

Чакан АХМЕДОГЛУ,
доктор философии по истории

Железные дороги Азербайджана в XIX – XX веках

Продолжение. Начало см. №№ 2-3 (98-99)



Пассажирский поезд на Бакинском вокзале.
Конец XIX века

Рост перевозок по вновь проложенным на территории Азербайджана в конце XIX века железным дорогам диктовал необходимость усовершенствования инфраструктуры. Однако построенный в Баку железнодорожный вокзал был предназначен для перевозки рабочих на нефтяные промыслы и в нефтяной порт и обратно, **будучи мало пригоден для приема туристов и других путешествующих, тем более наезжающих из Тифлиса российских чиновников и иностранных предпринимателей.** На вокзале отсутствовали залы для пассажиров I, II, III классов. Таким образом, назрела необходимость построить в Баку вокзал, достойный служить визитной карточкой быстро развивавшейся мировой нефтяной столицы.

14 мая 1880 года специальная комиссия выбрала для нового вокзала место в северо-восточной части города, между жилыми кварталами и ускоренно развивавшейся на востоке промышленной зоной – «Черным городом», где также сходились шоссейные дороги, ведущие в селения Абшеронского полуострова. Этот участок был безвозмездно отведен под строительство вокзала городской думой. **Проект «Тифлисского вокзала» Баку был утвержден 10 ноября 1882 года. Автор про-**

екта, архитектор железной дороги Баку – Тифлис Хрисанф Константинович Васильев (1851-?), выпускник Всероссийской академии художеств по архитектурной специальности, являлся также автором памятников Ф.М.Достоевскому в Москве, А.С.Пушкину – в Петербурге и Одессе, а также ряда церквей в Крыму. Он же оформил фасад знаменитого бакинского «Театра Тагиева». Разработанный Х.К.Васильевым проект «Тифлисского вокзала» нашел отражение в сборнике «Архитектурная энциклопедия второй половины XIX века», опубликованной в 1908 г. Г.В.Барановским. Однако в период работы над проектом летнего здания Бакинского общественного собрания Х.Васильев имел нелады с городскими властями, и дальнейшее строительство вокзального здания было поручено академику Ю.Ф.Бруни и художнику В.П.Дриттенпрейсу. **Юлий Федорович Бруни** (1843-1911), выпускник Императорской академии художеств, выстроил ряд дворцовых зданий в Милане, Санкт-Петербурге и Москве, был архитектором Санкт-Петербургского дворцового правления, избран членом Императорского архитектурного общества, считался одним из лучших специалистов в области планирования и внутреннего оформления. **Владимир Петрович Дриттенпрейс** (1878-1916) – художник и архитектор, известный как мастер современного стиля, автор декоративного оформления залов собраний здания Литературно-художественного общества и здания Российского охотничьего общества. Бруни и Дриттенпрейс взяли за основу проект Х.Васильева.

Здание вокзала было спроектировано в двух частях: обращенная к перрону часть одноэтажная, обращенная к городу – двухэтажная; на первом этаже располагались кассы, багажные отделения и служебные помещения, на втором почта, телеграф, залы ожидания и др. Зал ожидания I класса был отделан с большим вкусом, а позже здесь в правом крыле были устроены даже «царские покои». **Зда-**

ние выстроено в традициях азербайджанского зодчества, отделано восточными орнаментами, что в тот период воспринималось многими как новшество; во всех помещениях полы покрыты каменной мозаикой.

10 января 1884 г. при участии руководителей городской администрации и железнодорожного ведомства, при стечении народа состоялось торжественное открытие «Тифлисского вокзала». Пустырь перед зданием вокзала был благоустроен и озеленен, здесь возникла Привокзальная площадь; от площади к набережной проложена Вокзальная (ныне – Пушкина) улица, открытие которой состоялось 29 ноября того же года. Таким образом, «Тифлиссский вокзал», обращавший на себя внимание монументальностью и считавшийся одним из красивейших вокзальных зданий Российской империи, стал важным элементом не только транспортной инфраструктуры, но и архитектурного облика Баку. Не случайно это строение сразу же привлекло внимание фотографов, стало изображаться на почтовых открытках.

8 октября 1888 г. на бакинский вокзал прибыл императорский поезд, в котором находились сам император Александр III, императрица Мария Федоровна, двое их сыновей и сопровождающие. Августейшей чете новый вокзал также понравился.

В 1890 г. в Баку проездом из Стамбула через Тифлис в Среднюю Азию побывал известный французский фотограф Пол Надар (1859-1939), который также сделал ряд снимков городского железнодорожного вокзала. Знаменитый французский писатель Жюль Верн так отозвался о новом бакинском вокзале: «...величественный железнодорожный вокзал достоин любого большого города Европы и Америки».

Вокруг вокзала стали появляться железнодорожные мастерские, депо, склады, дома железнодорожников. Железнодорожное управление стало строить вблизи полотна жилые дома, образовавшие участок города, который стал указываться на картах как «Завокзальный район», и это название с тех пор утвердилось в разговорном обиходе.

В Азербайджане параллельно с индустриализацией и железнодорожным строительством получили распространение промышленные железные дороги. Как правило, это были узкоколейные линии, более приемлемые на ограниченном пространстве – между цехами предприятий и нефтепромыслами, судовыми верфями, прокладка



Пассажирский поезд на Бакинском вокзале. 1900 г.

которых требовала меньше средств. Первая узкоколейная железнодорожная линия в Азербайджане была проложена в 1884 году между Гедабеем и поселком Гаракенд (31 км, колея 750 мм) с целью доставки руды на Гедабейский медеплавильный завод. На этой линии, принадлежавшей братьям Сименс, вначале действовали два локомотива мощностью 10 и 12 л. с., затем их сменили паровозы. В 1888 г. линия была продлена до села Байрамлы, где находились склады компании. В этот период на линии использовались 4 паровоза (один мощностью 60 л. с., три – по 40 л. с.) и 31 вагон-платформа. Линия была закрыта в 1940 г.

В бакинском «Черном городе» было проложено 6 линий, соединяющих предприятия, общей протяженностью 10 верст (около 11 км).

Накануне первой мировой войны быстрые темпы индустриализации привели к дальнейшему строительству узкоколейных железнодорожных линий. В 1912 г. началось строительство линии Евлах – Барда – Агдам – Ханкенди – Шуша, но работы были приостановлены в связи с началом войны в 1914 году. В том же 1912 году были построены узкоколейная линия Баку – Артем (ныне Пираллахи) и линия Джульфа – Маку протяженностью 1025 км и шириной колеи 750 мм, которая удешевила принявший к этому времени широкий размах вывоз древесины из Северного Ирана. Эта линия действовала до конца 20-х годов, после чего была заменена на магистраль широкой колеи.

Согласно некоторым источникам, в указанный период была проложена узкоколейная линия на соляные копи Дуз-Даг близ Нахчывана.

В 1895 г. протяженность железных дорог на территории нынешнего Азербайджана составила 515 км, в 1900 г. – 746 км, в 1913 г. – 837 км. Фактически в 1900 г. по всем основным транспортным артериям на территории страны уже действовали железные дороги нормальной или узкой колеи.



*Интерьер Бакинского вокзала.
Конец XIX века*

В 1908-1914 гг. на железных дорогах Азербайджана использовались **паровозы серий «Б», «Г» (грузовые), «Д», «Д» (грузовые), «З» (основной грузовой), «З» (грузовой), «Ф» (Ferli), «О»**. В 1895 г. на Закавказской железной дороге имелось 358 паровозов, из которых по крайней мере 157 относились к азербайджанским депо (т.е. депо, расположенным на территории нынешнего Азербайджана). На ЗЖД имелись также 9549 вагонов, в т.ч. 5359 цистерн. Большинство депо были смешанные, наряду с ними имелись специализированные локомотивные и вагонные. Для обеспечения станций необходимым для обслуживания паровозов количеством воды использовались так называемые «водные поезда», состоявшие из цистерн. В 1909 г. на линии Баку – Хаджиабул «водные поезда» составили 3920 из общего числа 8950 поездов.

В 1909 г. на территории нынешнего Азербайджана действовало 9 железнодорожных станций: **Баку-1, Баку-2, Баладжары, Хаджиабул, Евлах, Елизаветполь (ныне Гянджа), Агстафа, Нахичевань (Нахчыван), Джульфа**. Пассажирская станция Баку-1 имела два вокзала, 10 путей и локомотивное депо, с ежесуточным оборотом 7 пар поездов (84 вагона). Грузовая станция Баку-2 имела ежесуточный оборот 17 пар, максимум 23 пары поездов. Товарная станция Баладжары имела 30 путей и крупнейшее в регионе локомотивное депо, имела суточный пропуск 7 пассажирских и 12 товарных поездов с максимальной пропускной способностью 21 пару поездов. Станция Хаджиабул имела 8 путей и оборотное депо с 10 паровозами, станция Евлах – 9 путей и оборотное депо с 10 паровозами. Станция Елизаветполь располагала 16 путями и локомотивным депо. На станции Агстафа были 9 путей и оборотное депо. Станция Нахичевань имела 8 путей,

ремонтную мастерскую и локомотивное депо с 15 паровозами. На станции Джульфа были 6 путей и оборотное депо. В дальнейшем на станциях Елизаветполь, Хаджиабул, Агстафа, Девечи (ныне Шабран), Сальян, Имишли, Джульфа, Нахичевань были построены депо, а на станциях Евлах, Уджар, Алят – оборотные депо для паровозов.

На территории нынешнего Азербайджана проходили следующие участки Закавказской железной дороги:

- 4-й участок – Агстафа – Елизаветполь – Хаджиабул (последний пункт не включался);
- 5-й участок – Баку – Хаджиабул;
- 7-й участок – Нахичевань – Улуханлы и Джульфинский перегон. ❀

Продолжение в следующем номере

Литература

1. Əliyev Q. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr – XX əsrin ilk onillikləri). Bakı, 2001
2. Айдамиров Т. Вывоз бакинской нефти из Азербайджана 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. Алиев Э. Макинская узкоколейная железная дорога // Семафор, вып. 1 (5), август 2003 г.
5. Паша-Заде Э. Романовы в Баку. Баку, 2000
6. Шанидзе Н. Возникновение и развитие Закавказских железных дорог и их влияние на экономику края. Тбилиси, 1968
7. Фатуллаев Ш. Градостроительство и архитектура Азербайджана в конце XIX - начале XX в. Ленинград, 1986
8. Фатуллаев Ш.С. Градостроительство Баку XIX - начала XX веков. Ленинград, 1978
9. Смоленский В.А. Города Азербайджана в планах и практике самодержавия по экономическому «завоеванию» Кавказа// Города Азербайджана в период капитализма. Тематический сборник научных трудов. Баку, 1987

The article continues with brief information on the construction of the Tiflis Railway Station building in Baku, the emergence and development of industrial narrow-gauge railways, development of infrastructure and railway indicators in the early 20th century – before the outbreak of World War One.