

Чакан АХМЕДОГЛУ,
доктор философии по истории

Железные дороги Азербайджана в XIX – XX веках: развитие железных дорог в 1920-1926-е годы

Продолжение. Начало см. "IRS-Наследие", №98-101, 104, 107

Субботник на железной дороге. 1922 год



В 1920 году после падения Азербайджанской Демократической Республики была провозглашена Азербайджанская ССР, государство формально независимое, фактически же всецело подчиненное большевистской России как во внешней, так и внутренней политике. В 1922 году Азербайджан наряду с другими советскими республиками был включен во вновь созданное государственное образование – СССР, и утратил даже немногие сохранившиеся крупницы независимости. Наряду с этим, на Южном Кавказе была создана так называемая «Закавказская Федерация» («Закфедерация»), в которую вошли три республики региона.

Руководство советского Азербайджана, и в первую очередь председатель Совнаркома АзССР, видный политический и государственный деятель, писатель Нариман Нариманов, придавали важное значение совершенствованию железнодорожного транспорта как фактору развития регионов. В первую очередь он принял **меры по пресечению практики разбора и вывоза железнодорожных путей различными государственными органами советской России**. Для этого ему приходилось иногда обращаться к высшему государственному руководству РСФСР. Так, в телеграмме от 30 августа 1921 г. содержалось требование не

Строительные материалы для реконструкции железной дороги. Бинагади. 1923 год

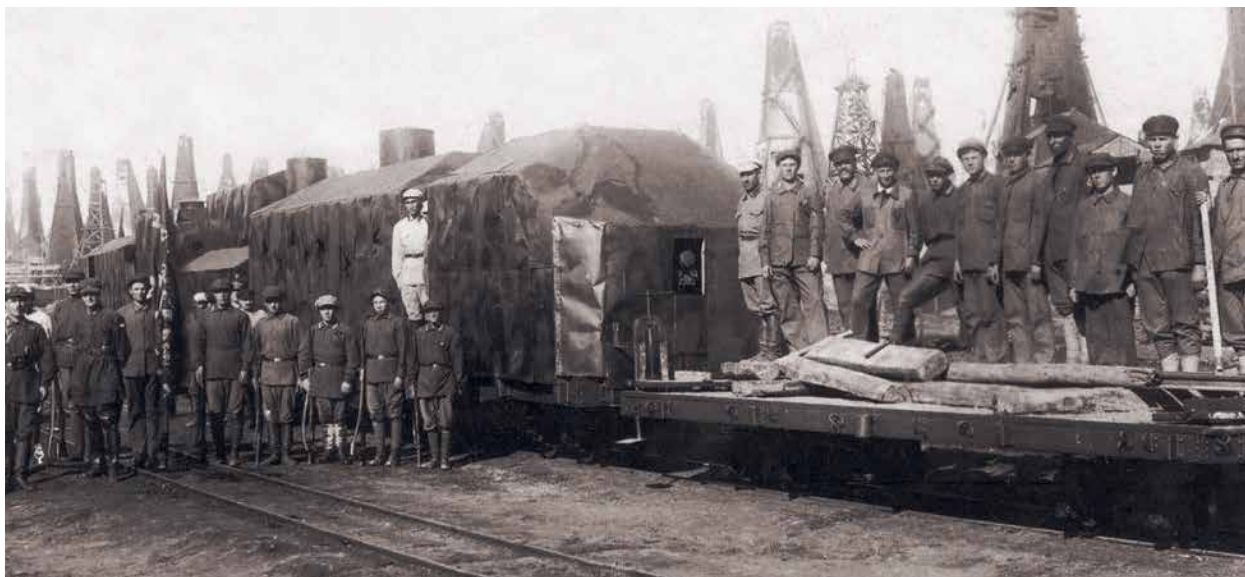


допустить вывоза за пределы Азербайджана рельсов от разобранных 117 верст (124,02 км) железнодорожных путей.

Серьезной проблемой стали **повальные увольнения кадров железнодорожников-азербайджанцев под предлогом «пособничества мусаватскому правительству» и замена их приезжими представителями других национальностей**. Вдобавок при назначении кадров главным мерилком служила не компетентность, а сугубо идеологический фактор, т.е. верность коммунистическому учению. Тем не менее, хоть и с большим трудом, Н.Нариманов сумел вернуть на должности многих азербайджанцев и добиться того, чтобы присланные со стороны кадры назначались в соответствии с нуждами экономики Азербайджана.

В восстановлении железнодорожного хозяйства Азербайджана велики заслуги известного специалиста **Фатуллы Асад-оглы Рустамбекова, назначенного главным инженером железных дорог республики в 1922 году**. Ф.Рустамбеков окончил Бакинское реальное училище, а в 1893 году – Петербургский технологический институт. Работал инженером на нефтепромыслах таких крупных азербайджанских нефтепромышленников, как З.Тагиев, Ш.Асадуллаев, М.Нагиев, был избран членом Императорского технического общества. Именно благодаря его усилиям в 1920-1922 гг. были восстановлены нефтепромыслы Азербайджана. И теперь привлечение такого специалиста к восстановлению железных дорог было связано прежде всего с решающим значением последних в перевозке нефти и нефтепродуктов.

Кроме того, Н.Нариманов привлек к восстановлению железнодорожного хозяйства Азербайджана **Худадат-бека Мелик-Асланова, занимавшего министерский пост в правительстве АДР, но в 1920 году не пожелавшего выезжать за границу**. С 1921 года работал в Госстрое АзССР вначале заведующим отделом, а затем и председателем. С большим трудом сумел Н.Нариманов добиться его назначения начальником Управления железнодорожного строительства при ВСНХ (Высшего совета народного хозяйства) республики. Собрав вокруг себя квалифицированных специалистов, Х.Мелик-Асланов в короткое время сумел восстановить железные дороги Азербайджана и вдобавок приступил к их модернизации и расширению. В 1923-1925 гг. он занимал пост заведующего сектором промышленно-транспортного строительства и члена президиума Госплана, а в 1928 г. был назначен заместителем председателя Технического комитета АзССР. Х.Мелик-Асланов много занимался разработкой и осуществлением плана развития сети магистральных железных дорог, а также вопросами развития городского транспорта. Будучи известен как специалист-железнодорожник и далеко за пределами Азербайджана, он в 1927-1930 гг. являлся членом научно-технической коллегии ВСНХ СССР. **Первый азербайджанец, удостоенный ученого звания профессора по специальности «железнодорожное строительство», Худадат-бек Мелик-Асланов** опубликовал в бакинских и московских научных журналах более 70 статей, в 1927-1929 гг. издавались его научно-технические монографии. В 1921-1930-е годы был членом ряда

Бронепоезд на охране нефтепромыслов. 1927 год

научно-технических и культурно-просветительских обществ АзССР и РСФСР, в 1929 г. постановлением ЦИК АзССР стал действительным членом Азербайджанского государственного научно-исследовательского института.

В печати и документах того времени указывается на заслуги в восстановлении железных дорог Азербайджана С.Джафарова, Д.Кязымова, И.Абдуллаева, Т.Гука, Т.Майкова и других.

Ввиду отсутствия средств на закупку нового оборудования и инвентаря много внимания уделялось ремонту старых. Еще в 1920 году **в Баку была открыта главная мастерская Закавказской железной дороги**, где осуществлялся ремонт паровозов, вагонов, различного оборудования. 8 мая того же года в Баку был проведен первый для железнодорожного хозяйства Азербайджана субботник.

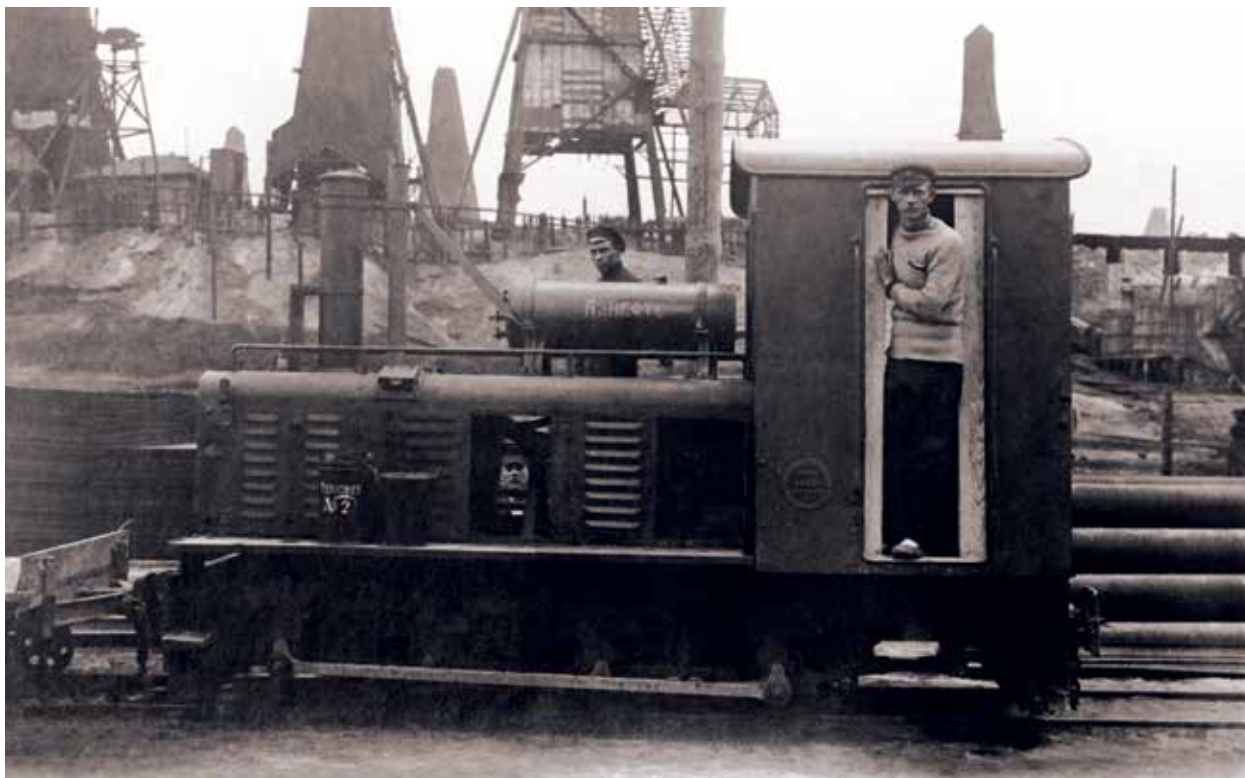
Уже в 1924 году железные дороги Азербайджана были восстановлены практически полностью – на уровне 1917-го года, став главным видом транспорта. 30 мая 1924 г. в присутствии Н.Нариманова и других высших руководителей АзССР состоялась торжественная церемония открытия восстановленного участка железнодорожной ветки Баку – Джульфа до ст. Али-Байрамлы (ныне г. Ширван). Если за 1920-1921-е годы на железных дорогах республики было перевезено 4.670 тыс. пудов (74.720 т) нефти, то за 1924-1925 гг. – уже 43.807 тыс. пудов (700.912 т). **Ежесуточно на территории Азербайджана перевозилось в среднем 18 тыс. пассажиров и 20 тыс. пудов различных грузов.** В течение 1921-1925 гг. среднегодовой объем грузоперевозок железными дорогами

составил 1,2 млн. т, пассажироперевозок – 6 млн. человек. С 1924 г. действовало Управление промышленных дорог (УПД) ПО «Азнефть», в ведении которого находились узкоколейные линии на Абшеронском полуострове, использовавшиеся для перевозки нефти и нефтепродуктов, а также рабочих нефтепромыслов.

В 1922 г. на железных дорогах Азербайджана был создан специальный пожарный отряд в составе 110 человек. Кроме того, 20 марта 1923 г. была создана военизированная Охрана путей сообщения Наркомата путей сообщения РСФСР (с 12 ноября – СССР), на базе которой в 1928 г. была учреждена Стрелковая охрана путей сообщения, срок службы в которой был увеличен с 6 месяцев до 2 лет. Служба отвечала за обеспечение безопасности железнодорожных станций, складов, мостов, поездов, перевозящих специальные грузы. Принимая во внимание стратегическое значение перевозок нефти, на узкоколейных линиях Абшеронского полуострова даже курсировали специальные бронепоезда.

С 1923 г. на железных дорогах Азербайджана стали внедряться технические новшества, среди которых нужно отметить тепловозы системы Балавина. В 1920-1923 гг. были проведены работы по благоустройству железнодорожных станций. **В 1921 г. были изготовлены, а в следующем году выпущены в обращение так называемые «железнодорожные деньги» - единицы расчета, применявшиеся на Закавказской железной дороге** ввиду наличия различных денежных единиц в Азербайджане, Грузии и Армении. Эти средства обмена, превосходя в устойчивости

Тепловоз Белавина на нефтепромыслах. 1923 год



денежные единицы всех трех южно-кавказских республик и не подвергавшиеся инфляции, имели достаточно широкое хождение среди населения.

Важным фактором, сдерживавшим развитие и техническое совершенствование железных дорог Азербайджана, служил дефицит квалифицированных кадров. Еще в мае 1920 г. на базе Бакинского Алексеевского среднего механико-строительного технического училища был основан **Бакинский политехнический институт – первый на Южном Кавказе вуз технического профиля, который в 1923 г. получил всесоюзный статус и был переименован в Азербайджанский политехнический институт (АзПИ)**. Среди преподавателей этого вуза был видный инженер-железнодорожник Самед-ага Векилов, избранный ученым секретарем института. На инженерно-строительном факультете АзПИ имела и специальность путевого инженера. Наряду с этим, на строительном факультете было открыто дорожно-транспортное отделение, председателем которого в 1921-1930-е годы был Х.Мелик-Асланов.

В 1922 г. правительство АзССР обратилось к правительству РСФСР за помощью в устройстве бакинской трамвайной сети. Ценой больших усилий **первая трамвайная линия в Баку была построена и введена в эксплуатацию в феврале 1924 года. Это событие явилось толчком**

к рождению идеи электрической железной дороги в пригородной зоне Баку, и уже 29 февраля того же года Бакинский совет издал постановление следующего содержания: *«Для обеспечения сообщения между городскими районами и дачными зонами считать необходимым начать строительство линии электропоезда Баку – Сабунчи – Мардакян – Бузовны (Апшеронского пригородного электрического участка)»*. Необходимость такого шага диктовалась ростом численности населения как Баку, так и пригородных селений, а также развитием нефтяной промышленности и как следствие - ростом численности нефтяников и рабочих нефтепромыслов, следовавших на работу и обратно. Использование же на относительно короткой дистанции традиционных поездов с паровой тягой было нецелесообразным из-за дороговизны и быстрого износа путей. Согласно подсчетам, эксплуатация на линии Баку – Сабунчи 16 пар поездов с паровой тягой была финансово эквивалентна эксплуатации 100 пар электропоездов. Поэтому предстояло модернизировать путевое хозяйство в соответствии с задачей повышения скорости движения.

После оформления нужных документов **в мае 1925 года началась работа по электрификации железной дороги Баку – Сабунчи – Сураханы, первой магистральной железнодорожной**

Перевозка 200 рабочих на нефтепромыслах открытым составом № 5 с тепловозом Белавина. 1923 год



линии на территории Азербайджана, которая была проложена еще в 1880 году. Часть необходимых средств выделили «Азнефть» и Баксовет, ЦИК АзССР выделил ссуду, а правительство РСФСР предоставило Азербайджану золотой заем. Строительство в Азербайджане электрифицированной железной дороги рассматривалось как составная часть плана электрификации страны, выдвинутого Лениным, и поэтому широко освещалось в союзной печати.

Директором управления по строительству бакинской трамвайной линии и электрической железной дороги был назначен **В.А.Радциг**, а главным инженером – **Б.П.Альбицкий**. Владимир Александрович Радциг (1880-1960) окончил Харьковский технологический институт и Петербургский технологический институт, участвовал в постройке электрических лабораторий

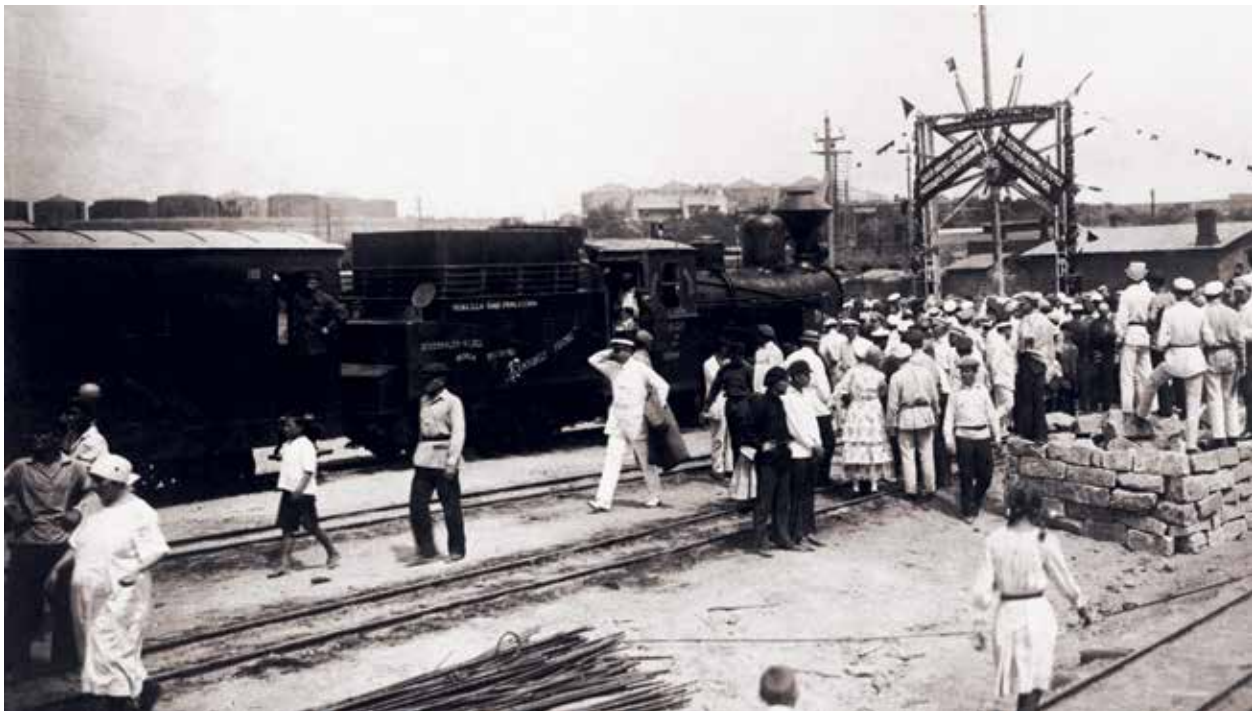
в Харькове и первой электростанции в Астрахани, создании трамвайных линий в Царицыне и Воронеже. Б.П.Альбицкий, также опытный железнодорожник, впоследствии долгие годы занимал должность директора отдела строительства электрических железных дорог в Баковете, **с 1940 г. был профессором и заведующим кафедрой электростанций Азербайджанского индустриального института**. Вместе с приглашенными из России И.Пиотровичем, В.Мороховецем, Н.Соболев и другими специалистами, в строительстве электрической железной дороги активное участие принимал и **азербайджанский инженер, начальник службы движения Бакинского трамвайного управления А.Асланбеков**. Ярм поборником электрификации линии Баку – Сабунчи – Сураханы был нарком путей сообщения АзССР Чингиз Ильдырым.



Расчетный знак Управления железных дорог использовался как денежная единица. 1922 год

Проблем возникало множество. Так, медные провода для контактной сети должны были изготавливаться на Кольчугинском заводе в Московской области, однако администрация завода заявила, что медного сырья у них нет. Тогда Ч.Ильдырым обратился с призывом к населению, в бакинских пригородных селениях Абшеронского полуострова были организованы пункты приема меди. В течение месяца у граждан было принято более 10 т меди, которые отправили на Кольчугинский завод, и необходимые провода были изготовлены. Подобными же необычными методами решались и другие

Пассажирский поезд на только что открывшейся станции Мардакян. 1923 год



проблемы. В итоге работы, рассчитанные на 18 месяцев, удалось завершить в течение 14,5 месяцев.

Первые испытания были проведены при напряжении в 600 вольт, затем на линию пустили поезда, рассчитанные на 1650 вольт. Однако выяснилось, что такого напряжения недостаточно, и поэтому с начала 30-х годов стали использоваться электропоезда с напряжением 3300 вольт. В первых электропоездах моторные вагоны изготовлялись

на Мытищинском вагоностроительном заводе на базе трамваев, а прицепные – на брянском заводе «Красный Профинтерн». **Эти электропоезда были ближе к трамваям, чем подвижному составу железных дорог.** Электрооборудование было установлено от австрийской фирмы Elin, тормозное оборудование – от германской фирмы Knorr, монтируясь уже непосредственно в Баку. С 30-х годов электропоезда стали выпускаться на специализированном московском заводе «Динамо».

6 июля 1926 года первая в Азербайджане и в СССР электрифицированная железнодорожная линия вступила в строй. По этому случаю были получены поздравительные письма от председателя Госплана СССР Г.М.Кржижановского и министра путей сообщения СССР Я.Е.Рудзутака. Наряду с этим, со всех концов СССР в адрес правительства АзССР поступали поздравительные телеграммы. В.А.Радциг был награжден «Орденом Трудового красного знамени» правительства АзССР, другие, внесшие вклад в этот проект, – ценными подарками. **В том же году в Баку, рядом с Тифлисским вокзалом было построено здание специального вокзала для пригородных электропоездов, которое так и назвали – Сабунчинский вокзал.** Это здание также было спроектировано в мавританском стиле, фасад его украшен сталактитами, растительными и геометрическими орнаментами, имеет высокий портал и часовую башню,



Лицевая обложка книги Х.Мелик-Асланова, изданной в 1929 г.

Прибытие пассажирского поезда на реконструированную станцию Сабунчи. 1924 год

напоминающую минарет мечети. Удобные по тем временам билетные кассы сводили к минимуму трату времени для пассажиров. Сабунчинский вокзал функционировал до 1976 г., когда вступила в строй новая станция Баку-пассажирская, и с тех пор его здание использовалось для других целей. Сегодня часть его занимает Музей железных дорог Азербайджана.

На первых порах на линии Баку – Сабунчи – Сураханы курсировали 3 электропоезда в составе 4 моторных и 13 прицепных вагонов, по мере надобности прицепляли и багажный вагон. Спустя некоторое время число поездов возросло до 12 с интервалом в полтора часа и средней скоростью в 16 км/час. **Новый вид транспорта быстро снижал признание, за первые 5 лет – 1926-1931 гг. на линии Баку – Сабунчи – Сураханы было перевезено 10 млн. пассажиров**, а средняя скорость движения была увеличена до 28,5 км/час. Для обслуживания электропоездов вблизи поселка Беюк-Шор было построено специальное локомотивное депо. На электрифицированной линии трудилось до 400 работников.

Опыт, накопленный на линии Баку – Сабунчи – Сураханы, **нашел применение при строительстве и эксплуатации линии Москва – Мытищи, а затем и других электрических железнодорожных линий по всему СССР**. Здесь проходили стажировку железнодорожники из различных регионов огромной страны. Интересно также, что наработанные на линии Баку – Сабунчи – Сураханы технологии позже широко использовались при производстве советских поездов метрополитена. ❀

Литература

1. Мелик-Асланов Х.Б. Расчет верхнего строения железнодорожного пути. Баку, 1925
2. Кузина Н. Из эры паровой в эру электрическую // Газета «Гудок», вып. 116, 07 июля 2016
3. Дорога дружбы. К столетию электрифицированной Закавказской железной дороги. Тбилиси, 1973
4. Məlik-Aslanov Xudadat bəy // Azərbaycan Tarixi Şəxərə Cəmiyyətinin xəbərləri. İkinci buraxılış. Bakı, 2001
5. Ахмедов Г.А., Кузьмин М.А. Первая в СССР. Баку, 1966
6. Алиева Р. Первый министр // Газета «Вышка», №6, 14 февраля 2003 г.
7. Авчухов А. Расчетные знаки коллективного снабжения управления железных дорог С.С.Р. Закавказья // сайт www.bonistikaweb.ru
8. 50 лет электрификации железных дорог СССР. Москва, 1976
9. Радциг В.А. Воспоминания энергетика. Москва-Ленинград, 1962

The article provides information on the development of the railways in Azerbaijan from the moment of the Bolshevik coup in 1920 to the commissioning of the first electrified railway line Baku-Sabunchu-Surakhani not only in Azerbaijan, but throughout the USSR in 1926. Its construction was extensively covered in the media. The author provides brief information about the most prominent specialists in the railway business – Azerbaijanis and those who contributed to the construction of an electric railway near Baku.