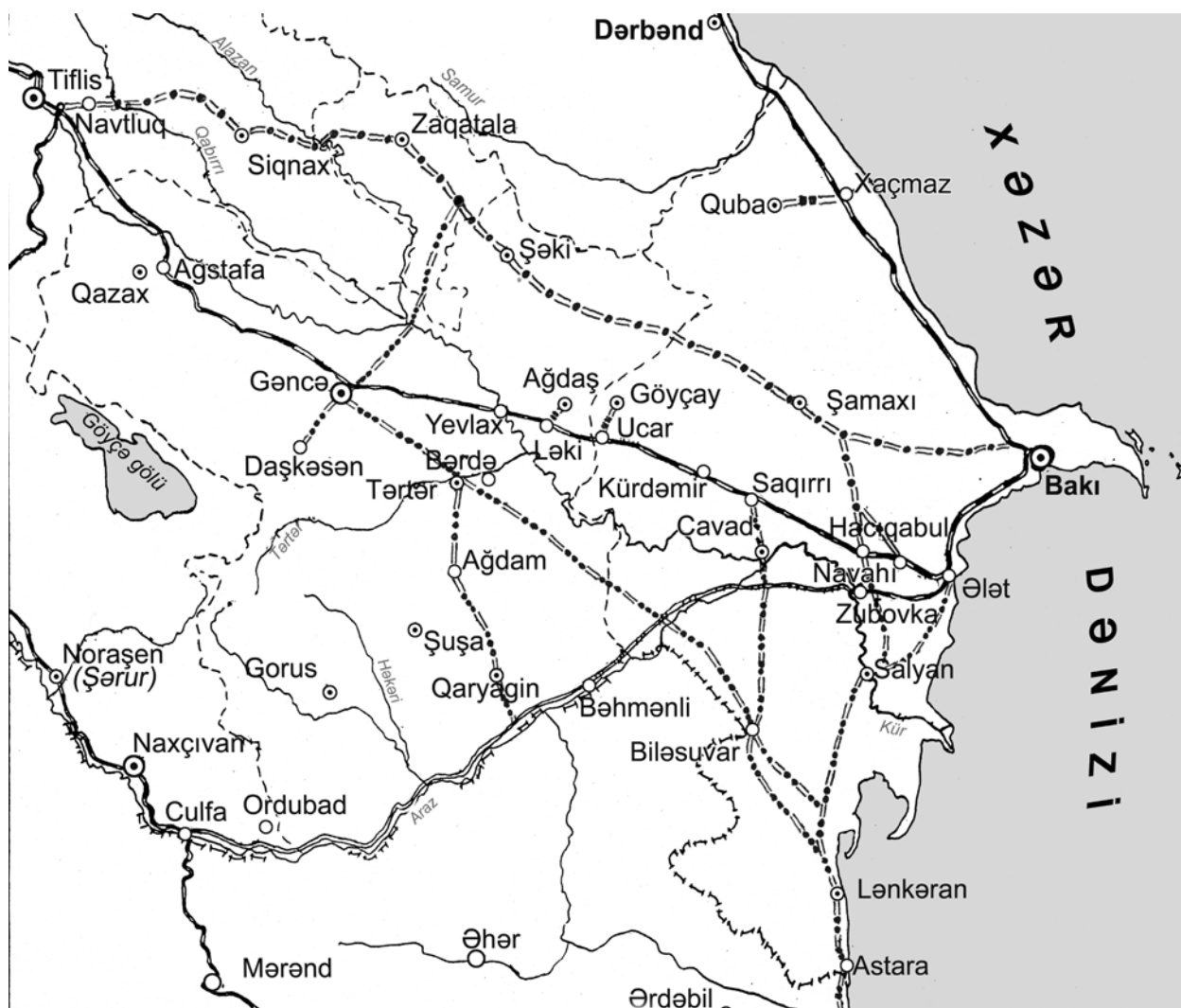


Габиль АЛИЕВ,
доктор исторических наук

Карабахская железная дорога



Карта железных дорог Азербайджана в начале XX века. Наряду с действующими, показаны и предполагаемые линии

В конце XIX – первые десятилетия XX века выдвигалось множество предложений и проектов по строительству железных дорог на Кавказе.

Повышенный интерес к железнодорожному строительству был продиктован тем, что уже проложенные железные дороги становились мощным



Железные дороги играли большую роль в грузоперевозках

толчком для оживления социально-экономической жизни, развития производительных сил на прилегающих территориях.

Среди выдвигавшихся в конце XIX века предложений в данной сфере был план прокладки **железнодорожной линии от одного из пунктов на перегоне Гаджигабуль – Евлах к поселку Джебрайыл на юге Карабаха и далее к иранскому городу Тебризу**. Автором этого плана был инженер по фамилии Курмаков, который представил Русскому географическому обществу специальный доклад с экономическим обоснованием проекта. В российской печати этот проект расценивался как весьма благоприятная альтернатива плану прокладки гужевого тракта от Трабзона на турецком побережье Черного моря к иранской границе для дальнейшего увеличения грузоперевозок по маршруту Трабзон – Эрзерум – Тебриз, которые к тому времени принимали все более широкий размах (1, с. 144, 147). Однако железнодорожный проект, который в указанный период был сопряжен со значительными затратами, так и не был осуществлен.

В последующие годы появились планы прокладки **железной дороги от станции Евлах к реке Араз**. Один из таких проектов, представленный администрацией Елизаветпольской (Гянджа) губернии, имел ввиду прокладку **узкоколейной**

линии от Евлаха через Карягино (так в то время назывался Физули) и Джебрайыл к медеплавильным центрам на юге Зангезурского уезда с целью ускорить экономическое развитие южных уездов, в частности, обеспечить быстрое и удобное снабжение медеплавильных предприятий топливом и вывоз готовой меди (2, с. 160). Авторы этого проекта исходили из того, что высокий экономический потенциал региона позволит в кратчайшие сроки окупить затраты и извлечь из новой железной дороги значительную прибыль.

Однако вскоре появился проект строительства **железной дороги Евлах – Шуша**, что вызвало к жизни частичный пересмотр вышеуказанного плана. В новом варианте предусматривалась прокладка **линии от Агдама до реки Араз**. Для осуществления этого плана в 1913-1914 гг. были проведены технические изыскания (3), однако власти не придали этому замыслу серьезного значения, и план не был реализован.

В этот же период была выдвинута идея прокладки железной дороги через северную и центральную часть Карабаха. Этот план, упоминаемый в документах как **Карабахская железная дорога, предусматривал строительство линии от станции Гах (Ках) на проектировавшейся Среднекавказской железной дороге к Гяндже, оттуда через Карабах, Мильскую и Муганскую степи**



На борту паровоза надпись: "Шушинская железная дорога"

к Биласувару и к станции Прикаспийск, где она должна была соединиться с проектировавшейся веткой Алят – Астара. Указанная линия имела бы протяженность 373 версты, а вместе с боковыми ответвлениями Гянджа – Дашкесан (33 версты) и Тертер – Гасанриз (42 версты), соединительными путями – 458 верст (4, с. 83).

Учитывая перспективы развития земледелия, в первую очередь хлопководства на орошаемых земельных угодьях Мильской и Муганской степей на фоне значительного экономического подъема того времени, а также планы властей по масштабному заселению края переселенцами из России **данный план приобретал важное не только экономическое, но и политическое значение.** Авторы проекта делали упор также на расширении торгово-экономических связей с соседними северными областями Ирана. 29 мая 1911 года император Николай II подписал, а Государственная дума утвердила **указ о выделении ассигнований в 5.175.154 руб. на создание системы искусственного орошения Мильской и Муганской степей и переселение на них русских колонистов.** В соответствии с этим указом началось строительство трех оросительных каналов. До 1918 года планировалось заложить на Мугани до 250 поселений, разместив в них более 80 тыс. переселенцев из России, а в Мильской степи – проложить четыре оросительных канала, заложить 80 поселков, куда

переселить из России более 190 тысяч человек. Согласно расчетам, в результате строительства Карабахской железной дороги данная территория начала бы давать более 30 млн. пудов сельскохозяйственной продукции в год а также ежегодно ввозилось бы до 10 млн. пудов стройматериалов, сельскохозяйственных орудий и другой промышленной продукции. На нужды поселенцев таким образом, среднегодовой грузооборот в 40 млн. пудов позволил бы быстро окупить расходы на строительство железной дороги, после которого из края ожидался вывоз 18,5 млн. пудов зерна и до 2 млн. пудов хлопка.

Тем не менее, в 1913 году на заседании комиссии по железным дорогам в Петербурге при рассмотрении вопроса о строительстве новых железных дорог на Кавказе было рекомендовано для покрытия нужд Муганской зоны **ограничиться прокладкой ветки от одной из станций уже строившейся железной дороги Алят – Астара к одному из пунктов на перегоне Падар – Кюрдамир Южно-Кавказской железной дороги** (5, с. 214). Однако кавказский наместник И.И.Воронцов-Дашков с этим выводом не согласился и заявил, что именно проект Карабахской железной дороги способен в максимальной степени удовлетворить нужды края. По мнению наместника, эта железная дорога, во-первых, явилась бы толчком к развитию земледелия на Мильской и Муганской равнинах,

во-вторых, ускорила бы освоение минеральных и лесных ресурсов предгорий Малого Кавказа, и в-третьих, облегчила бы связи Нухинского (так в то время назывался Шеки) уезда с Елизаветполем (так в то время назывался г. Гянджа).

От основной линии предполагалось проложить **ветки к рудным месторождениям Дашкесана и к богатым лесами и минеральными месторождениями верховьям р. Тертер-чай**. Эти планы были продиктованы намерением повысить интенсивность эксплуатации природных богатств края. Об экономической значимости указанных проектов свидетельствует тот факт, что при всем высоком спросе на железо накануне первой мировой войны на дашкесанских железных рудниках годовая выработка не превышала 150 тыс. пудов.

В указанный период сразу несколько частных обществ, стараясь получить разрешение на постройку железной дороги от Евлаха к Шуше, проводили технические и инженерные изыскания в связи с планом прокладки ветки к гористым верховьям р. Тертер-чай вдоль речной долины (З, ф. 274, оп.2, д.1394, л.2). Наряду с этим, еще с конца XIX в. в печати активно обсуждалась тема прокладки **железнодорожной ветки от Гянджи к Дашкесану длиной в 40 верст**. Спустя некоторое время инженеры, проводившие технические изыскания, пришли к выводу о том, что удобнее и выгоднее проложить ветку на Дашкесан не от Гянджи, а от станции Алабашлы (6).

С учетом изложенного инициаторы строительства Карабахской железной дороги еще более активизировались в начале 1914 года, рассчитывая добиться разрешения на строительство в том же году с тем, чтобы начать строительство в 1915 году и завершить все работы к концу 1918 года. При этом начать временное движение по новой дороге планировалось в конце 1916-го – начале 1917 года (4, с. 5). Согласно подсчетам, **постройка Карабахской железной дороги вместе с боковыми ветками и обеспечение ее подвижным составом должны были обойтись в 38 млн. рублей, т.е. в среднем 83 тыс. руб. за версту**. Для постройки дороги планировалось создать акционерное общество с правительственными гарантиями на 4,5-процентную доходность акций (4, с. 87, 90). Кроме того, по окончании строительства предполагалось взять готовую линию на концессию сроком в 81 год. Однако начавшаяся первая мировая война перечеркнула все эти планы. ❀



Паровоз на станции Елизаветполь. 1902 год

Литература

1. «Железнодорожное дело», №17-18, 1899
2. Обзор Елизаветпольской губернии за 1910 г. Тифлис, 1911
3. ЦГИА РФ (Санкт-Петербург), ф. 1276, оп.2, д.1394, л.2-3
4. Суров А. Экономическая записка к проекту сооружения Карабахской железной дороги от ст. Ках, Средне-Кавказской жел. дор., через гор. Елизаветполь до Прикаспийской жел. дороги. СПб., 1914
5. «Вестник путей сообщения», 1913 г.
6. Газ. «Кавказ», №21, 23.01.1899

The article briefly reports on railway construction projects through the territory of lower Karabakh, which were put forward from the late 19th century until the outbreak of World War I. Among them, the most ambitious was the project of the Karabakh railway, a railway line from Gakh station through Ganja, lower Karabakh, Mugan and Mill steppes to the Caspian coast. Information is provided on the economic and political aspects of this and other projects that were not implemented due to the start of World War I.