

Железные дороги Азербайджана в XIX – XX веках



Прибытие паровоза на станцию Сабунчи. 1880 г.

Появление железных дорог в Азербайджане неразрывно связано с историей нефтяной промышленности страны. Первое время после включения Северного Азербайджана в состав Российской империи в 1828 году нефть, добытую с абшеронских скважин, везли на переработку в Баку или судами через Каспий и далее по Волге в метрополию, заливая в традиционные деревянные бочки или бурдюки. В середине XIX века число аробщиков, занимавшихся перевозкой нефти, достигало 10 тысяч, и их груженные нефтью арбы составляли неотъемлемую часть абшеронского пейзажа.

С появлением и развитием в Баку нефтяной промышленности приобрел актуальность **вопрос**

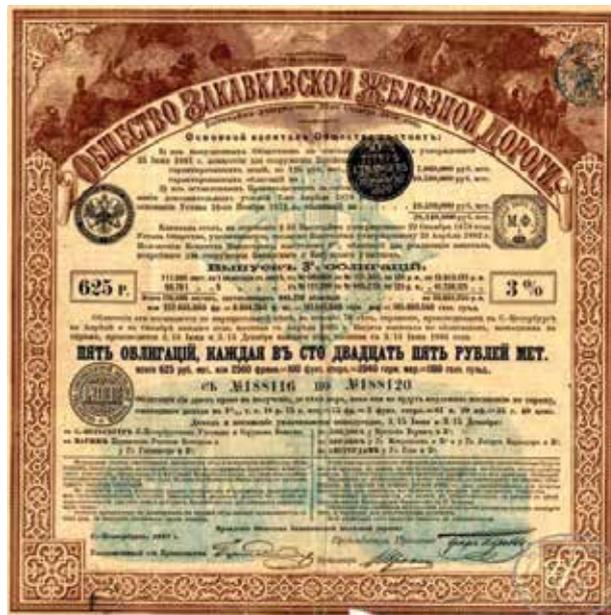
прокладки железнодорожной линии, соединяющей нефтепромыслы с нефтеперерабатывающими заводами. Бакинские нефтепромышленники не раз ставили этот вопрос перед Комитетом министров, однако правительство прохладно относилось к строительству железных дорог на окраинах империи, хотя в собственно России первые железные дороги появились еще в 1830-е годы. Тогда же видный российский политический деятель и реформатор граф **Н.С.Мордвинов** выдвинул предложение о **прокладке железнодорожной линии Баку – Тифлис – Поти, аргументируя это военно-стратегической необходимостью.** Несколько позже видный рос-

сийский политический и военный деятель граф **Н.Н.Муравьев-Амурский** направил императору письмо с предложением о создании **железнодорожной связи между Петербургом и Тифлисом**. В рапорте военного инженера капитан-лейтенанта **В.Статковского** предлагалось проложить **железную дорогу от Тифлиса до Самуха**, а далее устроить пароходное сообщение по Куре до Каспия.

Несмотря на такие инициативы, власти не торопились приступать к созданию железнодорожной сети на Кавказе, ибо это было сопряжено с большими финансовыми затратами. Хотя для предварительной рекогносцировки были командированы на годичный срок военные инженеры Статковский и Багушевич, перед которыми ставилась задача определить наиболее удобную трассу будущей железнодорожной линии от Баку до Поты, включая места для мостов и туннелей. В дальнейшем для продолжения работы в этом русле были направлены инженерно-технические бригады.

В 1857 г. генерал-лейтенант **С.И.Хрулев** представил доклад о необходимости с военно-стратегической точки зрения прокладки в Закавказье железной дороги, предложив создать для этой цели частную компанию. В том же году наместник России на Кавказе князь **А.И.Барятинский** представил императору Александру II доклад «О железной дороге и льготной торговле в Закавказском крае», в котором содержится всестороннее **обновление с точки зрения империи строительства железной дороги между Каспийским и Черным морями**. В первой части документа вскрываются военно-стратегические, во второй – экономические преимущества, которые сулит реализация этой идеи. Автор указывает на **значительный потенциал Южного Кавказа, расположенного на стыке Востока и Запада**, как «арены всемирной свободной торговли» отмечая, что этот край «*мог бы стать своим местным производством богатейшей частью империи*». В 1859 году А.Барятинский писал военному губернатору Шамахи, что постройка железной дороги до Баку резко ускорит развитие города и за кратчайший срок превратит его в важный порт на Каспии.

Финансовый кризис 50-х годов не позволил правительству в 60-е годы выделить необходимые средства на крупномасштабные реформы. Взамен правительство содействовало частным структурам в осуществлении различных широкомасштабных проектов. В 1861 году власти нашли нужным под-



Акция Общества Закавказской железной дороги

держивать идею строительства железной дороги в Закавказье, инженером **Белли** был составлен **проект строительства железной дороги от Шамахи через Мингечевирскую переправу к Тифлису и далее на Гори - Кутаиси**. Однако дороговизна проекта и отсутствие привязки к Баку привели к тому, что проект был отвергнут. 7 января 1864 года наместник на Кавказе, великий князь **Михаил Николаевич** в рапорте на имя императора подчеркнул **важность строительства на Кавказе железной дороги с точки зрения экономической интеграции края с Россией, а заодно и переноса в Закавказье транзита между Средней Азией и Европой**. Отметим, что именно Михаил Николаевич выступил поручителем перед Министерством финансов при создании акционерного общества для строительства железной дороги. **В следующем, 1865 году было создано Министерство путей сообщения России, которое и утвердило представленный английским инженером Гоббом проект строительства железнодорожной линии Баку – Евлах – Елизаветполь (т.е. Гянджа) – Акстафа – Тифлис**, выгодно отличавшийся от предыдущего проекта относительной дешевизной.

Однако от утверждения проекта до его осуществления прошли десятилетия. Правительство отдало первенство строительству железной дороги от Тифлиса, являвшегося административным, политическим и культурным центром Кавказа, не на восток, а на запад, к черноморскому



Первый поезд с грузом нефти на станции Баку. Гравюра XIX века

побережью. 10 октября 1872 года вступила в строй железная дорога Тифлис – Потти, а в 1877 г. эта линия была продлена до Кутаиси. Но вложенные в строительство этой дороги средства не окупались. По этому поводу председатель Кавказского отделения Императорского русского технического общества, главный инспектор гражданских сооружений на Кавказе **М.Герсеванов** писал: «Тифлис не есть производственный центр Закавказского края. Зерно, рис, рыба, фрукты, шелк, шерсть, хлопок, марена, медь, нефть, даже вина - иными словами, все то, что составляет богатства Закавказского края, производится на восточных территориях, то есть в Бакинской и Елизаветпольской губерниях и Закатальском округе, и поэтому производственный центр края ближе к Баку, нежели Тифлису...»

К этому времени объем нефтедобычи в Баку благодаря внедрению прогрессивных технологий быстро рос: если в 1857 г. было добыто 140 тыс. т, то в 1878 г. – уже 440 тыс. т. Это, а также высокий спрос на бакинскую нефть диктовали налаживание ее быстрого и дешевого вывоза на российские и мировые рынки. Однако **нефть продолжали перевозить по старинке в деревянных бочках, погружая их на арбы, что непомерно увеличивало ее себестоимость**: если добыча пуда нефти обходилась в 4 копейки, то перевозка ее арбами на 20–25 км – в 8–9 копеек. В 1877 г. в Баку было добыто 15 млн. пудов нефти, перевозка же ее обошлась в 1,2 млн. рублей. В 80-е годы XIX века лишь 5% добытой нефти пошло на нужды предприятий и населения города, остальная часть предназначалась к вывозу, но слишком медленный вывоз приводил к скоплению на месте все больших объемов нефти, и это оборачивалось серьезной экономической проблемой. Достаточно указать, что в 1880–1881 гг. свыше 25 млн. пудов добытой нефти было слито в море или сожжено, поскольку ее некуда было девать.



Станция Балаханы. 1900 год. Фотография публикуется впервые

16 июня 1878 г. на заседании Комитета министров России с участием императора Александра II был утвержден **проект строительства железной дороги Баку – Сабунчи - Сураханы длиной в 25,2 версты (26,7 км), которая должна была соединить абшеронские нефтепромыслы с нефтеперерабатывающими заводами Баку и морским портом**. Строительство было возложено на «Поти-Тифлисское акционерное общество», учрежденное британскими подданными Т.Паркинсом и Ф.Паукером и обязавшееся завершить работы в течение полутора лет. Руководство



*Поезд на станции Хаджигабул. 1900 г.
Фотография публикуется впервые*

строительными работами было возложено на инженера Крубца.

Прокладка железной дороги делала необходимым отчуждение земельной полосы вдоль будущей трассы. Городская управа поручила оценку этих земель общественной комиссии во главе с известным нефтепромышленником и меценатом **Хаджи Зейналабдином Тагиевым**. Комиссия оценила 21 десятин отведенных под дорогу земель в сумме 34.580 рублей. Общая же сумма расходов на строительные работы составляла 78.872 руб. Основные строительные работы были завершены в 1879 году. Линия с колеей в 1524 мм имела протяженность в 19 км. С 17 декабря на станциях Балаханы, Сабунчи и Сураханы начался прием грузов для перевозки. **20 января 1880 года состоялось торжественное открытие железной дороги Баку – Сабунчи – Сураханы – первой железнодорожной линии в Азербайджане.** В этом же году в Баку было построено первое железнодорожное депо.

Следует заметить, что прокладка этой железной дороги, предназначавшейся для перевозки нефти, положила начало **производству железнодорожных цистерн в Российской империи.** Эта работа была налажена в железнодорожных мастерских Нижнего Новгорода и Царицына. Первые цистерны, устанавливавшиеся на двухосную платформу, имели диаметр от 1360 до 1500 мм и емкость в 8-10 кубометров.

Железная дорога Баку – Сабунчи – Сураханы сразу же начала приносить прибыль, и это обусловило **организацию на линии пассажирских перевозок.** Для этого в Баку было построено простое вокзальное здание. В 90-е годы на линии курсировало 6 пассажирских поездов, которые при плановой вместимости в 450-500 человек нередко

перевозили до 1000 пассажиров. Иными словами, давка в этих поездах была обычным явлением. От Баку до станции Сабунчи (при 2 остановках) поезд добирался за 50-60 минут, а до станции Сураханы (6 остановок) – за полтора часа. Несмотря на неудобства, с 1900 года на этой линии перевозилось ежегодно до 1,2 млн. пассажиров.

Одновременно со строительством железнодорожной линии на Абшероне проводились инженерные изыскания для строительства линии Баку – Баладжары – Алят - Хаджигабул – Кюрдамир – Уджар – Евлах – Елизаветполь. ❀

Продолжение следует

Литература

1. Azərbaycan dəmir yolunun Abşeron şəhərətərafı sahəsi // Azərbaycan Sovet Ensiklopediyası. Doqquz cildlə. Cild 1. Bakı, 1976
2. Əliyev Q. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr – XX əsrin ilk onillikləri). Bakı, 2001
3. Айдамиров Т. Вывоз бакинской нефти из Азербайджана в конце XIX – начале XX вв. Баку, 2014
4. Алиев Г.А. Строительство Бакинско-Тифлисской железной дороги и ее влияние на экономическую жизнь Азербайджана (80-90-е годы XIX века). Баку, 1986
5. Герсеванов М.Н. Кавказская железная дорога. Железноводск, 1874
6. Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб, 1881
7. Зверев Л.В. Краткие очерки по истории сооружения, условиям и эксплуатации Закавказских железных дорог. Тифлис, 1901

The first part of the article provides information about the advancement of first initiatives and projects for the construction of a railway in the South Caucasus shortly after the region was incorporated into the Russian Empire in the 1830-50s and the approval of a railway construction project from Baku to Tiflis. Despite this, due to the accelerated development of the oil industry in Baku, the Baku-Sabunchu-Surakhani railway was built in the late 1870s primarily to export oil from the fields even before the implementation of this project on the Absheron Peninsula.