

UNO SGUARDO RETROSPETTIVO ALLA STORIA DEL TRASPORTO SU STRADA IN AZERBAIJAN

QUESTO ARTICOLO È BASATO SUL MATERIALE RACCOLTO NEL 1957 PER LA STESURA DELLA TESI DI LAUREA DEL DOTTORANDO HUSEYNOV ABDULHUSEYN MAHAMMAD OGLU (1910-1970), NELLA FACOLTA DI STORIA DELL'AZERBAIGIAN (ORA DI BAKU) DELL'UNIVERSITA STATALE DEL PAESE. LA PASSIONE PER LA STORIA DELLA SVILUPPO TECNOLOGICO HA PORTATO L'AUTORE AD UNA GRANDE CARRIERA PROFESSIONALE COME PETROLIERE E COME UNO DEI PADRI DELLO SVILUPPO DELLE FAMOSA CITTA PETROLIFERA DI NEFT DAELARI (O "OIL ROCKS"). VI PRESENTIAMO UNA RACCOLTA DI MATERIALE INEDITO, MAI PUBBLICATO FINORA. DATO IL VALORE E LA RILEVANZA DEL TEMA TRATTATO, CI È APPARSO DI GRANDE IMPORTANZA IL POTERLO DIVULGARE AL PUBBLICO SOTTO FORMA DI ARTICOLI.

S.AHMEDOV,
DOTTORATO DI RICERCA IN STORIA

La storia prerivoluzionaria del trasporto su strada in Azerbaijan è strettamente legata con la storia dell'industria petrolifera, sviluppatasi rapidamente fin dagli anni '70 del XIX secolo. È stato proprio questo rapido sviluppo a facilitare l'importazione di automobili nel Paese. Partiamo dalla premessa che, come è noto, alla fine del XIX secolo non circolava in Azerbaijan una singola automobile.

Il 29-30 ottobre del 1887 nella "Città Nera" avvenne un grave incendio ed i vigili del fuoco poterono utilizzare solamente dei "debrandmeystersky" (veicoli speciali utilizzati dai vigili del fuoco) e carrozze tipo "phaeton" per spegnere le fiamme (1, pp. 13, 21, 22, 38, 55). Il 19 giugno 1896 il Governatore di Baku inviava un reclamo a San Pietroburgo in merito all'introduzione di nuove tasse in città: «Qui da noi... non ci sono automobili... dichiariamo che la questione della riscossione delle imposte dai proprietari delle automobili a favore della città non è solo inutile, ma anche tecnicamente impossibile» (2, p. 1).

Il 4 giugno del 1908 il Consiglio Comunale di Baku approvava una risoluzione che ci ricorda ancora una

volta la mancanza di qualsiasi tipo di trasporto a motore nella città. Nella prima parte di questo documento è scritto in particolare: «A Baku si applicano quattro modi di base per il trasporto passeggeri:

- a) carretti leggeri trainati ad un cavallo;
- b) carrozze trainate da due cavalli;
- c) diligenze;
- d) carri merci;» (3, p. 136).

Il trasporto di uomini e merci in Azerbaijan era generalmente (non soltanto fino al 1920) effettuato principalmente tramite carretti, carri, diligenze, carri ippotrainati (dei tramvai ferroviari trainati da cavalli) e carrozze trainate da un cavallo.

In assenza di automobili venne quindi deciso di **regolamentare almeno il trasporto dei carri ippotrainati**. Con la risoluzione del Consiglio Comunale del 4 giugno 1878, la città di Baku istituiva la carica di "sindaco del trasporto dei carri"; il primo eletto con questa carica fu Mustafa Kazim oglu, mentre suo assistente fu Allada Devlet-oglu (4, pp. 1, 2, 3). Tra i compiti affidati a questa nuova carica pubblica vi era anche quello del ripristino dell'ordine nel settore dei trasporti su carri trainati o, tra

*L'auto del geologo ed ingegnere I. Gubkin (secondo da sinistra);
foto scattata durante le indagini geologiche in Absheron*



gli altri, la creazione di aree di parcheggio uniformi per tutti i tipi di carri allora in uso. Nel 1880, il Consiglio Comunale approvava una risoluzione sulla nomina delle stazioni di cambio che prescriveva determinate rotte:

- 1) dalla città alla stazione ferroviaria
- 2) da un lato della città al lato opposto
- 3) da Bailov alla stazione ferroviaria
- 4) dal Bailov a Shamahinki
- 5) dalla città a Bailov
- 6) dal centro città alla "Città Nera" (5, pp. 8, 12).

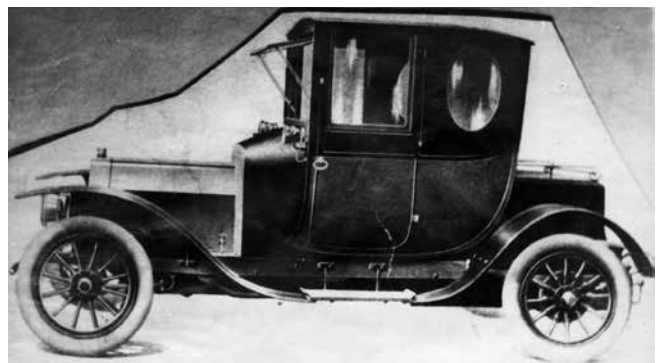
Tuttavia, il gran numero di carretti e carri presenti in città portarono alla paralisi dell'intero traffico e **molti imprenditori sottolinearono la necessità di importare in città dei tram ippotrainati**: tra costoro vi era l'imprenditore Alexander Feodorovich von Velik (petizione del 14 luglio, 1878) (6, p. 15). Il problema riguardava non soltanto le vetture per trasporto passeggeri, ma anche i vari carri merci ippotrainati. Se tale era la situazione nella città, nello stesso periodo nella "Città Nera" le cose andavano diversamente, ed erano migliaia i carri trainati da cavalli impegnati nel trasporto del petrolio, di olii derivati dal petrolio e di altri prodotti. Per quanto riguarda i veicoli da trasporto, quelli che fornivano acqua potabile alla popolazione di Baku erano cosm numerosi che spesso essi dovevano lottare per la ricerca di un posto in coda alla raccolta. Non raramente le autorità dovevano essere costrette ad intervenire per ripristinare il normale traffico e calmare gli autisti (7, n. 2). **Questo pesante traffico e le strade non asfaltate erano tutti fattori che causavano innumerevoli danni ai carri e alle carrozze; fu cosm che la Duma di Baku emetteva il 10 Giugno 1880 un'ordinanza che prevedeva, per la prima volta in Azerbaigian, di pavimentare in pie-**

tra le vie Mikhailovsky, Olginskaya e il lungomare (8, pp. 14, 15).

Il 20 maggio del 1899 il Consiglio comunale della città di Baku emetteva un bando che conteneva proposte specifiche per snellire il trasporto pubblico e il trasporto di passeggeri nella città. **Il 13 ottobre dello stesso anno, la Duma di Baku approvava, per la prima volta, una legge sul trasporto passeggeri su strada e sul trasporto pubblico.** Nñ nel bando di cui sopra, nñ in qualsiasi altro bando emesso da altri consigli comunali si fece mai menzione di automobili o autovetture.

Dalle memorie scritte da Aziz Hasan oglu Movsumov risulta che **la prima vettura sia stata consegnata nella città di Baku nel 1908 al proprietario dei pozzi petroliferi, signor Zubalov**, il quale abitava in via Nikolaev (ora via Kommunisticheskaya). **Movsumov n invece considerato come uno dei primi azerbaigiani ad aver ottenuto la patente di guida**, nel suo caso la n° 001640, ottenuta il 22 maggio del 1912; sempre al Movsumov fu consegnata una vettura francese, marca "Bersele".

Automobile "Unic" (Francia) - una delle prime vetture importate a Baku





Mustafa Aliyev, uno dei primi autisti azeri (ottenne la patente di guida nel 1911). Foto degli anni '20 del XX secolo

Nel 1908 e 1909 circolavano a Baku ancora poche autovetture e fino al 1912 gli spostamenti ed i mezzi utilizzati per il trasporto di uomini e merci erano ancora effettuati da carri trainati da cavalli: nella città erano presenti quell'anno un totale di 6591 cavalli, di cui 2556 venivano utilizzati per trainare carrozze, 3898 per i carretti merci, 126 per lavori speciali ed 11 usati normalmente senza traino (9, p. 8).

In una missiva ufficiale inviata nel 1911 dal comune di Baku a quello di San Pietroburgo si dichiarava la **presenza in città di 24 autovetture nel 1910 e di 36 nel 1911**. Di queste 36, 1 apparteneva al governatore della città, mentre le altre erano acquistate individualmente da facoltosi cittadini. Delle 36 vetture, due avevano una potenza nel raggio di 36-40 cavalli vapore, mentre le rimanenti avevano motori di potenza comprese tra i 6 ed i 30 cavalli (10 l. 16).

Nel 1913 il numero delle automobili circolanti a Baku aveva raggiunto la soglia delle 100 unità (11, p. 1).

Il 23 luglio del 1914 la Duma di Baku compilò un inventario in base al quale possiamo notare come **in quell'anno circolavano 148 autovetture: la maggior parte di esse erano proprietà di privati cittadini, mentre alcune erano intestate a società per azioni** come la «Società petrolifera Baku-Russia», la «M. Muhtarova», la «Caspio-Mar Nero», la «Fratelli Bekkler» e la «Fratelli Mirzayeva Lianozov».

Anche la presenza in città di diplomatici stranieri ebbe un effetto benevolo nell'importazione di automobili: risulta dagli archivi che in quegli anni il console danese-norvegese Erin Bioringan possedeva un'autovettura marca «Berna», da 31 cavalli di potenza (12, n. 1).

In Azerbaigian le automobili non dovevano esibire qualsiasi tipo di targa per circolare; questa situazione mutò dal 30 gennaio del 1912 in poi, allorché il Consiglio comunale della città obbligò i proprietari al pagamento di una tassa di proprietà per gli autoveicoli e si stabilì la creazione di targhe ufficiali per i veicoli a motore circolanti. Questo storico documento ci attesta ad esempio che il Signor Haji Zeinal Abdin Tagiyev dovette pagare 120 rubli, il Signor Sadiq Bey Hadjinsky 90, ed il Signor Mirmovsumov 30 rubli.

Anche se potrà apparire una cosa strana, ancora prima della Rivoluzione Bolscevica esisteva già a Baku (e in altre città della Russia) una regolamentazione nel settore dei trasporti su strada: facciamo degli esempi:

1) A causa della mancanza in città di specialisti del settore dell'auto, si istituì la carica di «autista-meccanico» (e suoi sottoposti), i quali che avevano il compito di risolvere tutte le questioni tecniche inerenti ai guasti degli autoveicoli. Il primo «autista-meccanico» di Baku era un guidatore esperto di nome Igor Medvedev e venne designato il 6 ottobre del 1912. I suoi dipendenti erano tali Sig. Fedor Kharitonov e Stepan Barik (12, p. 33).

2) Un'altra regola esistente prescriveva che il conducente di un'autovettura avrebbe dovuto sostituire la sua patente di guida nel cambio ad un altro tipo di veicolo: il certificato, indicante il suo nome e la denominazione della vettura, veniva rilasciato al proprietario dell'auto dal Consiglio comunale della città. Il proprietario della vettura poteva inoltre, a sua discrezione, dichiarare il nome del proprio autista se necessario e, in caso di licenziamento, il suddetto autista era costretto a restituire il certificato al proprietario della vettura. Questa legge in pratica costringeva un autista a svolgere il proprio lavoro con i proprietari di auto solamente di una certa tipologia (10, p. 30).

I primi camion del Caucaso: una colonna di automezzi francesi alle porte della città di Tiflis

A tal caso, ricordiamo uno dei primi automobilisti azerbaigiani, Mustafa Ibrahim oglu Aliyev, il quale in quegli anni guidava una vettura di marca "Benets", targata 15985 e numero di città 86, di proprietà del milionario Sig. Selimov: nei documenti risulta che Aliyev dovette cambiare il suo certificato di guida due per poter lavorare con Selimov e con diverse autovetture (13, l. 4).

Nel 1914 il Comune della città decise di dotare i vigili del fuoco di un veicolo con motore a scoppio, ed fu inviata una lettera di intenti al rappresentante della società «Daimler» a Baku: tuttavia, a causa dello scoppio della Prima guerra mondiale, la macchina non venne mai consegnata (14, pp. 3-4). **Ricordiamo come nella città di Baku, cosm come in altre città della Russia, esistevano già all'epoca dei rappresentanti e concessionari speciali nel settore automobilistico avanzato:** all'angolo tra via "Malo Morskoy" e via "del Telefono" vi era il concessionario della società tedesca «Pavel Bure» del Sig. Vasilevsky, mentre nello stesso luogo dove esiste attualmente l'Istituto Navale della città, vi era il rappresentante della nota azienda americana «Ford-T» Krasinbaev ed i rappresentanti della società «Geis» (22).

Il primo garage per riparazioni di Baku venne costruito nel 1908-1909 dal francese Henri Charpentier: esso era progettato per accogliere due automobili al suo interno (10, p. 18). Charpentier era impegnato nella gestione di piccole riparazioni dei veicoli importati dalla Francia, e suo diretto dipendente era l'autista di Baku Sergei Grigorievich Airapetov, patentato autista dal 1908. Il Garage Auto Charpentier («Minera» e «Yunik») si trovava nella zona dell'hotel «Europa», dove oggi si trova il ristorante «Novbahar.»

Dal documento "Inventario delle automobili di Baku" veniamo a conoscenza anche della presenza di un certo Umar Benedict che lavorava come rappresentante della società «Continental».

Grazie a questo fonte possiamo anche conoscere i nomi di **alcuni azerbaigiani a cui furono rilasciate le patenti di guida negli anni 1909-1914**, ed i quali iniziarono la propria attività nel settore dei trasporti terrestri in quegli anni:

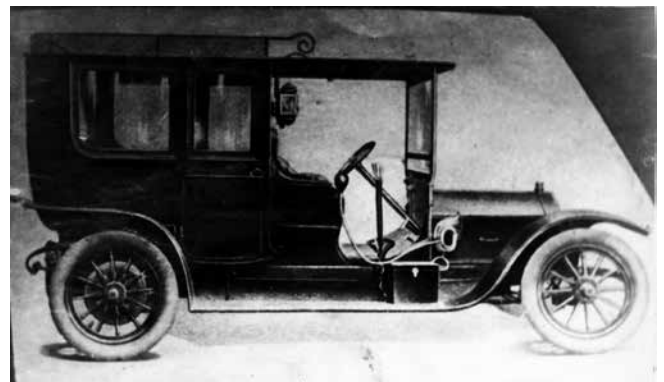
- 1) Aliyev Mustafa Ibrahim oglu
- 2) Bala Aga Meshadi Gasim oglu
- 3) Bagirov Dadash
- 4) Sayyid Mir Hussein Aziz oglu
- 5) Sayyid Hasan Mir Aziz oglu
- 6) Sarab Abdul Agha oglu (15, p. 43).



Sayyid Hasan ricordava nelle sue memorie: "Ricordo bene come gli autisti e meccanici francesi non rispondevano alle nostre domande su ciò che non sapevamo, anche quando provavamo a chiedere pareri sulle riparazioni; facevano di tutto per non farci imparare come aggiustare le autovetture e alla fine noi non abbiamo imparato nulla. Noi azeri abbiamo imparato la tecnica automobilistica dai tecnici russi, i quali a volte si trovavano a lavorare a Baku". Possiamo citare alcuni nomi di questi autisti russi: Andrei Orlov (abitante in via Balakhansky 17), Igor Medvedev (via del Governatorato 18) e Fedor Ivanovich (via Bailovskom 23) (15, p. 43).

Sempre le memorie dello stesso Sayyid Hasan ci forniscono dati interessanti: "Nel 1913 lavoravo nei campi petroliferi Ashurbekovs con una autovettura di marca «Bens». In quegli anni M.Azizbekov vi lavorava come ingegnere. Accompagnavo spesso M.Azizbekov ai giacimenti petroliferi di Ramana e Sabunchi. Egli passava la maggior parte del tempo in lunghe conversazioni con dei lavoratori da solo o in gruppo, dopodiché si sedeva in macchina e lo riaccompagnavo in città. In seguito ho capito che M.Azizbekov stava mettendo in atto un'attività di propaganda col fine di infiammare la coscienza rivoluzionaria nei lavoratori per il futuro della rivoluzione" (22).

Automobile "Metallushk" (Svizzera) - una delle prime autovetture importate a Baku





L'autovettura del petroliere Musa Nagiyev. M. Nagiyev è visibile sul retro, accanto alla sua signora

Nel 1915, a seguito dello scoppio della prima guerra mondiale, la fabbrica di automobili russa «Russo-Balt» chiuse la propria attività. La chiusura dello stabilimento, l'esportazione delle automobili dall'Azerbaijan per scopi militari, e l'ulteriore aumento dei dazi e tasse adottate dal governo provvisorio (come ad esempio, la legge «Imposte per i carri, carretti, automobili, biciclette, imbarcazioni a vela e a motore, a trazione equina o canina» del 29 Settembre del 1917) indebolirono ulteriormente lo sviluppo del trasporto su strada nel Paese (16, n. 2). Nel 1917 vi erano infatti, in tutto l'Azerbaijan, solamente 101 veicoli a motore circolanti (16, pp. 43, 44, 45, 46, 48, 74).

Nel 1917 venne creato l'Unione degli Automobilisti, il sindacato dei lavoratori del settore dei trasporti su strada. **Questo sindacato diventò così influente tanto da essere interpellato dal consiglio comunale della città e dello Stato per la proposta di riforma dell'orario di lavoro degli automobilisti che si voleva aumentare a più di otto ore giornaliere** (17, p. 3). Sempre nel 1917 questo sindacato era abilitato all'esame dei candidati che volevano ottenere la patente di guida. Dai documenti possiamo osservare, ad esempio, come il 4 dicembre 1917 il Consiglio Comunale di Baku inviava Azhdar Khalil oglu al Sindacato degli Automobilisti con la richiesta di poter essere esaminato per l'ottenimento della patente di guida (18, n. 2).

Il 25 aprile 1918, su iniziativa del nuovo Soviet bolscevico di Baku presso lo Stato Maggiore dell'Armata Rossa del Caucaso, venne istituito il Commissariato Automobilistico (18, p. 41). Come risulta dalle memorie del cittadino di Baku Aliyev Mustafa Ibrahim oglu, che dal 1913 lavorava come autista di autovetture, nel 1918 (cioè durante gli anni di guerra) il Soviet di Baku utilizzava ampiamente veicoli a motore per trasporto su stra-

da (21). Nel 1918 Airapetov Sergei Grigorevich, che nel 1908 si trasferì a Baku da Nukhi e dal 1910 lavorò come autista di autovetture, **insieme a un membro del Commissariato di Baku (B.Avakyanom) eseguì molte missioni di combattimento con la sua automobile per il Comitato militare rivoluzionario e ricevette l'onorificenza "Partigiano della Guardia Rossa"** (19).

Nel 1914 circolavano in Azerbaijan 1304 automobili e nel 1919 esisteva una rete stradale di 6,71 chilometri di lunghezza (23, p.26). Già nel 1920 circolavano nel Paese circa 300 autovetture (23, p.11). ✪

Bibliografia:

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.