

Сабухи АХМЕДОВ,
доктор философии по истории

Железные дороги Азербайджана в XIX – XX веках

Продолжение. Начало см. 2019 №2 (98)

В 1880-1882 годы строительством железных дорог на территории нынешней Азербайджанской Республики руководил видный российский инженер-железнодорожник Н.Г.Гарин-Михайловский (1852-1906). (фото – Н.Г.Гарин-Михайловский) Николай Георгиевич Гарин-Михайловский окончил Петербургский институт путей сообщения. Под его руководством строились железные дороги в России, Болгарии, на Кавказе. Снискал известность благодаря способностям и деловым качествам на строительстве Транссибирской железной дороги. Работая в Азербайджане, он добивался максимальной эффективности и в то же время дешевизны строительства.

Начиная с 1874 года, было составлено четыре проекта **железной дороги Тифлис – Баку. В декабре 1879 года на основе отобранного из них специальной комиссией начались строительные работы. Магистраль длиной в 550 км была построена за три с половиной года.** Вдоль трассы было возведено три крупные и десять небольших станций, 15 больших мостов, два туннеля, проложено в общей сложности 48,58 верст (51,5 км) запасных и вторых путей.

8 мая 1883 года железнодорожная магистраль Баку – Елизаветполь (ныне Гянджа) – Тифлис была пущена в эксплуатацию. Оператором дороги выступало акционерное общество «Закавказские железные дороги», которое перед этим финансировало ее строительство. Штаб-квартира общества находилась в Тифлисе. Теперь **бакинская нефть быстро и удобно доставлялась на черноморское побережье** – в порт Потти, который уже имел железнодорожную связь с Тифлисом. Однако этот черноморский порт не был рассчитан на прием больших объемов нефти. Поэтому за короткое



Инженер Фаррух бек Везиров

время была проложена от Тифлиса железнодорожная ветка к более удобному для этой цели порту Батум, а сам порт оснащен соответствующим оборудованием. (фото: Памятная медаль, выбитая в честь открытия Закавказской железной дороги: аверс и реверс. 1883 г. Национальный музей истории Азербайджана) Это привело с одной стороны к **росту объемов вывозимой из Баку нефти, а с другой – к появлению прямого железнодорожного сообщения между берегами Каспийского**



Медаль в честь открытия Закавказской железной дороги. Аверс и реверс. 1883 г. Национальный музей истории Азербайджана. Фотография публикуется впервые

и Черного морей.

Главной статьей дохода Закавказской железной дороги была перевозка нефти и нефтепродуктов. Не случайно уделялось повышенное внимание технической модернизации дороги, оснащению станций современным оборудованием для закачивания нефти в цистерны, приобретению вагонов-цистерн. (фото: Перевозка нефти по железной дороге Баку – Тифлис близ станции Хаджигабул. 1900 г. Фотография публикуется впервые)

В состав специального комитета по железнодорожным перевозкам нефти входил **видный инженер-азербайджанец Фаррух-бек Везиров**. Ф.Везиров родился в 1861 году в семье юриста Гамид-бека Везирова, представителя известного карабахского рода. В 1881 году Фаррух-бек окончил Бакинское реальное училище и поступил в Петербургский горный институт, который готовил кадры в области горнорудного дела и входил в число престижных вузов того времени. В 1886 году Фаррух-бек окончил это учебное заведение, став одним из первых дипломированных горных инженеров из азербайджанцев. (фото: Фаррух-бек Везиров) С 1887 года он подвизался на государственной службе, был одним из постоянных членов комитета, отвечавшего за перевозки нефти железнодорожным транспортом. На XVII съезде бакинских нефтепромышленников выступил с докладом о перспективных методах перевозок нефти.

В середине 1890-х годов на долю железно-

дорожной магистрали приходилась уже треть вывоза бакинской нефти. **Перевозка по железной дороге привела к снижению себестоимости нефти:** теперь доставка пуда нефти из Баку в Лондон обходилась в 72,4 копейки. В этом плане не случайно, что **за 1877-1894 гг. объем перевозок нефти возрос в 50 раз.** В 1902 г. объем перевезенной по железной дороге нефти составил 88.224.680 пудов. На железнодорожный транспорт приходилась и основная доля вывоза производимого в Баку керосина. Так, на долю железнодорожных перевозок пришлось 507,8 млн. пудов керосина из 516,8 млн. пудов, вывезенных из Баку за 1900-1903 гг.

На магистрали Баку – Тифлис курсировали три категории поездов: грузовые (включая цистерны), грузо-пассажирские и пассажирские. Грузо-пассажирские поезда следовали 6 раз в неделю и покрывали расстояние от Баку до Тифлиса за 27 часов. Скорые пассажирские поезда отправлялись раз в неделю и достигали пункта назначения за 21 час, а позже за 18 часов. **В пределах нынешнего Азербайджана на трассе было построено 4 депо, из которых Баладжарское было крупнейшим на Кавказе.** В 1890 году со станции Баку было отправлено 50 млн. пудов грузов, а с других азербайджанских станций – 21 млн.

Прокладка магистрали Баку – Тифлис привела к резкому увеличению прибыли Закавказской железной дороги. Объем прибыли, извлеченной в 1884-1894 гг., в 6 раз превысил показатель



Железнодорожный мост через р. Самур. 1901 г. Фотография публикуется впервые

1874-1884 гг. Если в **1874 г. прибыль составила 1,4 млн. руб., то в 1893 г. – 19 млн. руб., а в 1904 г. – 33 млн. руб.** В 1904 г. Закавказская железная дорога перевезла **292,7 млн. пудов грузов и 6.085.754 пассажира против 8 млн. пудов и 368 тыс. пассажиров в 1874 г.** Наряду с этим, в 1900 г. грузооборот станции Баку по сравнению с предыдущим годом возрос на 12,9%, а

пропуск цистерн возрос на 12% и составил 134.470 штук. За период 1893-1900 гг. объем перевозки нефтепродуктов увеличился в 13 раз.

Ни правительство, ни проектировщики железной дороги не ожидали таких объемов перевозок нефти и нефтепродуктов. С другой стороны, государство и частный капитал стремились извлечь из железной дороги максимальную прибыль. На

Железнодорожная станция Гаджигабул. 1900 г. Фотография публикуется впервые



I съезде бакинских нефтепромышленников отмечалось, что промышленность Баку с выходом на европейский рынок приобретет транснациональный характер.

По железной дороге перевозились не только нефть и нефтепродукты. В 1893 г. на долю железнодорожного транспорта пришлось 98% вывоза хлопка и 94,5% вывоза риса. **За 1883-1900-е годы грузооборот железной дороги Баку – Тифлис возрос в 8 раз** против 3-кратного роста по другим российским железным дорогам.

Выдающийся азербайджанский просветитель, пионер азербайджанской печати **Гасан-бек Зардаби (1837-1907)**, перечисляя факторы, оказавшие наибольшее воздействие на азербайджанскую экономику, на первое место поставил возникновение нефтяной промышленности, а на второе – постройку железной дороги Баку – Тифлис.

В 1893 году все железные дороги на территории Российской империи были переданы в ведение **Министерства путей сообщения**. Управление железными дорогами, погрузочно-разгрузочные операции стали осуществляться по единому техническому регламенту и правилам.

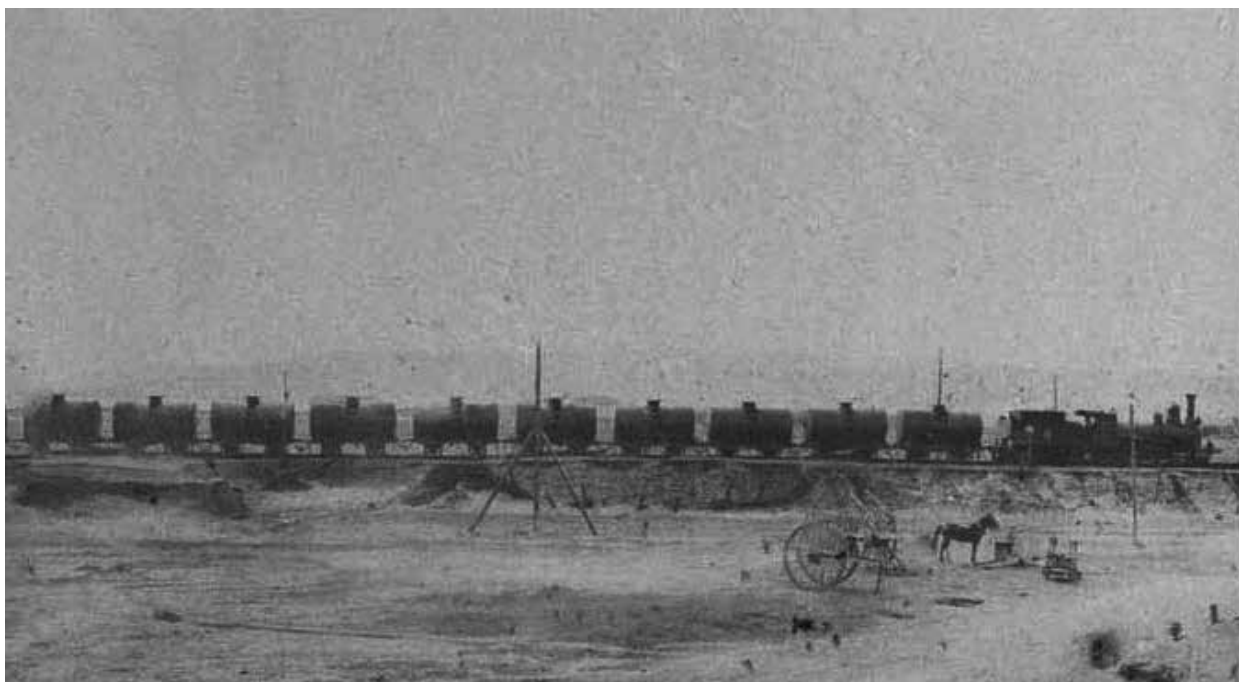
В 1896 г. было получено разрешение на строительство железной дороги **Порт-Петровск (ныне Махачкала) – Дербент**, в 1897-м – линии **Баку – Дербент**. В экономическом обосновании этой

линии подчеркивалась острая нужда в кратком маршруте вывоза грузов из Баку в Россию. **В 1900 г. закончилось строительство железнодорожной магистрали Баку – Баладжары – Дербент – Порт-Петровск**, на которой в пределах нынешнего Азербайджана имелось одно депо. Это событие вызвало резкий рост объемов вывозимой в Россию бакинской нефти: если в 1883 г. этот показатель составил 12,5 млн. пудов, то в 1901 г. – 51,6 млн. пудов.

В 1913 г. железными дорогами было перевезено 21.836.175 пудов зерна, 4.861.241 пуд винограда и винодельческой продукции, 507.673 пуда спирта.

В 1908 г. была построена железнодорожная линия **Улуханлы – Шарур – Джульфа**, которая несколько позже была присоединена к магистрали Тифлис – Александрополь (ныне Гюмри) – Эриван. В результате сеть железных дорог охватила западно-азербайджанские земли. Прокладка линии Улуханлы – Джульфа вызвала беспокойство в Европе, поскольку этот шаг служил проявлением экспансии Российской империи на юг, стремления к экономическому закабалению Ирана. Новая железнодорожная ветка играла важную роль в вывозе грузов в Иран. Уже в 1908 году на станции Джульфа было принято 1.509.610 пудов грузов, из которых 237.555 пудов пришлось на долю керосина.

Перевозка нефти по железной дороге вблизи станции Гаджигабул. 1900-е годы. НМИА. Фотография публикуется впервые





Железнодорожный мост через р. Шамхорчай. 1900 г. Фотография публикуется впервые

В 1906 году был разработан проект железной дороги **Баку – Ленкоран**, который из-за отсутствия средств не был реализован.

Согласно материалам исследователя азербайджанской архитектуры Ш.Фатуллаева-Фигарова, главные вокзальные и станционные здания Азербайджана были спроектированы в 1881 году в Петербурге. Отдельно проектировались вокзальные здания и привокзальные площади таких ключевых станций, как Баку, Хаджигабул и Елизаветполь. При этом **все вокзальные и станционные здания Азербайджана спроектированы в восточном стиле**, а в строительстве использованы местные материалы. В целом здания вокзалов и станций Баку, Хаджигабул, Елизаветполь, Хачмаз, Дербент, Нахчыван, Джульфа лишены классических черт вокзалов того времени с их высокими потолками и просторными помещениями, отличаясь своеобразным зодчеством. Вокзал Баку относился к I классу, Хаджигабула и Елизаветполя – ко II классу вокзалов. Все вокзальные здания отличаются симметричной композицией. 🌟

Литература

1. Əliyev Q. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr – XX əsrin ilk onillikləri). Bakı, 2001
2. Айдамиров Т. Вывоз бакинской нефти из Азер-

байджана в конце XIX – начале XX вв. Баку, 2014

3. Алиев Г.А. Строительство Бакинско-Тифлисской железной дороги и ее влияние на экономическую жизнь Азербайджана (80-90-е годы XIX века). Баку, 1986

4. Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб, 1881

5. Зверев Л.В. Краткие очерки по истории сооружения, условиям и эксплуатации закавказских железных дорог. Тифлис, 1901

The second part of the article uses literary sources to provide a brief overview of the construction and operation of railways in the territory of present-day Azerbaijan at the end of the 19th and beginning of the 20th century. Key attention is paid to the construction and economic indicators of the Baku-Tiflis highway, through which most of the oil and oil products from Baku were exported. There is statistical data on the growth in the volume of transportation of oil and other goods, which reflects the favorable impact of railways on the economic development of the region. The author notes the important role of railways in the development of the oil industry and the growth of exports of oil and petroleum products. Information is also provided about the architecture of railway station buildings.