

Ретроспективный взгляд на историю автомобильного транспорта в Азербайджане

Абдулгусейн ГУСЕЙНОВ

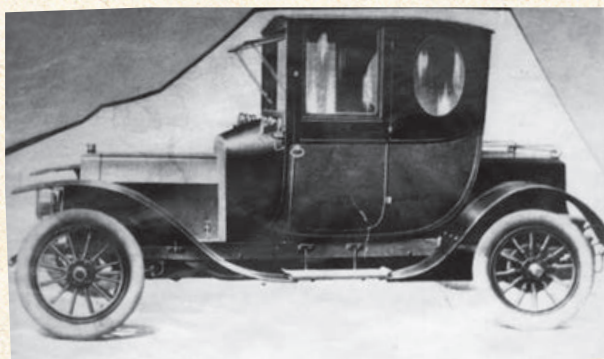
Представленная ниже статья основана на материале, собранном в 1957 году выпускником исторического факультета Азербайджанского (ныне Бакинского) государственного университета Гусейновым Абдулгусейном Магомед оглу (1910-1970). Увлечение историей техники в Азербайджане привело автора на знаменитые Нефтяные камни, и он посвятил жизнь профессии нефтяника. Собранные им материалы до сих пор нигде не публиковались. Принимая во внимание их ценность и актуальность темы, мы сочли важным подготовить их к печати в виде статьи. Благодарим Фуада Дадашева за предоставленную возможность ознакомиться с материалами А.Гусейнова

*С.Ахмедов,
доктор философии по истории*

Дореволюционная¹ история автомобильного транспорта в Азербайджане тесно связана с историей нефтяной промышленности, которая развивалась ускоренными темпами с 70-х годов XIX века. Это и способствовало ввозу автомобилей в Азербайджан. Как известно, еще в конце XIX века в Азербайджане не было ни одного автомобиля.

29-30 октября 1887 года в «Черном городе» случился сильный пожар, при тушении которого использовался брандмейстерский (т.е. пожарной части) фаэтон (1, лл. 13, 21, 22, 38, 55). 19 июня 1896 года бакинский губернатор направил в Петербург жалобу на введение в городе новых налогов: «За неимением у нас... каких-либо автомобилей..., заявляем, что решение вопроса о сборе налогов с владельцев автомобилей в пользу города не только не нужно, но и невозможно» (2, л. 1).

4 июня 1908 года Бакинская городская дума вынесла постановление, которое еще раз дока-



Автомобиль «Юник» (Франция) – один из первых автомобилей, привезенных в Баку.

зывает отсутствие в городе автомобильного транспорта. В первой части постановления, в частности, указано: «В Баку применяются четыре основных способа перевозки пассажиров:

- а) легкими одноконными пролетками²;*
- б) двуконными фаэтонами;*
- в) дилижансами³;*
- г) грузовыми телегами» (3, л. 136).*

1. Имеется в виду большевистская революция в октябре 1917 года.
2. Имеются в виду одноконные экипажи, близкие к европейским кэбам.
3. Междугородние экипажи на 8 мест, запрягаемые несколькими лошадьми.



Автомобиль «Металлужик» (Швейцария) – один из первых автомобилей, привезенных в Баку.

В целом **не только до 1920 года, но и несколько позже перевозка пассажиров и грузов в Азербайджане, в том числе в Баку осуществлялись главным образом фаэтнами, телегами, дилижансами, конками** (городская железная дорога, на которой вагоны движутся на конной тяге) и одноконными пролетками.

В условиях отсутствия автомобилей было принято **решение о регулировании фаэтонного транспорта**. Постановлением Бакинской городской думы от 4 июня 1878 года была учреждена должность старосты фаэтонщиков, на которую избран Мустафа Кязым-оглы, а его помощником Аллад Довлет-оглы (4, лл. 1, 2, 3). Из возложенных на старосту обязанностей следует, что они

состоят в наведении порядка в сфере фаэтонного транспорта. Среди них установление мест стоянки фаэтонов, формы одежды фаэтонщиков. В 1880 году городская дума вынесла постановление о назначении биржевых фаэтонов, которым предписывалось двигаться по определенным маршрутам:

- 1) из города до железнодорожного вокзала
- 2) от одной окраины города до противоположной
- 3) от Баилова до железнодорожного вокзала
- 4) от Баилова до Шамахинки
- 5) из города на Баилово
- 6) из города в «Черный город» (5, лл. 8, 12).

Однако большое число фаэтонов и телег в городе приводило к параличу всего уличного движения. **Чрезмерное количество гужевого транспорта подчеркивали многие предприниматели в своих обращениях об открытии в городе конки.** Среди них купец 1-й гильдии Александр Феодорович фон Велике (ходатайство от 14 июля 1878 года) (6, л. 15). Проблему создавали не только пассажирские экипажи, но и грузовые телеги. В то время в «Черном городе», «Белом городе» тысячи конных повозок занимались перевозкой нефти, а также вырабатывавшихся из нефти масел и других продуктов. Что касается повозок, снабжавших население Баку питьевой водой, то их было такое множество, что когда они брали воду из источников, то

Автомобиль нефтепромышленника Мусы Нагиева. М.Нагиев – сзади, рядом с дамой.





Автомобиль геолога и инженера И.Губкина (второй слева) во время геологических изысканий на Абшероне.

нередко возникали драки за место в очереди, и порой властям приходилось вмешиваться (7, л. 2). Обычные в то время **грунтовые дороги не выдерживали бесчисленных повозок и экипажей, приходя в негодность. Поэтому Бакинская дума вынесла 10 июня 1880 года постановление, которым впервые в Азербайджане предусматривалось вымостить камнем бакинские улицы Михайловскую, Ольгинскую и Набережную** (8, лл. 14, 15).

20 мая 1899 года членами городской управы в Бакинскую городскую думу были отправлено извещение, в котором содержались конкретные предложения по упорядочению городского транспорта и перевозки пассажиров в городе и его окрестностях. **13 октября того же года Бакинская городская дума впервые приняла закон о перевозке пассажиров и городском транспорте.** Ни в вышеупомянутом извещении, ни в принятом городской думой законе ни словом не упоминалось об автомобилях.

Из письменных воспоминаний Мир Гасана Мир Азиз-оглы Мовсумова явствует, что **первый автомобиль в Баку доставил в 1908 году владелец нефтепромыслов Зубалов**, живший на улице Николаевской (ныне Коммунистическая⁴). **Мовсумов считается одним из первых азербайджанских водителей**, водительское удостоверение за номером 001640 получил 22 мая 1912 года (в настоящее время живет в Баку

в 3-м Чкаловском переулке). Доставленный Зубаловым автомобиль был легковым автомобилем французской марки «Bersele».

В 1908-1909 годах в Баку было всего несколько автомобилей. Вплоть до 1912 года основная работа в городском хозяйстве выполнялась лошадьми. Всего в Баку была 6591 лошадь, из них 2556 использовались для фэтонов, 3898 – для грузовых телег, 126 – для специальных работ, 11 для верховой езды (9, л. 8).

В официальном письме, отправленном в 1911 году из Баку в Петербург, указано, что **в 1910 году в городе имелось 24 автомобиля, в 1911-м – 36.** Из этих 36-ти один принадлежал градоначальнику, остальные частным лицам. Из 36 автомобилей два имели мощность 36-40 лошадиных сил, а остальные – 6-30 л.с. (10, л. 16).

В 1913 году число автомобилей в Баку достигло 100 (11, л. 1).

23 июля 1914 года Бакинская дума составила список, согласно которому **в городе было 148 автомобилей. Большинство этих автомобилей принадлежали частным лицам, некоторые – акционерным компаниям** «Баку-русская-нефтяная», М.Мухтарова, «Каспийско-Черноморская», братьев Бекклер, братьев Мирзоевых, Лианозова.

Находившиеся в Баку дипломаты также в это период пересели на автомобили. Так, датско-норвежский консул Эрин Биоринган имел

4. В настоящее время – улица Истиглалият.

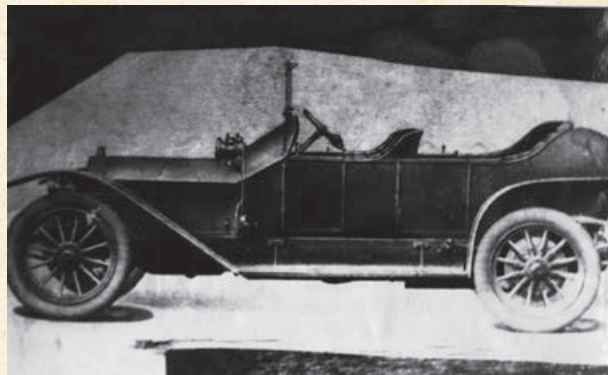
автомобиль марки «Berne» мощностью 31 л.с. (12, л. 1).

До 1912 года в Азербайджане автомобили не имели номеров. 30 января 1912 года городская управа разослала автовладельцам письмо с требованием выплатить в городскую кассу пошлину и получить для своих автомобилей номера. В письме говорится, что Гаджи Зейнал Абдину Тагиеву надлежит выплатить 120 рублей, Садигбеку Гаджинскому – 90 рублей, Мирмовсумову – 30 рублей⁵.

Вообще до революции в Баку и других городах России на автомобильном транспорте существовали правила, которые сегодня могут показаться странными. Например,

1) из-за отсутствия автомобильных специалистов в городах избирали «шофера-монтера» и его заместителей, которые были обязаны решать все технические вопросы. В Баку первый шофер-монтер был избран 6 октября 1912 года. Это был опытный водитель по имени Егор Медведев, а заместителями его стали Федор Харитонов и Степан Бариков (12, л. 33).

2) Водитель обязан был заменять водительское удостоверение при переходе с одного автомобиля на другой. В удостоверении, выдаваемом городской думой автовладельцу, указы-



Автомобиль «Адлер» (Франция) – один из первых автомобилей, привезенных в Баку.

вались его имя и номер автомобиля. Владелец автомобиля мог по своему усмотрению вписать имя водителя. Уволенный водитель обязан был возвращать удостоверение владельцу автомобиля. Такой порядок вынуждал водителя работать у отдельных автовладельцев (10, л. 30). Так, один из старейших автомобилистов Азербайджана Мустафа Ибрагим-оглы Алиев, в свое время начиная работать у бакинского миллионера Селимова на автомобиле марки «Benets» с заводским номером 15985 и городским номером 86, сдал свое прежнее удостоверение и получил новое, выписанное Селимовым (13, л. 4).

5. Автор не уточняет причин различий между пошлинами. Скорее всего, сумма пошлины была связана с числом выдаваемых номеров, т.е. количеством автомобилей.



Гараж Бакинской школы морской авиации (ок. современного здания "Аз нефти"). 1915 год.



Мустафа Алиев – один из первых водителей-азербайджанцев (водительское удостоверение получил в 1911 году). Фото 20-х годов XX века.

В 1914 году городская дума вознамерилась заказать автомобиль для бакинской пожарной команды и направила соответствующее письмо представителю общества «Даймлер» в Баку. Однако из-за начавшейся I мировой войны автомобиль так и не был доставлен в Баку (14, лл. 3,4). Следует заметить, что **в Баку, как и других городах России, имелись специальные представительства стран с развитой автомобильной промышленностью.** Так, на углу Малой Морской и Телефонной улиц размещался представитель германской фирмы «Pavel Bure» Васильевский, на месте нынешнего морского училища – представитель известной американской фирмы «Ford-T» Красинбаев и представители фирмы «Гейс» (22).

Первый в Баку гараж построил в 1908-1909 годы француз Генрих Шарпантье. Гараж был рассчитан на два автомобиля (10, л. 18). Шарпантье занимался эксплуатацией и мелким ремонтом ввезенных из Франции автомобилей. Бакинский водитель Айрапетов Сергей

Григорьевич в 1908 году научился управлять автомобилем, работая у него. Автомобили Шарпантье («Minera» и «Yunik») обслуживали французов, остановившихся в частной гостинице «Европа», которая находилась на месте нынешнего ресторана «Новбахар».

В Баку автомобильным инвентарем торговал также представитель фирмы «Континентал» Умар Бенедикт.

Нам известны имена нескольких **азербайджанцев, впервые в Азербайджане обучившихся управлению автомобилем** и в 1909-1914 годы начавшие работать на автомобильном транспорте:

- 1) Алиев Мустафа Ибрагим-оглы
- 2) Бала Ага Мешади Гасым-оглы
- 3) Багиров Дадаш
- 4) Сейид Гусейн Мир Азиз-оглы
- 5) Сейид Гасан Мир Азиз-оглы
- 6) Сараб Ага Абдул-оглы (15, л. 43).

Сейид Гасан в своих воспоминаниях замечал: «Хорошо помню, как французские шофера не отвечали на наши вопросы о том, чего мы не знали, и даже при ремонте или выводили нас вон, или же отвлекали нас чем-то и сами ремонтировали – старались, чтобы мы ничему не научились. Нас, азербайджанцев, с автомобильной техникой познакомили русские, работавшие тогда в Баку». Из водителей-русских известны имена Орлова Андрея (жил на улице Балаханской, 17), Медведева Егория (Губернская, 18), Федора Ивановича (Баиловская, 23) (15, л. 43).

В воспоминаниях того же Сейида Гасана содержатся интересные факты: «В 1913 году я работал у владельцев нефтепромыслов Ашурбековых в автомобиле от немецкой фирмы «Bens». В это время М.Азизбеков работал там же инженером. Я часто возил М.Азизбекова на нефтепромыслы Раманы и Сабунчи. Он тратил большую часть времени на долгие беседы с рабочими в одиночку и группами, а потом садился в автомашину и возвращался в город. Я уже потом понял, что М.Азизбеков вел подготовительную работу для того, чтобы пробудить у рабочих революционное сознание, для будущей революции» (22).

В связи с началом I мировой войны российский автомобильный завод «Руссо-балт» в 1915 году закрылся. Закрытие этого завода, вывоз автомобилей из Азербайджана в связи с мобилизацией на военные нужды, а в дальнейшем



увеличение пошлин согласно принятому Временным правительством закону «Налоги на содержание фаэтонов, повозок, автомобилей, велосипедов, моторных и парусных судов, лошадей и собак» (29/IX-1917) еще более ослабили развитие автомобильного транспорта в Азербайджане (16, л. 2). В 1917 году в Азербайджане имелся 101 автомобиль (16, лл. 43, 44, 45, 46, 48, 74).

В 1917 году был создан Союз шоферов – профсоюз работников автомобильного транспорта. **Союз был настолько влиятелен, что даже городская дума вынуждена была обращаться к нему за разрешением, когда нужно было водителям автомобилей работать больше 8 часов** (17, л. 3). В 1917 году именно Союз шоферов проводил экзамены для водителей. Например, 4 декабря 1917 году Бакинская городская дума отправила Аждара Халил-оглы в Союз шоферов с просьбой принять у него экзамен (18, л. 2).

25 апреля 1918 года по инициативе созданного большевиками Бакинского совета комиссаров при генеральном штабе Кавказской красной армии был создан автомобильный комиссариат (18, л. 41). Как явствует из воспоминаний жителя Баку Алиева Мустафы Ибрагим-оглы, который с 1913 года работал водителем автомобиля, в 1918 году Бакинский совет широко использовал в боях автомобильный транспорт (21). Айрапетов Сергей Григорьевич, который в 1908 году приехал в Баку из Нухи, а с 1910 года работал водителем автомобиля, **в 1918 году вместе с членом Бакинского комиссариата Б.Авакяном выполнял со своим автомобилем указания военно-революционного комитета во многих боевых операциях**, за что получил звание красногвардейца-партизана (19).

В 1914 году в Азербайджане было 1304 автомобиля, в 1919 году – 6,71 км автодорог (23, л. 26). В 1920 году в республике имелись до 300 автомобилей (23, л. 11). ♦

Литература

1. Центральный государственный исторический архив Азербайджанской ССР, фонд 389, список 4, дело 414
2. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 648
3. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 944
4. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 29
5. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 212
6. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 41
7. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 32
8. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 74
9. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 1197
10. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 7, д. 625
11. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 4, д. 657
12. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 7, д. 687
13. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 7, д. 681
14. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 7, д. 125
15. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 7, д. 671
16. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 7, д. 772
17. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 7, д. 616
18. ЦГИА АзССР, ф. 389, сп. 7, д. 797
19. Удостоверение №1142 от 21/4-1933 г. Центрального комитета Азербайджанской Социалистической Советской Республики
20. Айрапетов Сергей Григорьевич – воспоминания, записанные автором
21. Из автобиографии Алиева Мустафы, записанной 27/1-1938 г. – у автора
22. Мовсумов Сейид Гасан – воспоминания, записанные автором
23. Султанов Г. Азербайджан в борьбе за культурные дороги. Баку, 1934.

This article, written in 1957 but not published on the basis of archival documents, provides information on the status of passenger and cargo traffic in Baku at the beginning of the 20th century ahead of the appearance of cars, the authorities' measures to regulate horse-drawn transport, and the origin and development of road transport before the 1920's. It also gives details of the first Azerbaijani drivers and memories of some of them.