

ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ И АРХЕОЛОГИЯ

العلوم التاريخية والآثار

HISTORY AND ARCHEOLOGY

УДК 94

Оригинальная статья

Original Paper

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ХИДЖАЗ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Амад Хассан Аль Ахмад¹, А. В. Шандра²

независимый исследователь^{1,2}

amad-980@mail.ru¹, shandra83@rambler.ru²

Submitted: September 25, 2019

Reviewed: October 15, 2019

Accepted: October 23, 2019

Поступила в редакцию: 25 сентября 2019 г.

Одобрена рецензентами: 15 октября 2019 г.

Принята к публикации: 23 октября 2019 г.

Аннотация

В статье рассматриваются роль и место Османской железной дороги Хиджаз в период Первой мировой войны. В частности, исследуются позиции Османской империи, Великобритании и арабских племен на Аравийском полуострове относительно Хиджазской железной дороги во время Первой мировой войны. Авторами отмечено, что железнодорожная сеть на Ближнем Востоке имела как военно-стратегическое, так и идеологическое значение для Стамбула. Однако даже после завершения строительства Хиджазская железная дорога не могла полномасштабно эксплуатироваться Османской империей. Особенно остро проблема функционирования транспортной артерии обозначилась с началом Первой мировой войны, поскольку в борьбу за контроль над ней включился влиятельный и весомый игрок мировой и региональной политики – Великобритания.

Для Лондона создание и развитие железнодорожной сети на Ближнем Востоке являлось частью стратегии по установлению тотального господства

в регионах, прилегающих к ее крупнейшей колонии – Индии. С этой позиции вся арабская часть Османской империи представляла для британской правящей элиты особый интерес, который наиболее четко обозначился в начале XX века. Авторы статьи обращают особое внимание на тот факт, что в годы Первой мировой войны Великобритания сосредотачивает на Ближнем Востоке крупный воинский контингент, развертывает разведывательную сеть, с центром в Каире. Хиджазская железная дорога в военно-стратегическом и политико-идеологическом плане заняла одно из важнейших мест в ближневосточной политике Лондона.

Авторы статьи приходят к выводу о том, что Османской империи не удалось в полной мере использовать Хиджазскую железную дорогу за весь период ее существования и функционирования. Идеологическая составляющая, а именно, стремление султана Османской империи укрепить связи между составными ее частями, с началом Первой мировой войны натолкнулась на стремительный рост этносепаратизма, в частности, в арабских провинциях. Идея эфемерной «арабской государственности» оказалась существенно сильнее идеи «османизма», что, в конечном счете, способствовало усилению на Арабском Востоке позиций Саудитов и Хашимитов, а также Великобритании. Военно-стратегическое значение Хиджазской железной дороги было сведено к нулю в результате захвата сети железнодорожных путей арабскими повстанцами, а также в сильном мятежном настроении местных арабских племен на Аравийском полуострове.

Ключевые слова: мировая война, возведение, железная дорога, турецкая армия, Османская империя, Аравийское полуостров, Хиджаз

Для цитирования: Аль Ахмад А. Х., Шандра А. В. Роль железной дороги Хиджаз в годы первой мировой войны // Арабистика Евразии. 2019. № 8. С. 89-102.

THE ROLE OF THE HEJAZ RAILWAY DURING THE FIRST WORLD WAR

Amad H. Al Ahmad¹, Anton V. Shandra²

Independent researcher^{1,2}

amad-980@mail.ru¹, shandra83@rambler.ru²

Abstract

The article discusses the role and place of the Ottoman Hejaz Railway during the First World War. In particular, the positions of the Ottoman Empire, Great Britain and Arab tribes on the Arabian Peninsula regarding the Hejaz Railway during the First World War are being investigated. The authors noted that the railway network in the Middle East had both strategic military and ideological significance for Istanbul. However, even after completion of construction, the Hejaz Railway could not be fully exploited by the Ottoman Empire. The problem of the functioning of the transport artery became especially acute with the outbreak of the First World War, as the influential and powerful player in world and regional politics, Great Britain, joined the struggle for control over it. For London, the creation and development of a railway network in the Middle East was part of a strategy to establish total dominance in the regions adjacent to its largest colony, India. From this position, the entire Arab part of the Ottoman Empire was of particular interest to the British ruling elite, which was most clearly identified at the beginning of the 20th century. The authors of the article pay special attention to the fact that during the First World War Great Britain concentrated a large military force in the Middle East, deployed an intelligence network, with a center in Cairo. The Hijaz railway in the military-strategic and political-ideological plan took one of the most important places in the Middle East policy of London.

The authors of the article conclude that the Ottoman Empire was not able to fully use the Hijaz railway for the entire period of its existence and functioning. The ideological component, namely, the desire of the Sultan of the Ottoman Empire to strengthen ties between its constituent parts, with the outbreak of the First World War, came across a rapid growth of ethnic separatism, in particular, in the Arab provinces. The idea of the ephemeral “Arab statehood” turned out to be significantly stronger than the idea of “Ottomanism,” which ultimately contributed to the strengthening of the positions of the Saudis and Hashimites, as well as Great Britain, in the Arab East. The military-strategic importance of the Hijaz Railway was reduced to zero as a result of the capture of the railway network by Arab rebels, as well as in the strong rebellious mood of the local Arab tribes on the Arabian Peninsula.

Keywords: World War, construction, railway, Turkish army, Ottoman Empire, Arabian Peninsula, Hejaz

For citation: Al Ahmad, A. H., & Shandra, A. V. (2019). The role of the Hejaz railway during the First World War. *Eurasian Arabic Studies*, 8, 89-102. (In Russian)

ВВЕДЕНИЕ

Изучение исторического аспекта развития транспортных сетей на Ближнем Востоке не является чем-то новым. Советская и постсоветская историография содержат работы, в которых прямо или косвенно исследовались политические и экономические направления строительства и функционирования железнодорожной сети в ближневосточном регионе. Главным образом, успешно изучена история возведения, концессионной политики и борьбы Великих держав вокруг Багдадской железной дороги. Однако указанные выше аспекты в истории Хиджазской железной дороги изучены недостаточно подробно. Цель данной статьи состоит в актуализации темы, определении некоторых особенностей, связанных, прежде всего, с военно-стратегической и идеологической значимостью Хиджазской железной дороги для руководства Османской империи.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В статье использованы неопубликованные источники британского архива Public Record Office (PRO), а также данные исследований ряда отечественных и зарубежных специалистов.

Методологической базой исследования является *комплексный системный подход*, предполагающий значительный акцент на диалектическое рассмотрение исторических событий. Диалектический метод исследования даёт возможность строго научно анализировать изучаемый нами предмет, рассматривать динамику его развития, обращать внимание на противоречия.

Из *общенаучных* использованы следующие методы: синтез информации, индукция и дедукция, сравнительный анализ, метод восхождения от абстрактного к конкретному.

Из *частнонаучных* методов применялся метод *историзма* (историко-хронологический метод). *Историко-хронологический метод* понимается как принцип изучения действительности, изменяющейся во времени и развивающейся.

РЕЗУЛЬТАТЫ

В годы Первой мировой войны, Османская империя интенсивно активизировала свою военную мощь для укрепления своих позиций в контролируемых ею районах, в частности, в районе Хиджаза на Аравийском полуострове. С этой целью, турецкая армия неоднократно предпринимала попытки разгромить британские войска в районе Красного моря, в зоне

Суэцкого канала, имеющих стратегическую важность для многих европейских стран.

Работа по возведению масштабного проекта Хиджазской железной дороги началась в 1900 году, и в 1908 году проект был полностью завершен. Османский султан Абдель-Хамид II настаивал на том, чтобы спонсирование постройки Хиджазской железной дороги за счет пожертвований мусульманской уммы (нации). Главным для султана была не допустить участие иностранных компаний в финансировании этого проекта или даже руководства их возведения.

Именно поэтому Османский султан Абдель-Хамид II уделил большое внимание строительству масштабных железных дорог, в том числе, Хиджазской железной дороги во всех провинциях, входящих в состав Османской империи.

Необходимо отметить, что возведение Хиджазской железной дороги способствует укреплению военных и политических целей Османской империи и укрепляет позицию и власть султана Абдель-Хаида II как на Аравийском полуострове, который является центром Исламского мира, так и в остальном мире.

Возведение Хиджазской железной дороги было использовано как инструмент обеспечения и укрепления исламской политики Османского государства во всем мире. Кроме того, Османский султан Абдель-Хамид II полагал, что нельзя зависеть от западных государств по вопросу возведения Хиджазской железной дороги, которую планировалось построить до Священных городов Мекка и Медина. Это объясняется тем, что султан Абдель-Хамид II считал, что данный шаг придаст ему авторитет и доверие в исламском мире, в частности, на Аравийском полуострове¹.

Длина линии Хиджазской железной дороги с 1900 по 1908 годы составляла 1464 км., в 1911 году была построена дополнительная линия – Иерусалимская линия, а в 1918 году, длина линии достигла 1900 км. [Gülsoy, 1994, p. 211-212].

Османская империя стремилась возводить обширную железнодорожную сеть для того, чтобы максимально быстро добраться до самой отдаленной точки территории, контролируемой самым простым способом и на максимально коротком времени. Это привело к тому, что иностранные компании стремились к приобретению акций для строительства Хиджазской железной дороги. Иными словами, Хиджазская железная дорога стала одним из важнейших

¹Richards, W. S. (November 10, 1902). From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor [Correspondence]. Damascus-Mecca Railway (Hedjaz Railway) (Foreign Office: 78/5452). The National Archives. Available at <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C2522356>

стратегических направлений в военной политике Стамбула. Она позволила бы турецкой армии защитить подконтрольные территории на Аравийском полуострове, и тем самым сохранять свой авторитет на мировой арене.

Первоначальная идея возведения Хиджазской железной дороги возникла в 1864 году, когда американский инженер «Земпель» представил свой проект Османскому руководству относительно возведения Османской железной дороги от Стамбула до Священного города Медина [Khairallah, 1991, p. 87.]. Однако данный проект в то время не был реализован не только из-за высоких финансовых затрат, необходимых для возведения Хиджазской железной дороги, а также в связи со сложным экономическим положением и кризисом в Османской империи в тот период.

Британские войска, расположенные в Египте, разработали схему военных действий на ближневосточном театре в годы Первой Мировой войны против турецких войск, в частности, на Аравийском полуострове.

Для возведения Хиджазской железной дороги были привлечены турецкие солдаты, поэтому турецкое военное командование присвоило им название «Бригады Хиджазской железной дороги». Данная бригада была создана 1 мая 1900 года Специальным Указом Османского султана. По распоряжению султана, эта бригада находилась в подчинении пятой турецкой армии с центром управления в Дамаске².

Вовлечение Турции в войну в октябре 1914 года вызвало опасения на Западе, в частности, в Лондоне. Британские политики прекрасно учитывали, что война против союзников Османского государства, ведущей страны в мусульманском мире, возглавляемой Османским султаном Абдель-Хамидом II, может всколыхнуть против британского владычества многомиллионное недовольное мусульманское население Индии, Египта, и других мусульманских стран. Благодаря предпринятым Великобританией мерам, призыв к «священной войне» против неверных, выпущенный турецким султаном, не возымел успеха. Великобритания с согласия шерифа Мекки Хуссейна немедленно оккупировала Багдад и Басру, имеющие выход к Персидскому заливу, а также провозгласила свой протекторат над Египтом в декабре 1914 года.

В ходе Первой мировой войны усилиями британских разведчиков и дипломатов новым союзником Великобритании на Ближнем Востоке стал шериф Мекки

² Barclay, G. (November 17, 1906). From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey [Correspondence: confidential] (IOR: L/P&S/10/2/). Istanbul.

Хуссейн, переговоры с которым были начаты с июля 1915 года британским Верховным комиссаром в Египте сэром Мак-Магоном.

Т. Э. Лоуренс, в то время исполнявший поручения британского Верховного комиссара в Египте, был инструктирован обещать арабским племенам военную поддержку в их борьбе с турецкими войсками на Аравийском полуострове. Кроме того, сам Мак-Магон неоднократно уверял арабов в незыблемости гарантий предоставления независимости арабским землям после завершения мировой войны, в которых шериф Мекки Хусейн получит титул короля. Британский план, в целом оформленный к весне 1916 года, являлся совместной разработкой МИД и высокопоставленных сотрудников «Каирского бюро», в том числе, Т. Э. Лоуренса [Kedourie, 1976, p.87-89.].

Усилиями британской дипломатии, прежде всего Г. Мак Магона и Т.Э. Лоуренса, шериф Мекки Хуссейн был готов вести переговоры о независимости арабских провинций и создании арабского государства после окончания Первой мировой войны [Busch, 1971, p. 294].

Одновременно с подготовкой военных действий на Аравийском полуострове против турецких войск в этом стратегическом регионе, Великобритания стремилась обезопасить свои позиции путем заключения союзнических договоров с местными Правителями Неджда, Йемена и других районов. Заключение таких важных союзнических договоров было нацелено на обеспечение гарантий границ, защиту британских интересов, в частности, сохранения режимов протекторатов на всем Ближнем Востоке.

Известно, что 29 апреля 1916 года, турецким войскам удалось захватить территории в Месопотамии. Однако британские войска совершили последовательные нападение на турецкие войска в Месопотамии, тем самым смогли освободить территории в Месопотамии и к 29 декабря того же года разгромить турецкие войска в Месопотамии.

Хиджазская железная дорога имела стратегическое значение для Османской империи не только в экономическом плане, но и в военном. Благодаря Хиджазской железной дороге, турецкая армия смогла расширить свое присутствие на Аравийском полуострове, главным образом, за счет логистической поставки боеприпасов и военной техники, скорой отправки своего военного контингента в самые отдаленные районы Аравийского полуострова из Дамаска или из Медины. Это позволяло турецкой армии до определенного момента умело защищать Хиджазскую железную дорогу от нападений и диверсионных актов [هولاكو، 2011، ص 35].

Действия арабских племен были направлены на разгром турецкой армии, в том числе, и на Аравийском полуострове, а также на уничтожение Дамасской и Хиджазской железных дорог в период Первой мировой войны. Действия по уничтожению транспортных артерий были организованы с помощью британских частей, расположенных на Ближнем Востоке. Именно в годы Первой мировой войны, как войны за передел мира, для британской правящей элиты интересы в ближневосточном регионе обозначились со всей ясностью. Лондон, в частности, в Восточном Средиземноморье продолжил реализацию идеи территориального расширения и всеобъемлющей обороны империи, которая конъюнктурно соответствовала охране Индии и Египта. Необходимо указать и на то, что мощное влияние на процесс принятия и исполнения решений оказывала так называемая «средневосточная группировка» британского правительства, которая объявляла и закрепляла за регионом статус «жизненно важного звена империи» [Бондаревский, 1968, с. 132].

В течение 1914-1915 годов ситуация на Ближнем Востоке складывалась для Великобритании крайне неудачно. Переломным моментом в боевых действиях на ближневосточном театре военных действий следует считать вторую половину 1916 года. Британское командование к этому времени сумело передислоцировать силы и сформировать два крупных соединения ближневосточной армии. Первое – индийская армия, численностью до 25 тысяч человек (4 дивизии), действовавшая в Ираке. 10 декабря 1916 года соединение начало активное наступление на севере Ирака, и к январю 1917 года подошло к позициям турок в районе Кут-Эль-Амара. Борьба за указанный район шла с переменным успехом, и окончательно завладеть инициативой британцам удалось лишь осенью 1917 года, что позволило выйти к Мосулу.

Второе соединение – «египетский корпус» под руководством Э. Алленби, численностью до 52 тысяч человек, действовал в Палестине. Осенью 1916 года корпус сумел разгромить германо-турецкий отряд под командованием Кресса и по решению руководства продолжил наступление с целью овладения как можно большей частью Ближнего Востока. Однако наступление было сорвано неудачей при атаках на Газу и Беершеба, где турецкие силы организовали крепкую линию обороны. Климатические условия не позволили продолжить наступательные операции, которые были отложены до октября 1917 года [Готовцев, 1941, с. 10].

Одной из важнейших стратегических задач британской армии можно считать захват и уничтожение Хиджазской железной дороги в самый разгар Первой

мировой войны, которая, как отмечалось выше, использовалась для перевозки и переброски турецких войск. Тем самым, железная дорога являлась основной артерией для военного и продовольственного снабжения турецких войск не только на Аравийском полуострове, но и во всем регионе.

Следует заметить, что турецкая армия имела серьезные проблемы, прежде всего, связанные с крайней нехваткой военных материалов, которые, к тому же, были дороги. Однако, в отличие от арабов, пытавшихся уничтожить живую силу противника, британская армия стремилась не к уничтожению самой турецкой армии, а к разрушению мостов на линиях Хиджазской железной дороги. Эта деятельность являлась для Великобритании весьма важным делом, поскольку, по мнению внешнеполитических структур, это привело бы к ослаблению влияния Османской империи на Арабском Востоке, и лишило турецкие войска возможности действовать в иных регионах, в частности, на Балканах.

Британская поддержка арабских племен во многом объясняется тем, что сами британские контингенты на Ближнем Востоке не имели возможности самостоятельно уничтожить Хиджазскую железную дорогу. Поэтому задача по уничтожению дороги возлагалась на местные арабские племена, ведущие борьбу с Османской империей. Неспособность британских войск уничтожить Хиджазскую железную дорогу объясняется, на наш взгляд, тем, что на прилегающих к дороге территориях отсутствовали крупные армейские формирования, а сама дорога весьма неплохо охранялась турками.

После того, как началась Первая мировая война, британское руководство не без оснований считало, что возведение Хиджазской железной дороги представляет непосредственную угрозу и опасность для британских и союзных войск. Кроме того, Хиджазская железная дорога имела военную цель и стратегическое значение, так как она способствовала свободному движению Османских войск и их быстрому реагированию на внешние нападения и угрозы, а также противостояние войскам противников в районах Хиджаза, Красного моря и Йемена. Другое преимущество возведения Хиджазской железной дороги заключается в полном контроле и влиянии Османской империи в арабских провинциях.

На наш взгляд, железная дорога Хиджаз сыграла важную роль в перевозке турецких войск и военной поставки оружия в арабские провинции. Однако в период, так называемого, арабского восстания против Османской империи,

железная дорога Хиджаз подвергалась неоднократному нападению со стороны арабских бедуинов, возглавляемых офицером британской армии Т. Э. Лоуренсом. Примечательно, что Т. Э. Лоуренс изначально не был кадровым офицером. Выпускник института истории Оксфордского университета, увлеченный, в частности, изучением арабского языка, он принимал самое активное участие в многочисленных археологических экспедициях, организованных на территории Ближнего Востока. Владение арабским языком, практически постоянная работа в составе экспедиций в арабских провинциях Османской империи, открывали для Т. Э. Лоуренса неограниченные возможности в ознакомлении с традициями, бытом и нравами местного населения. Он негласно считался одним из лучших специалистов по истории Арабского Востока [“Lawrence, Thomas Edward [Lawrence of Arabia] (1888–1935),” 2004]. В конце 1980-х – 1990-е годы рядом зарубежных исследователей была выдвинута следующая версия: Т. Э. Лоуренс был включен в состав экспедиций и направлен на Ближний Восток при содействии одной из разведывательных служб Великобритании. Основной задачей Лоуренса становилось наблюдение за возведением Хиджазской железной дороги [Wilson, 1989; Korda, 2011; Mack, 1998].

С началом Первой мировой войны Т.Э. Лоуренс становится одним из основных действующих лиц в организации работы разведывательных структур в арабских провинциях Османской империи. По мнению британского историка Б. Лиддел Гарта, именно Т. Э. Лоуренсу отводится особое место в создании «Арабского Бюро» в Каире, фактически являвшегося центром сбора, обработки и анализа информации о ситуации в ближневосточном регионе [Лоуренс, Лиддел Гарт, 2002, с. 248]. В 1916 году Т. Э. Лоуренс был назначен Лондоном советником эмира Фейсала, являвшегося одной из ключевых персон в организации и проведении арабского восстания. Кроме того, Лоуренс находился на острие сложных и витиеватых политических отношений между британской и арабской сторонами, а также между арабскими племенами и кланами. Можно предположить, что именно Т. Э. Лоуренс способствовал тому, что как Саудиты, так и Хашимиты активно поддерживали Лондон на Ближнем Востоке, взамен на обещание предоставить арабским частям Османской империи полную политическую независимость.

Особого внимания в деятельности Т. Э. Лоуренса заслуживает практика партизанской войны в условиях пустынной местности. Действия немногочисленных арабских отрядов, зачастую возглавляемых самим

Лоуренсом, приводили к срыву поставок военной техники и снарядов турецким войскам, расположенным в Священном городе Медина. Миссия Лоуренса, по сути, сводилась к организации диверсионной войны вдоль Хиджазской железной дороги, установлению контроля над ее узловыми пунктами, а также к уничтожению железнодорожного полотна всех мостов и тоннелей на территории Аравийского полуострова [Murphy, 2008, p. 34].

В связи с арабским восстанием против турецкой армии в Священном городе Мекка и с участием около 5000 арабских бедуинов произошла битва под руководством арабского Шерифа Хусейна и британского офицера Лоуренса. Битва закончилась капитуляцией турецкой армии в Дамаске, в то время Османский Правитель Фахри Паша оказал сильное сопротивление и его войска находились в осаде 2 года и 7 месяцев в Священном городе Медина [Murphy, 2008, p. 34].

К тому же восстание арабов должно было открыть перед британским офицером Лоуренсом лучшие возможности по организации и борьбы арабов против турецких войск во всем регионе. Восстание против турецких войск на Аравийском полуострове было организовало самим шерифом Мекки Хусейном.

ВЫВОДЫ

Таким образом, Османской империи не удалось в полной мере использовать Хиджазскую железную дорогу за весь период ее существования и функционирования. Идеологическая составляющая, а именно, стремление султана Османской империи укрепить связи между составными ее частями, с началом Первой мировой войны натолкнулась на стремительный рост этносепаратизма, в частности, в арабских провинциях. Идея эфемерной «арабской государственности» оказалась существенно сильнее идеи «османизма», что, в конечном счете, способствовало усилению на Арабском Востоке позиций Саудитов и Хашимитов, а также Великобритании. Военно-стратегическое значение Хиджазской железной дороги было сведено к нулю в результате захвата сети железнодорожных путей арабскими повстанцами, а также в сильном мятежном настроении местных арабских племен на Аравийском полуострове. Кроме того, с геополитической точки зрения, важно отметить, что железнодорожная сеть Турецкой империи образовывала так называемую громадную букву «Т», горизонтальная важная черта которой, простиравшаяся от Константинополя через сирийский город Алеппо к Багдаду в Ираке, была еще далеко не до конца построена. Вертикальная же линия, протяжением около 1750 км, тянулась непосредственно через территорию

Сирии к району Хиджаз, расположенному на восточном берегу Красного моря, имея своей целью создать конечный пункт в Медине. Территориальный разброс железнодорожной сети, отсутствие должного внимания к обеспечению безопасности, превратили Хиджазскую железную дорогу из транспортной артерии, по которой снабжалась турецкая армия, в своеобразный плацдарм для ведения партизанской войны арабских отрядов под командованием эмира Фейсала и полковника Лоуренса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Gülsoy, U. (1994). *Hicaz Demiryolu*. Istanbul, Turkey: Eren. (In Turkish)
2. Khairallah, Sh. (1991). *Railroads in the Middle East 1856-1948: Political and Economic Background*. Beirut, Lebanon: Librairie du Liban.
3. Kedourie, E. (1976). *In the Anglo-Arab labyrinth: the McMahon-Husayn correspondence and its interpretations 1914-1939*. Cambridge: Cambridge university press.
4. Busch, B. C. (1971). *Britain, India, and the Arabs, 1914 – 1921*. Berkeley: University of California press.
5. هولاءكو، متين. (2011). الخط الحديدي الحجازي. القاهرة، مصر: دار النيل للطباعة والنشر.
6. Бондаревский Г. Л. Английская политика и международные отношения в бассейне Персидского залива (конец XIX - начало XX в.). М.: Наука, 1968. 542 с.
7. Готовцев А. Важнейшие операции на ближневосточном театре в 1914-1918 гг. М., 1941. 25 с.
8. Matthew, H. C. G., & Harrison, B. (Eds.). (2004). Lawrence, Thomas Edward [Lawrence of Arabia] (1888–1935). In *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford: Oxford University Press.
9. Wilson, J. (1989). *Lawrence of Arabia: The Authorised Biography of T. E. Lawrence*. London: William Heinemann Ltd.
10. Korda, M. (2011). *Hero: The Life and Legend of Lawrence of Arabia*. New York, NY: Harper Perennial.
11. Mack, J. E. (1998). *A Prince of Our Disorder: the Life of T.E. Lawrence*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
12. Лоуренс Т. Э., Лиддел Гарт Б.Г. Лоуренс Аравийский. М.: АСТ, Terra Fantastica, 2002. 568 с.

13. Murphy, D. (2008). *The Arab Revolt 1916–18: Lawrence sets Arabia ablaze*. Oxford: Osprey Publishing.

BIBLIOGRAPHIC REFERENCES

1. Gülsoy, U. (1994). *Hicaz Demiryolu*. Istanbul, Turkey: Eren. (In Turkish)
2. Khairallah, Sh. (1991). *Railroads in the Middle East 1856-1948: Political and Economic Background*. Beirut, Lebanon: Librairie du Liban.
3. Kedourie, E. (1976). *In the Anglo-Arab labyrinth: the McMahon-Husayn correspondence and its interpretations 1914-1939*. Cambridge: Cambridge university press.
4. Busch, B. C. (1971). *Britain, India, and the Arabs, 1914 – 1921*. Berkeley: University of California press.
5. Hulagu, M. (2011). Al-khat al-hadidi al-hijazi [The Hejaz Railway]. Cairo, Egypt: Dar al-Nil li'ltiba'a wa'l nashr. (In Arabic)
6. Bondarevskij, G. L. (1968). Anglijskaya politika I mezhdunarodnye otnosheniya v bassejne Persidskogo zaliva [English politics and international relations in the Persian Gulf basin]. Moscow, Russia: Nauka. 542 p. (In Russian)
7. Gotovcev, A. (1941). Vazhnejšie operacii na blizhnevostochnom teatre v 1914-1918-gg. [The most important operations in the Middle East theater in 1914-1918]. Moscow, Russia. 25 p. (In Russian)
8. Matthew, H. C. G., & Harrison, B. (Eds.). (2004). Lawrence, Thomas Edward [Lawrence of Arabia] (1888–1935). In *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford: Oxford University Press.
9. Wilson, J. (1989). *Lawrence of Arabia: The Authorised Biography of T.E. Lawrence*. London: William Heinemann Ltd.
10. Korda, M. (2011). *Hero: The Life and Legend of Lawrence of Arabia*. New York, NY: Harper Perennial.
11. Mack, J. E. (1998). *A Prince of Our Disorder: the Life of T.E. Lawrence*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
12. Lawrence, T. E. & Liddel Gart, B. H. (2002). Lourens Aravijskij [Lawrence of Arabia]. Moscow, Russia: AST, Terra Fantastica. 710 p. (In Russian)

13. Murphy, D. (2008). *The Arab Revolt 1916–18: Lawrence sets Arabia ablaze*. Oxford: Osprey Publishing.

Информация об авторах

Кандидат юридических наук
независимый исследователь

Амад Хассан Аль Ахмад

420011, г. Казань, ул. Р. Гареева, д. 111,
к. 2

Российская Федерация

amad-980@mail.ru

Information about the authors

Candidate of Law,

Independent researcher

Amad Hassan Al Ahmad

420011, Kazan, 111/2 R. Gareeva St.

Russian Federation

amad-980@mail.ru

Кандидат исторических наук,
независимый исследователь

Антон Владимирович Шандра

607224, г. Арзамас, ул. 9 мая, 18

Российская Федерация

shandra83@rambler.ru

Candidate of History, Independent
researcher

Anton Vladimirovich Shandra

607224, Arzamas, 9 May St., 18

Russian Federation

shandra83@rambler.ru

Раскрытие информации о конфликте интересов: Автор заявляет об
отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Disclosure: The author declares Conflicts of Interest
Disclosure.