в начале XX в. после утверждения Госсоветом «Временных правил о паломничестве мусульман» в 1903 г. Правила определили порядок следования мусульман Российской империи, функциональные обязанности МВД и местных властей по контролю за маршрутами хаджа и состоянием здоровья возвращающихся паломников. Пребывание мусульман Кубанской области в Мекке и Медине, санитарные карантин, маршруты их возвращения домой, а также экономика хаджа требуют отдельного внимания и будут исследованы в последующих статьях.

К числу задач исследования относились формирование круга источников, релевантных цели исследования, характеристика маршрута хаджа мусульман Кубанской области, включая важнейшие железнодорожные и морские остановки, выявление локальных акторов, вовлеченных в организацию хаджа, описание алгоритма паломнического маршрута от Екатеринодара до Джидды. Данные исторических источников анализировались методами логического, сравнительно-исторического и ретроспективного анализа. Методологической базой исследования послужили принципы системности, историзма и объективности.

Источники, на основании которых стало возможно такое исследование, исходят из внешнеполитических ведомств Российской империи – это переписка, отчеты, отзывы министерства иностранных дел, посольства в Константинополе, консульства в Джидде. Конец XIX в. отмечен появлением единичных источников, написанных мусульманами – для данной статьи особое значение имел отчет штабс-капитана А.А. Давлетшина [5], командированного с секретной миссией в Хиджаз в 1898 г. для оценки потенциальной опасности хаджа для Российской империи. Большое значение для реализации задач

статьи имели иллюстрированные путеводители крупнейшей частно-государственной транспортной кампании России – Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) [6], чья роль в перевозке мусульманских паломников была определяющей при организации хаджа как государственного проекта. Кампания взяла на себя роль в развитии пассажирских перевозок между портами черноморского побережья России и портами Аравии, обеспечив регулярность и безопасность хаджа для российских мусульман.

Для характеристики количественного состава паломников, сроков их передвижения между Екатеринодаром, где они получали документ для проезда в Мекку, и Стамбулом (Константинополем), где их личные данные фиксировались в генеральном консульстве Российской империи, имели значение «книги засвидетельствования паспортов русско-подданных, ездивших в Мекку» 1900–1908 гг. Для реализации цели статьи оказалось продуктивным обращение к материалам местной прессы – Кубанских областных ведомостей, еженедельной газеты, выходившей на Кубани с 1863 до 1917 гг. На страницах газеты эпизодически появлялись заметки, описывающие некоторые аспекты хаджа мусульман Кубанской области.

Проблематика маршрутов хаджа, узловых городов, в которых останавливались российские паломники на своем пути, приобретает в современной историографии самостоятельное значение. Вопрос о маршрутах хаджа из России впервые был поставлен в статьях Е.А. Резвана и С.Б. Григорьева [7; 8], маршрутам хаджа посвящены ряд статей и раздел в монографии А. Сибгатуллиной [9]. В статье И.А. Нуриманова анализируется процесс становления паломнических маршрутов мусульман из разных регионов России, выявляются традиционные и альтернативные малоиспользуемые пути хаджа [10].

Объектами академического исследования становятся и отдельные города Российской империи, имевшие важное значение в ходе паломнического пути. З.Р. Хабибуллина исследовала путь через г. Батуми, получивший развитие в Российской империи [11]. Автор статьи поставила вопрос о маршрутах движения мусульман через Закавказье и социокультурных взаимодействиях на пути к Мекке. В своей обстоятельной статье Д. Брилев рассмотрел роль Одессы как ключевого транспортного узла в паломническом маршруте российских мусульман [12]. Автор показал, как на протяжении XIX – начала XX вв. формировалась инфраструктура хадж-индустрии в Одессе, и какое влияние она оказывала на формирование одесской мусульманской общины.

Из зарубежной академической литературы отдельного упоминания заслуживает монография историка из Connecticut College Айлин Кэйн, в 2021 г. переведенная и опубликованная на русском языке [2; 3]. Один из выводов автора заключается в том, что «Россия спонсировала, фактически активизировала исламский институт хаджа» [2, р. 6]. Новаторский ракурс данной работы определяется тем, что автор рассматривает перемещение паломников с точки зрения «этнографии движения»: «Историки Российской империи часто воспринимают пространство как нечто само собой разумеющееся. Отслеживая маршруты паломников, совершающих хадж, мы можем начать видеть империю в новом пространственном измерении. Империя — гибкий термин, и я использую его для обозначения географического пространства иной формы и более широкого, чем формальная территория Российской империи, обозначенная на карте» [2, р. 12]. Отдельные упоминания о хаджи из России содержатся в монографии турецкого ученого М. Озюксе, посвященной роли Хиджазской железной дороги, протянувшейся от Дамаска до Мекки, в экономическом и дипломатическом развитии Османской империи [4].

Петербургский ученый М.С. Албогачиева внесла вклад в изучение этнографических аспектов хаджа, основываясь на собственном опыте совершения паломничества в 2008 г. [13].

Впервые сведения о направлениях паломничества российских мусульман появились в российских источниках к концу XIX в. В подробной «Записке о паломничестве мусульман, значении его и мерах к упорядочению» в 1896 г. Министерства внутренних дел, основанной на отчетах русских консульств в Джидде, Багдаде и Мешхеде, не только содержались сведения о том, каким образом мусульмане Российской империи обычно совершают хадж, и описывались три главных маршрута российских хаджи на пути в Мекку, но и подчеркивалась необходимость государственного вмешательства в организацию хаджа — в связи с санитарными, политическими и экономическими рисками, порожденными паломничеством.

Три направления паломничества российских мусульман фиксировались также в знаменитом отчете штабс-капитана А. Давлетшина о командировке в Хиджаз и в сочинении поручика В.И. Ярово-

го-Равского, по поручению генерал-губернатора Туркестана С.М. Духовского составившего аналитическую записку, в основе которой лежали отчеты российского консула в Джидде А.Д. Левитского за 1893 и 1894 гг. [14]

Согласно упомянутым выше источникам первый маршрут российских хаджи проходил по Закавказью и северной части Персии через Керманшах, Ханекин, Багдад, Кербелу и Неджеф, а затем через Аравию к Мекке и Медине; второй путь – через Самарканд и Бухару в Афганистан, далее на Мазар-и Шариф, Кабул, Пешавар, Бомбей, оттуда морем в Джидду и Янбо; третий – через Одессу, Севастополь или Батум морским путем в Константинополь, Суэц, Джидду и Янбо, а оттуда в Мекку и Медину.

В контексте цели нашей статьи представляется важным выделить то, что известно о маршруте мусульман-суннитов с Кавказа. В.И. Яровой-Равский писал, что «третьим путем, наиболее легким и коротким, из портов Черного моря на Константинополь и Суэц пользуются все российские татары, кавказские сунниты и ближайшие киргизы, дающие ежегодно, все вместе, до 2–3 тысяч паломников» [14, с. 146]. А. Давлетшин называет Одессу и Севастополь портами следования для мусульман внутренней России и Сибири и «Батум (Батуми) для едущих из Средней Азии и Закаспийского края» [15, с. 66].

Российские паломники в 1880–1890-е гг. приобретали билеты только до Константинополя. Перевозкой паломников от Константинополя до Джидды или Янбо занимались четыре пароходных общества. Русское Общество Пароходства и Торговли (РОПиТ), доставлявшее их только до Александрии, где пассажиры передавались агенту другого пароходного общества, Магри Рини и К^о, перевозившего их по железной дороге в Суэц для дальнейшей отправки на своих пароходах. В перевозках российских паломников участвовали также бывшие египетские хедивские пароходы, в конце XIX в. купленные английской компанией Khedivial Mail Steamship and Graving Dock, а также турецкие казенные пароходы¹.

Но эти судоходные операции не были регулярными и не отличались большой численностью пассажиров [16, с. 31].

В зависимости от того, к какому порту причаливали пароходы с хаджи, определялось дальнейшее направление их движения: один поток паломников сначала направлялся в Янбо и после посещения могилы Пророка Мухаммада в Медине следовал до Мекки сухопутным путем; второй поток, прибывавший в Джидду, затем следовал в Мекку и после совершения хаджа – караванным путем отправлялся в Медину². Из Мекки в Медину можно было идти двумя путями. Первый путь – сухопутный на верблюдах (12 дней). Второй путь – на Джидду (из Мекки до Джидды 2 дня), затем из Джидды в Янбо (морем 1 день) и в Медину (от Янбо до Медины 4–5 дней)³.

До развития пароходства и строительства Суэцкого канала Дамаск (место сбора сирийского каравана) и Каир (здесь собирался египетский караван) служили главными сборными пунктами для мусульман, отправляющихся в Хиджаз с севера и запада. «Поклонников мусульман русско-подданных проходит через Египет обыкновенно много», – писал в отчете за 1881 г. министру иностранных дел России Н.К. Гирсу генеральный консул России в Египте И.А. Лекс [17, с. 125]. Сирийский караван формировался в Дамаске, где российские паломники присоединялись к своим единоверцам из Сирии, Персии, Анатолии и под охраной особого вооруженного отряда добирались до священных городов ислама⁴.

На данные В.И. Яровой-Равского и А. Давлетшина о маршрутах хаджа, существовавших до того, как хадж стал государственным проектом Российской империи, опираются в своих исследованиях современные ученые Е.А. Резван, С.Е. Григорьев, А.Т. Сибгатуллина и И. Нуриманов (последний называет эти три маршрута «северным, или черноморским»; «закавказским» и «среднеазиатским»).

А. Сибгатуллина выделила пути паломников из России в Стамбул, появившиеся в связи с модернизацией железнодорожного и морского сообщения, называя их «направлениями» по названиям городов, откуда начинался паломнический путь непосредственно за границу империи – московское направление (поездом из Москвы через Варшаву и Вену хаджи мог добраться до Стамбула за 6 дней), севастьяпольское направление (пароходом из Севастополя до Стамбула, время в пути от 30 часов до двух суток в зависимости от погоды), батумское направление (для кавказских мусульман, время в пути до Стамбула при благоприятной погоде 7–8, а при плохой за 10–12 суток), одесское направление (для паломников из Туркестана, Поволжья и Урала) [9, с. 25].

1 РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 2904. По проекту правил о паломничестве мусульман. Л. 22.

2 АВПРИ. Ф. Турецкий стол (новый). Оп. 502/2. Д. 3319. Л. 21

3 АВПРИ. Посольство в Константинополе. Оп. 517/2. Д. 5316. Л. 330б.

4 АВПРИ. Ф. Турецкий стол (новый). Оп. 502/2. Д. 3272, раздел «Паломничество в Аравию».

Таким образом, анализ существующей академической литературы о хадже кавказских мусульман Российской империи показал, что при наличии сложившейся отечественной историографической традиции проблемы паломнических маршрутов, информация о маршрутах хаджа в начале XX в. носит общий характер и отражает, скорее, взгляд из Петербурга на паломнический путь абстрактных «кавказских мусульман» и «кавказских суннитов», но не отражает региональной конкретики и специфики. Ни в одном из вышеупомянутых исследований нет информации, из какого именно порта уезжали мусульмане Северного Кавказа и какой порт был предпочтителен для мусульман определенных кавказских субрегионов. Предполагается, что данная статья частично восполнит этот пробел.

Исторический фон

Начало 1890-х гг. и XX в. – время интенсивных совещаний и консультаций по вопросу организации хаджа из Российской империи. Перед империей, мусульманское население которой увеличилось во второй половине XIX в. за счет присоединения Северного Кавказа и Центральной Азии, стояла задача такой организации хаджа, которая позволила бы сохранить лояльность своих граждан, поставив их, по выражению консула в Джидде С. Тухолки, «под наш контроль и защиту»⁵.

Впервые комплексное осмысление хаджа как обязательного для мусульман религиозного обряда, имеющего для империи целый ряд последствий – политических, экономических, финансовых, медицинских – появляется в конце XIX – начале XX вв. в проекте Министерства иностранных дел (1896 г.), в аналитических записках, письмах в посольство в Константинополе консула в Джидде В.В. фон Циммермана (1899)⁶, Чумной комиссии (1900), секретаря Генерального консульства в Константинополе С. Тухолки (1902)⁷, Эпидемического отдела Министерства внутренних дел. «Все, что имеет соприкосновение к хаджу, далеко не может быть лишено для нас значения и интереса»⁸, – писал фон Циммерман послу в Турцию И.А. Зиновьеву в Константинополь.

В начале XX в. разработка правил организации паломничества переходит из ведения МИДа в сферу МВД. В 1901 г. МВД по приказу министра внутренних дел Д. Сипягина начинает разработку общеимперских правил совершения хаджа. Правила в целом будут носить ограничительный характер. Уже к осени был подготовлен проект «Правил о паломничестве мусульман» из 23 статей. 25 октября 1901 г. МВД направит этот проект в Военное министерство для «согласования». «Временные правила»⁹ были утверждены императором Николаем II 8 июня 1903 г. «Временные правила» были напечатаны также и как приложение к статье 187 «Устава о паспортах».

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

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

В ноябре 1903 г. В.К. Плеве разослал всем губернаторам Российской империи циркуляр, в котором сообщил о новых правилах мусульманского паломничества и предписал применять их.

5 АВПРИ. Посольство в Константинополе. Оп. 517/2. Д. 5316. Л. 310б.

6 АВПРИ. Посольство в Константинополе. Оп. 517/2. Д. 5316. Л. 16–280б

7 АВПРИ. Ф. Турецкий стол (новый). Оп. 502/2. Д. 3272. Л. 2–140б; АВПРИ. Ф. Посольство в Константинополе. Оп. 517/2. Д. 5316. Л. 31–38.

8 АВПРИ. Посольство в Константинополе. Оп. 517/2. Д. 5316. Л. 16.

9 Устав о паспортах № 121. Свод законов Российской империи. Т. XIV. Издание 1903 года.

«Правила» были перепечатаны в 1904 г. в «Кубанском календаре»¹⁰, специальном издании Кубанского областного статистического комитета, в котором ежегодно печаталась справочная информация по Кубанской области. Публикация «Правил» означала их доступность для владеющих русской грамотой мусульман Кубанской области.

Хадж адыгов Кубанской области

После окончания Кавказской войны западные адыги были включены в Кубанскую область, образованную из Кавказской губернии в 1860 г. В 1897 г. в Кубанской области проживали 1 918 881 жителей, из них самая большая группа – русские¹¹ – насчитывала 1 737 908 чел. (90,6%), адыги – 52 798 чел. (2,75%), карачаевцы – 26 877 чел. (1,4%), греки – 20137 чел. (1%), армяне – 13 926 чел. (0,7%)¹². Административно-территориальное деление Кубанской области менялось несколько раз. В 1890–1910-х гг. адыгское население было сконцентрировано в трех из семи отделах области: Екатеринодарском (33 аула), Майкопском (13 аулов), в Баталпашинском отделе в 35 аулах проживали адыги, карачаевцы, абазинцы, ногайцы. Также в Таманском отделе Кубанской области существовали аул Суворов-Черкесский (Хатрамтук) и станица Гривенско-Черкеская [18, с. 35–40].

Хадж мусульман-адыгов начинался в областной столице, в г. Екатеринодаре. Екатеринодар представлял для адыгов-мусульман не просто транзитный пункт на пути в Мекку, а освоенное коммуникативное пространство. Интересно, что адыги Екатеринодарского отдела называли Екатеринодар не именем собственным, а «кьалэ», что означает «город», тем самым подчеркивая его особый статус среди городов Кубанской области.

К началу XX в. город насчитывал более 65 тыс. человек [20, с. 194], был динамично развивающимся торгово-промышленным центром. Как место проведения ежегодных ярмарок город сыграл важную роль в черкесо-казачьих взаимоотношениях, был «полигоном для отработки методов экономического сотрудничества и взаимодействия русских переселенцев и горцев» [21, с. 102]. Сначала, в 1830-х гг. посещение адыгами ярмарок было единичным, а затем стало массовым явлением. Так, в мае 1845 г. на Троицкую ярмарку в Екатеринодаре с левого берега Кубани прибыло более 7 тыс. «мирных» и 2,5 тыс. «немирных» черкесов, и более 4 тыс. арб [22, с. 97].

Екатеринодар был центром притяжения адыгов и как образовательный центр. Адыги учились в Екатеринодарской войсковой гимназии, в 1897 г. по инициативе начальника Кубанской области были открыты три стипендии в Кубанской учительской семинарии и Екатеринодарской военно-фельдшерской школе. Аульские общества участвовали в субсидировании этих вакансий, оплачивая половину расходов.

В начале XX в. Екатеринодар становится центром черкесского активизма, в основании которого органично и неразрывно сочетались этнокультурные и мусульманские практики. Первые были представлены через организацию в городе двух Черкесских благотворительных вечеров и работу Черкесского благотворительного общества, объединившего самых образованных черкесов и нацеленного на реализацию социальных и образовательно-просветительских проектов среди адыгов близлежащих аулов.

Мусульманский активизм выражался в участии мусульман-адыгов в работе «совещания духовенства и представителей мусульман Кубанской области» осенью 1908 г. в Екатеринодаре, обсуждавшего создание духовного управления (муфтиата) для мусульман области. В условиях отсутствия собственно муфтиата участники совещания предлагали упорядочить работу местных кадиев, порядок избрания и увольнения мулл, постройку мечетей¹³.

С определенной долей условности можно говорить о существовании в городе мусульманской инфраструктуры. В Екатеринодаре действовала мечеть, построенная успешным промышленником

10 Об утверждении временных правил для паломников-мусульман // Кубанский календарь на 1904 г. Екатеринодар, 1904. Т. X. С. 248–249.

11 В источниках понятие «русские» включает собственно русских, украинцев и белорусов.

12 Подсчеты сделаны мною на основании таблиц, помещенных в разделе Северный Кавказ в зеркале имперской статистики конца XIX – начала XX в., таблицы 9. Распределение населения по родному языку и таблицы 10. Динамика роста населения российского Северного Кавказа в составе Кавказского наместничества. 1867–1915. См.: [19, с. 385–395].

13 *Кабардей П.* Духовно-религиозные нужды мусульман Терской и Кубанской областей // Новая Русь. СПб., 1910. № 109; Мусульманин. 1910. № 13.

и меценатом Л.Н. Траховым¹⁴, ему же принадлежал целый городской квартал по ул. Екатерининской – построенные из кирпича собственной выработки жилые дома, гостиницы, бесплатная столовая для неимущих, баня, пансион для нуждающихся черкесов, мечеть. Небольшая домовая мечеть находилась при доме Трахова, вскоре он выстроил на территории своего участка двухэтажную мечеть. С 1896 г. в ней проводились богослужения для всех мусульман города.

Именно в таком городском пространстве начиналось бюрократическое оформление будущей поездки паломника в святые земли Аравии. Уже после принятия правительством «Временных правил для паломников-мусульман» у властей Кубанской области сложилась устойчивая практика выдачи соответствующих документов для будущих паломников. Мусульманин, желающий совершить хадж, подавал стандартное прошение Начальнику Кубанской области и Наказному атаману Кубанского казачьего войска в Екатеринодаре о желании посетить Мекку и Медину с просьбой выдать удостоверение на выезд. Будущий хаджи давал подписку, что обязуется отправиться морским путем через один из черноморских портов и возвратиться также морским путем через Феодосию или Батум. Пакет документов включал также удостоверение из аульного правления за подписью аульного старшины в том, что будущий хаджи является лояльным и законопослушным гражданином, «поведения хорошего, под судом и следствием не состоит и что за ним в настоящее время никаких долгов ни обществу, ни правительству, ни частным лицам не числится». Удостоверение выдавалось на выезд за границу на 6 месяцев. В нем оговаривалось, что человек «отправляется с целью паломничества, а не переселения».

Екатеринодар – Новороссийск

Вопрос о том, в какой из черноморских портов отправлялись будущие паломники после получения документа, позволяющего им отправиться в хадж, является одним из ключевых для данного исследования. Отправной точкой для прояснения этого сюжета послужило письмо Л.Н. Трахова в редакцию «Кубанских областных ведомостей»¹⁵. Письмо содержит информацию, позволяющую понять логистику хаджа для мусульман Кубанской области, а также некоторые нюансы его организации в данном регионе. Л. Трахов являлся главной фигурой при организации хаджа адыгов в Кубанской области. В письме он подчеркивает – «мне легко собирать хаджиев Кубанской области, так как я живу в областном городе и все горцы, зная меня, обращаются ко мне по своим делам»¹⁶.

Через редакцию газеты Л. Трахов обратился в дирекцию Русского общества пароходства и торговли. Он сообщал о том, что ему не были предоставлены скидки при массовой закупке билетов. Более того, о наличии скидок Трахов узнал от агентов РОПиТ уже в Стамбуле (Константинополе). Трахов сообщал, что некий комиссионер Курманов в Новороссийске, у которого был договор с РОПиТ, наживался на процентах с проданных билетов, сверх оговоренного в договоре. Трахов просил вернуть излишки, выплаченные им в ходе хаджа при покупке билетов в 1906 г. и 1907 г.

Трахов сообщал, что маршрут хаджи Кубанской области пройдет от Новороссийска до Севастополя, затем в Джидду или Янбо, а обратно через Феодосию. Таким образом, часть маршрута хаджи Кубанской области на основании письма Трахова выглядит так – Екатеринодар – Новороссийск – Севастополь – Константинополь – Джидда или Янбо.

Из Екатеринодара в Новороссийск в начале XX в. можно было добраться и на лошадях, и по железной дороге. О поездке на лошадях свидетельствует рассказ Айтека-хаджи из аула Габукай, опубликованный адыгским писателем Джафаром Чуяко в местной прессе – «до Черного моря мы ехали на лошадях. Затем лошадей отдавали сопровождавшим нас людям перед тем, как сесть на корабль до Стамбула»¹⁷.

14 Трахов Л.Н. (1856–1914) – один из первых адыгских предпринимателей в Кубанской области. Член попечительских советов, екатеринодарских и общероссийских благотворительных организаций «Общество борьбы с нищенством», «Красный крест». На свои средства построил каменные мечети в 3 аулах, училище при мечети в ауле Шенджий, помогал адыгам в финансировании хаджа, оказывал денежную поддержку екатеринодарской городской больнице, поощрял школьное образование. Вместе с сыновьями активно работал в Черкесском благотворительном обществе г. Екатеринодара, организованном в 1912 г. для оказания материальной и гуманитарной помощи соотечественникам. См. о нем [23].

15 Трахов Л.Н. Письмо в редакцию // Кубанские областные ведомости. 1907. №252. С. 2.

16 Там же.

17 Рассказ Айтека-хаджи // Адыгэ макъ. 1992. 24 января.

У хаджи появляются новые возможности с открытием 5 июня 1888 г. железнодорожной ветки Владикавказской железной дороги Екатеринодар – Новороссийск, ставшим событием государственной важности. До Новороссийска стало возможным добраться поездом от станций Усть-Лабинская (ближайшая для мусульман Майкопского отдела) или Екатеринодар.

Советский историк Л.В. Куприянова, посвятившая ряд исследований анализу становления капиталистического города на Северной Кавказе, писала о том, что с проведением Новороссийской линии Владикавказской ж. д. «весь Екатеринодарский отдел, вместе с областным центром г. Екатеринодаром, и северная часть Майкопского отдела (до станиц Белореченской, Гиагинской и Пшизовского аула) оказались в сфере влияния линии Тихорецкая – Екатеринодар – Новороссийск, стали тяготеть к ее участку Динская – Пластуновская – Екатеринодар – Афипская – Северская – Васюринская – Усть-Лабинская – Ладовская [24, с. 85].

Немаловажное значение имел тот факт, что Екатеринодарское отделение Владикавказской железной дороги с 1897 г. возглавлял адыг Батырбек Шарданов, инженер, выпускник Санкт-Петербургского института путей сообщения. Б. Шарданов известен как активный участник различных социальных проектов Кубани – он входил в число членов Кубанского попечительного комитета о тюрьмах, был почётным блюстителем Екатеринодарского общества Владикавказской железной дороги, Кубанского войскового приюта для девиц, Кубанского поощрительного скакового общества. С 1912 г. он возглавлял Черкесское благотворительное общество. Логично предположить, что Б. Шарданов мог помогать своим землякам при организации их массовых поездок на железной дороге из Екатеринодара в Новороссийск.

Для организации хаджа особо важную роль играл Новороссийский порт. Порт был построен акционерным Обществом Владикавказской железной дороги и фактически был в его собственности [25, с. 289]. В 1888 г., когда порт был соединен с Владикавказской ж. д., начинается его история как нового порта Северного Кавказа. В «Путеводителе по русским торговым портам» 1905 г. говорится, что в Новороссийске находилось пять пристаней Владикавказской железной дороги и две частные пристани для отгрузки зерна и отправки нефти¹⁸.

Использовать порт Новороссийск для перевозки паломников предлагал ещё русский консул в Джидде А.Д. Левитский в докладной записке Чумной Комиссии 4 декабря 1900 г. «О способах упорядочения паломничества русских мусульман»¹⁹. Для перенаправления паломников с караванных путей на черноморский маршрут из портов, указанных заранее, консул рекомендовал в числе прочих мер направлять паломников большими партиями к портам Черного моря: мусульман Средней Азии по Закаспийской и Закавказской железным дорогам на Батум, кавказских – на Батум и Новороссийск, а из европейской части России – на Новороссийск, Севастополь и Джидду»²⁰.

О значении Новороссийска как важного логистического узла для хаджи Кубанской области свидетельствует ответ начальника Кубанской области на запрос МВД 1901 г. Циркуляр МВД предписывал губернаторам и начальникам областей с мусульманским населением представить свои соображения о результатах хаджа 1900–1901 гг. Губернаторы и начальники областей должны были ответить на шесть вопросов²¹. Они касались соблюдения правил паломничества – наличия специальных паломнических паспортов и соблюдения маршрутов хаджа только через предписанные государством черноморские порты. Несколько вопросов содержали запрос по поводу случаев тайного паломничества и мер местных властей для его устранения. Наконец, МВД интересовало, как отправлялись паломники – партиями или в индивидуальном порядке, в каких населенных пунктах собирались партии и какова их численность, какое участие в формировании партий принимала местная администрация, выбирались ли старосты партий.

Начальник Кубанской области в ответ на запрос МВД сообщал, что из мест своего жительства паломники отправлялись группами в один из черноморских портов, преимущественно в Новороссийск и что он не имеет сведений об отправлении паломников вне установленного морского пути через черноморские порты. Из Кубанской области «не наблюдалось тайного паломничества», а паломники отправлялись и поодиночке, и партиями. При путешествии группами паломники сами избирали

18 Муринов М.А., Суворов Б.А. Путеводитель по русским торговым портам. Справочная книга. СПб., 1905. С. 147.

19 РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 2904. Л. 8.

20 РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 2904. Л. 28–28об.

21 АВПРИ. Ф. Турецкий стол (новый). Оп. 502/2. Д. 3272. Л. 22.

старшего в партии, распоряжениям которого в пути строго подчинялись. Этот человек уже был ранее в Мекке, отвечал за продовольствие паломников в пути и рассчитывался с пароходными компаниями²².

Новороссийский порт идеально подходил для перевозки хаджи. Расположенный в северо-западной части Цемесской бухты, порт был чрезвычайно удобен для судоходства. Общая площадь бухты составляет около 4770 га. Ее глубина почти равномерна на всем ее протяжении и достигает 25–32 м, бухта никогда не замерзала. Эти выгодные естественные условия в значительной мере обусловили Новороссийску репутацию одного из лучших торговых портов России.

Новороссийск был развивающимся молодым и, согласно докладу члена правления РОПиТ Н.А. Ржевуского, прекрасно оборудованным портом [26, с. 96]. Порт активно использовался и русскими православными паломниками, направляющимися в Иерусалим [6, с. 388].

Севастополь

Из Новороссийска в Севастополь адыги-хаджи Кубанской области добирались пароходами Крымско-Кавказской пассажирской линии РОПиТ. Крымско-Кавказская линия начала действовать со второй половины 1870-х гг. после обустройства новых портов на Черноморском побережье Кавказа (Анапа, Новороссийск, Геленджик, Туапсе, Сухуми).

В Севастополе на берегу моря для приюта хаджи был устроен Хаджилар караван-сарай, к которому с одной стороны подавались вагоны с паломниками, а с другой – паломнический пароход. Хаджилар – это большое каменное здание в три этажа. На двух этажах размещались хаджи, а в третьем – молельня, лавка, кухня, ванна, горячая и холодная вода и прочие удобства. Плата в день составляла 30 коп. с человека [27, с. 58]²³. На основании доступных в данное время источников не представляется возможным определить, пользовались ли хаджи Кубанской области караван-сараям в Севастополе, однако важен сам факт, что такая возможность существовала.

Уже из Севастополя кораблями РОПиТ паломники добирались морем до Джидды через Константинополь. В Константинополе пересекались рейсы нескольких заграничных линий РОПиТ – Севастопольско-Константинопольской, Анатолийской и линии Персидского залива.

Пароход Севастопольско-Константинопольской линии отправлялся из Севастополя раз в неделю. Пароход Анатолийской линии, между Одессой и Батуми с заходом в Константинополь отправлялся один раз в две недели [6, с. 104]. Линия Персидского залива была выделена специально для перевозки хаджи [26, с. 18]. Русское общество пароходства и торговли 29 апреля 1903 г. заключило с отделом торгового мореплавания Министерства финансов договор о содержании регулярных судоходных рейсов между Одессой и портами Персидского залива и Багдадом. Соглашением предполагалось организовать в течение последующих двенадцати лет ежегодно 4 обязательных («срочных») рейса из Одессы в Басру. Устанавливался регулярный заход пароходов в Константинополь, Дарданеллы, Смирну, Бейрут, Яффу, Порт-Саид, Суэц, Джидду, Жибути, Аден, Маскат, Бендер-Аббас, Ленге и Бушир. Кроме того, компании давалось право по «собственному желанию» при наличии коммерческих интересов направлять суда в Мерсину, Триполи (Ливан), Александрию, Янбо, Ходейду, Кувейт и Мохаммеру [26, с. 18; 6]. Абсолютное большинство пассажиров составляли паломники, совершавшие хадж.

Н.А. Ржевуский писал, что в планах РОПиТ было предоставление для хаджи услуг, удовлетворяющих бытовые потребности мусульман – «путешествие обставлено, применяясь к обычаям и удобствам паломников». Предполагалось, что на пароходах будут находиться врачи. Каждому паломнику планировалось предоставить койку, выделить на пароходе специальные места для совершения омовения. Паломники должны были быть бесплатно обеспечены холодной и горячей водой. Для приготовления пищи паломникам было разрешено иметь мангалы. Деньги и ценные вещи можно было хранить на пароходе – «с целью оберегания хаджи от обирания». «Во время стоянок хаджи, посещая днем город, на ночь могут возвращаться на пароход, избегая расходов на гостиницу» [26, с. 18].

22 АВПРИ. Ф. Турецкий стол (новый). Оп. 502/2. Д. 3272. Л. 22.

23 ЦГА КБР. ф. 6. оп. 1. д. 687, т. 1. л. 90. Цит. [27, с. 58].

В Стамбуле паломники останавливались на несколько дней, регистрировались в генеральном консульстве Российской империи. Судя по списку паломников, они проходили регистрацию группами, формируемыми по региональному принципу – как правило, это были люди, проживающие в одном ауле. Между получением удостоверения на выезд в Екатеринодаре и регистрацией паломника из Кубанской области в генеральном консульстве проходило от 7 дней до месяца.

Заключение

Хадж адыгов-мусульман Кубанской области – одна из неизученных кавказоведческих тем. Отследить маршруты хаджа представляется возможным только с начала XX в., когда государство активно вмешивается в организацию и регулирование мусульманского паломничества, а также обеспечивает этот процесс бюрократическим сопровождением. Важно отметить, что мухаджирское движение, появившееся в ходе Кавказской войны, осуществлялось адыгами под предлогом совершения «богомолья в Мекку и Медину». Именно на таком основании мухаджиры получали возможность на официальный выезд в Османскую империю. Хронологический период, рассматриваемый в настоящей работе, отличается от предшествующего тем, что источниковая база предоставляет возможность проследить пути возвращения паломников в места их постоянного проживания, в частности, через портовые города Батум и Феодосию.

В начале XX в. с появлением законодательно утвержденных «Временных правил о паломничестве мусульман» для адыгов Кубанской области сложился паломнический маршрут Екатеринодар – Новороссийск – Севастополь – Стамбул – Джидда или Янбо. От Екатеринодара до Новороссийска хаджи добирались по железной дороге, морской путь обеспечивали пароходы Русского общества пароходства и торговли. На кораблях, перевозивших хаджи, предусматривались бытовые удобства, отвечающие потребностям их ритуальных практик. Ключевую роль в организации хаджа адыгов Кубанской области играл Л.Н. Трахов – он консультировал паломников и обеспечивал им приобретение билетов через агентства РОПиТ в Екатеринодаре или Новороссийске.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Нефляшева Н.А. Из России в Мекку: хадж как опыт социокультурного пограничья // PAX ISLAMICA. 2008.№1. С. 160–169.
2. Kane Eileen. Russian Hajj: Empire and the Pilgrimage to Mecca. Cornell University Press, 2015;
3. Кейн А. Российский хадж. Империя и паломничество в Мекку. М.: Новое литературное обозрение, 2021;
4. Özyüksel M. The Hejaz Railway and the Ottoman Empire: Modernity, Industrialisation and Ottoman Decline. I.B. Tauris, 2014. 320 p.
5. Давлетшин А.А. Отчет штабс-капитана Давлетшина о командировке в Хиджаз. Санкт-Петербург: Воен. тип., 1899. IV. 145 с.
6. Путеводитель Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1909. – 476 с.
7. Резван Е.А. Хадж из России // Восток: история и культура. СПб.: Наука, 2000. С. 129–146
8. Григорьев С.Е. Российские паломники в святых городах Аравии в конце XIX – начале XX в. // Историография и источниковедение истории стран Азии и Африки. СПб.: Изд-во С-Петербургского университета, 1999. Вып. 18. С. 88–109.
9. Сибгатуллина А.Т. Контакты тюрок-мусульман Российской и Османской империй на рубеже XIX–XX вв. М.: Институт востоковедения РАН, 2010. – 266 с.

REFERENCES

1. Nefliasheva NA. From Russia to Mecca: Hajj as an experience of socio-cultural borderland. *Pax Islamica*. 2008: 1:160-169. (In Russ).
2. Kane Eileen. *Russian Hajj: Empire and the Pilgrimage to Mecca*. Cornell University Press, 2015:256.
3. Kane Eileen. *Russian Hajj: Empire and the Pilgrimage to Mecca*. Moscow, 2021:296. (In Russ).
4. Özyüksel M. *The Hejaz Railway and the Ottoman Empire: Modernity, Industrialisation and Ottoman Decline*. I.B. Tauris, 2014 :320.
5. Davletshin AA. *Report of Staff Captain Davletshin on a mission to Hejaz*. Saint-Petersburg: Military Press, 1899 :145. (In Russ).
6. *Guide of the Russian Society of Shipping and Trade*. Odessa, 1909:476. (In Russ).
7. Rezvan EA. Hajj from Russia. *East: history and culture*. Saint-Petersburg: Publishing House Nauka, 2000:129-146. (In Russ).
8. Grigoriev SE. Russian pilgrims in the holy cities of Arabia in the late 19th – early 20th centuries. *Historiography and source studies of the history of Asian and African countries*. Saint-Petersburg: Publishing house of St. Petersburg University, 1999; Iss.18: 88-109. (In Russ).

10. Нуриманов И.А. Становление паломнических маршрутов мусульман Российской империи в Аравию во второй половине XIX – начале XX в. // Вестник Московского университета. Сер. 13. ВОСТОКОВЕДЕНИЕ. 2019. № 2. С. 74–90.
11. Хабибуллина З.Р. Батуми в маршрутах хаджа (паломничества) российских мусульман // История и педагогика естествознания. 2020. № 3–4. С. 72–74. DOI:10.24412/2226-2296-2020-3-4-72-74
12. Брилев Д. На пути в Мекку: Одесса как общеимперский центр мусульманского паломничества // Islamology. 2020. №1. С. 130–143. DOI: <http://dx.doi.org/10.24848/islmlg.10.1.08>
13. Албогачиева М.С. Хадж глазами этнографа // Восточная коллекция. М., 2010. № 1. С. 68–76.
14. Яровой-Равский В.И. Паломничество (хадж) в Мекку и Медину // Сборник материалов по мусульманству. [Т. 1] / сост. по распоряжению [и указаниям] туркест. ген.-губернатора, ген.-от-инфантерии Духовского; под ред. поручика В.И. Ярового-Равского. Санкт-Петербург, 1899. 29с.
15. Отчет штабс-капитана Давлетшина о командировке в Хиджаз // Хадж российских мусульман. № 2. Ежегодный сборник путевых заметок о хадже. Н. Новгород: ИД «Медина», 2009. С. 66.
16. Барышников М.Н., Федотьев Д.С. Паломничество как фактор развития морского судоходства: Русское общество пароходства и торговли в 1884–1894 гг. // Вопросы истории. 2021. №5. С. 26–39. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202105Statyiu7
17. Египет глазами россиян середины XIX – начала XX вв. Политика. Экономика. Культура. Сб. документов. М., 1992.
18. Основные административно-территориальные преобразования на Кубани (1793–1985 гг.). Краснодар: Кн. изд-во, 1986. 394 с.
19. Северный Кавказ в составе Российской империи / авт. кол.: Д. Ю. Арапов и др. М.: Новое лит. обозрение, 2007. – 460 с.
20. Оборнев А.А. К истории экономического развития Екатеринодара за полвека гражданского состояния (1867–1917 гг.) // Известия РГПУ им. А. И. Герцена. 2008. №67. С. 193–197.
21. Дзуганов Т.А. Очерки экономической истории Черкесии XV–XIX вв. Нальчик: Редакционно-издательский отдел ИГИ КБНЦ РАН, 2018. 136 с.
22. Екатеринодар – Краснодар. Два века города в датах, событиях, воспоминаниях [1793–1993]. Материалы к летописи. Краснодар: Кн. изд-во, 1993. 798 с.
23. Бузаров Аз.К. У истоков частной благотворительности в Адыгее // Благодарение (Тхьам инешIу). 1997. №1 (79)
24. Куприянова Л.В. Города Северного Кавказа во второй половине XIX века: К проблеме развития капитализма вширь. М.: Наука, 1981. 232 с.
25. Куприянова Л.В. Новороссийский порт и Владикавказская железная дорога в пореформенный период // Исторические записки, 1963. Т. 73. С. 289–300.
26. Доклад члена правления Русского общества пароходства и торговли Н.А. Ржевуского о поездке в Черное и Азовское моря и Одессу, для ознакомления с деятельностью Общества. Санкт-Петербург: Тип. Э. Арнольда, 1905. 363с.
27. Думанов Х.М. Вдали от родины. К 130-летию окончания Кавказской войны (1864–1994). Сборник архивных документов. Нальчик: Эль-Фа, 1994. 253 с.
9. Sibgatullina A. *Contacts between Turks-Muslims of the Russian and Ottoman Empires at the turn of the XIX-XX centuries*. Moscow: Istok, 2010:266 (In Russ).
10. Nurimanov IA. Formation of the Muslim pilgrimage roots from the Russian Empire to Arabia in the second half of the 19th – early 20th centuries. *The Moscow University Herald. Series 13*. 2019; 2:74-90. (In Russ).
11. Khabibullina ZR. Batumi in the hajj (pilgrimage) route of Russian Muslims. *History and Pedagogy of Natural Science*. 2020; 3-4 :72-74. DOI:10.24412/2226-2296-2020-3-4-72-74. (In Russ).
12. Brylov D. On the way to Mecca: Odessa as an imperial center of Muslim pilgrimage. *Islamology*. 2020; 1:130-143. DOI: <http://dx.doi.org/10.24848/islmlg.10.1.08>. (In Russ).
13. Albogachieva MS. Hajj through the eyes of an ethnographer. *Oriental Collection*. 2010; 1:68-76. (In Russ).
14. Yarovoy-Ravsky VI. Pilgrimage (Hajj) to Mecca and Medina. *Collection of materials on Islam*. Vol. 1. Saint-Petersburg, 1899:29. (In Russ).
15. Staff Captain Davletshin's Report on a Trip to Hejaz. *Hajj of Russian Muslims. Annual Collection of Travel Notes on the Hajj*. Nizhniy Novgorod: Medina Publishing House, 2009; 2: 66. (In Russ).
16. Baryshnikov MN., Fedotiev DS. Pilgrimage as a factor of sea shipping development: Russian Steam navigation and Trading company in 1884-1894. *Voprosy Istorii*. 2021; 5:26-39. (In Russ).
17. *Egypt through the Russians Eyes from the Middle 19th Century and Early 20th Century. Politics. Economy. Culture*. Moscow: IEA RAN Publ.,1992: 331. (In Russ.)
18. *The main administrative-territorial transformations in Kuban (1793-1985)*. Krasnodar: Book publishing house, 1986:394. (In Russ.)
19. *The Northern Caucasus in Imperial Russia*. Ed. by: V. Bobrovnikov and I. Babich. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2007:460.
20. Osborne AA. On the history of economic development of Yekaterinodar for half a century of civil status (1867-1917). *Izvestia: Herzen University Journal of Humanities & Sciences*. 2008; 67:193-197. (In Russ).
21. Dzukanov TA. *Essays on the economic history of Circassia of the XV-XIX centuries*. Nalchik: editorial and public department of the IGI KBNC RAS, 2018 :136. (In Russ).
22. *Ekaterinodar-Krasnodar. Two centuries of the city in dates, events, and memories (1793–1993)*. Materials for the chronicle. Krasnodar: Book Publishing House, 1993:798 (In Russ).
23. Buzarov AzK. At the origins of private charity in Adygea. *Gratitude (Txxam ineshIu)*. 1997. No. 1 (79). (In Russ).
24. Kupriyanova LV. *The cities of the North Caucasus in the second half of the 19th century: on the problem of the development of capitalism in breadth*. Moscow: Nauka, 1981:232. (In Russ).
25. Kupriyanova LV. The Novorossiysk Port and the Vladikavkaz Railway in the post-reform period. *Historical Notes*. 1963; 73: 289-300. (In Russ).
26. Report by NA. Rzhhevuski, board member of the Russian Society of Shipping and Trade, on his trip to the Black and Azov Seas and Odessa to learn about the Society's activities. Saint-Petersburg: E. Arngold Press, 1905:363. (In Russ).
27. Dumanov KhM. *Far from the Homeland. On the 130th Anniversary of the End of the Caucasian War (1864–1994)*. Collection of Archival Documents. Nalchik: El-Fa, 1994:253.

Поступила в редакцию 23.02.2025
 Принята в печать 27.08.2025
 Опубликована 15.03.2026

Recieved 23.02.2025
 Accepted 27.08.2025
 Published 15.03.2026