

Чакан АХМЕДОГЛУ,  
доктор философии по истории

# Железные дороги Азербайджана в XIX – XX веках

Продолжение. Начало см. IRS-Наследие №№2-4 (98-100)



Нефтяной терминал и железнодорожная станция близ Баку. 1902 г. Фотография публикуется впервые

Построенные в течение 1880-1914 гг. на территории современного Азербайджана железные дороги существенно ускорили экономической развитие края. По главным магистральным линиям Баку – Тифлис и Баку – Петровск **первоначально перевозилась главным образом нефть, затем к ней добавились хлопок, уголь, руды, сельскохозяйственная продукция.** Непрерывный рост нефтедобычи оборачивался хроническим недостатком железнодорожных цистерн, для организации их аренды нефтепромышленниками был создан Бакинский комитет по распределению вагонов-цистерн, в составе которого наряду с прочими были дипломированные инженеры-азербайджанцы **Мохсун бек Ханларов** и **Абдул Гадир Эфендиев.**

Железнодорожные магистрали Баку – Дербент и Баку – Тифлис составляли ключевое звено в транспортном сообщении соответственно между Россией и Ираном, Черным и Каспийским морями, т.е., выражаясь по-современному, транспортных

коридорах «Север – Юг» и «Восток – Запад». Объем перевозимых по ним грузов возрос с 58,4 млн. пудов в 1906 г. до 72 млн. в 1913 г. Со станции Баку ежедневно отправлялось в среднем 15 поездов по 40-50 вагонов.

Железные дороги стимулировали развитие ряда других отраслей. Следует заметить, что большинство запасных частей для железнодорожного оборудования и подвижного состава изготовлялось на предприятиях и в мастерских Баку. **В 1892 году на базе мастерской по ремонту нефтепромышленного оборудования, принадлежавшей германскому предпринимателю Айзеншмидту, была открыта Бакинская ремонтная мастерская,** которая с 1920 г. носила статус главной мастерской Закавказской железной дороги, а в 1933 г. была преобразована в Бакинский вагоноремонтный завод. На предприятиях Баку изготовлялось 25% требуемых шпал. В Баку и Елизаветполе (Гяндже) были открыты мастерские по капитальному ремонту вагонов и паровозов. Наряду с этим в Баку,

Хаджигабуле, Уджаре, Елизаветполе, Агстафе были созданы депо по текущему ремонту паровозов.

На станциях возводились вокзальные здания, депо, ремонтные мастерские, ледники для хранения сельскохозяйственной продукции. Вокзалы оснащались кассами, столовыми, камерами хранения. В 1902 г. со станции Баку был отправлен 201.801 пассажир, со станции Елизаветполь – 61.225, Баладжары – 59.592, Агстафа – 20.928, Евлах – 41.890.

С начала XX века на станциях стали строиться **нефтяные терминалы**. На станции Баку были установлены резервуары емкостью 200 тыс. пудов, на станции Елизаветполь – 60 тыс. пудов, Хаджигабул, Евлах и Агстафа – по 30 тыс. пудов. **На крупных станциях строились также жилые и служебные здания, и так постепенно возникали населенные пункты.** Таким образом вокруг станций Баладжары, Худат, Хачмаз, Ялама, Уджар, Евлах, Елизаветполь, Пойлу возникли поселки железнодорожников. Поселок Кюрдамир, возникший в 1883 году у одноименной станции, в 1903 году насчитывал 1291 жителя. Население поселка Хаджигабул в 1905 г. достигло 980 человек. Крупнейший из таких поселков – в Елизаветполе насчитывал около 3 тыс. жителей. **Открытие на крупных станциях лазаретов способствовало улучшению медицинского обслуживания** в отдаленных местностях. Кроме того, прокладка телеграфных линий вдоль железных дорог означала совершенствование службы связи. От железнодорожных станций прокладывались шоссейные дороги к отдаленным от них городам. Так, от станции Уджар были проложены шоссе к городам Гойчай, Нуха и Загатала, от станции Евлах – к г. Шуше, от станции Хаджигабул – к городам Сальян и Ленкаран. Наряду с этим, учитывая большой товарооборот, в 1882 году был разработан проект магистральной шоссейной дороги Евлах – Шуша – Нахчыван.

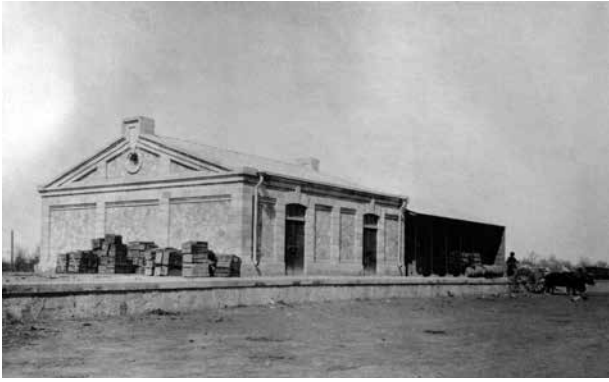
Железные дороги послужили толчком к развитию промышленности и сельского хозяйства. В 1902 году экономист И.Сегал писал: «С прокладкой железной дороги Тифлис – Баку Восточное Закавказье перестало считаться отдаленной окраиной: местное население пробудилось от многовековой спячки и начало работать, ибо убедилось, что плоды его труда найдут сбыт». К примеру, фабрики по переработке солодкового корня строились поблизости от железнодорожных станций, крупнейшая из них была у станции Ляки. В 1892



*Железнодорожный мост через р.Кура. 1902 г.  
Фотография публикуется впервые*

году в Елизаветпольской губернии с железнодорожных станций было отгружено 31.328 пудов ковров и ковровой продукции.

В Российской империи кадры железнодорожников готовились в двух высших учебных заведениях – Петроградском институте инженеров путей сообщения и Московском институте инженеров транспорта. И следует заметить, что уже во второй половине XIX века **не только на Кавказе, но и в других регионах империи трудились дипломированные инженеры-железнодорожники из числа азербайджанцев.** Первым из них был **Фаталибек Султанов**, который в 1856-1865 гг. учился в пансионе Тифлисской мужской гимназии, после чего дирекция губернских школ порекомендовала отправить его в числе трех учеников в Петроградский институт инженеров путей сообщения. В 1865 году правительство одобрило проект строительства Закавказской железной дороги, и для этой цели требовались квалифицированные местные кадры. Однако в силу активного участия выходцев с Кавказа в студенческом движении инструкцией от 1860 года прием кавказцев и прежде всего мусульман в столичные вузы был ограничен. Поэтому директор Петроградского института путей сообщения генерал-лейтенант К.М.Соболевский отказался принять Ф.Султанова и в письменной форме сообщил, что по причине мусульманского вероисповедания претендента для его зачисления требуется особое дозволение императора. После этого на имя директора института поступило письмо от управляющего делами Кавказского комитета П.В.Гулькевича, где отмечалось, что прием мусульман в высшие учебные заведения в целом



*Ледник для сельскохозяйственной продукции и склад для грузов на станции. 1902 г. Фотография публикуется впервые*

отвечает политике правительства. После этой переписки Фатали-беку было позволено принять участие в экзаменах. Но несмотря на то, что он сдал все экзамены на «отлично», вопрос с его принятием оставался открытым вплоть до особого решения Министерства путей сообщения за № 31 от 14 сентября 1865 года, согласно которому молодой азербайджанец был зачислен в институт. Фатали-бек учился также на «отлично», с третьего курса был отправлен на летнюю практику в качестве помощника инженера, а после окончания института с отличием приказом министра путей сообщения от 31 мая 1870 года получил назначение в Кавказское дорожное управление. Проработав в системе железных дорог Кавказа более 20 лет, **Ф.Султанов принял участие в строительстве линии Баку – Батуми, позже руководил строительством линии Владикавказ – Темир-Хан-Шура**. В 1896 г. был удостоен звания статского советника. Фатали-бек Султанов **был известен не только как инженер-железнодорожник, но и как теоретик железнодорожного дела**, публиковал статьи и доклады в научных журналах. В 1888 г. вышла в свет его книга «Инструменты для земляных работ», в которой обстоятельно рассказывается об инструментах, машинах и механизмах и прочем инвентаре, использовавшихся при строительстве железных дорог, даются рекомендации об их применении на тех или иных грунтах. В этой монографии содержится 64 рисунков и схем.

В дальнейшем Ф.Султанов проводил **исследования относительно портов на Каспии**. Он первым предложил идею прокладки железной дороги из Нахчыванского округа в Иран, а также строительства порта вблизи Ленкарана и прокладки от него железнодорожной линии к иранскому городу

Урмийе.

Согласно документам, в 1904 г. Ф.Султанов оказал финансовую помощь жителям Баку, пострадавшим от холеры. В 1907-1908 гг. его имя упоминается в списке членов просветительски-благотворительного общества «Ниджат». В дальнейшем он переехал в Петроград, где следы его теряются. **Первый дипломированный инженер-железнодорожник не только среди азербайджанцев, но в целом среди мусульманских подданных Российской империи, Фатали-бек Султанов** имеет значительные заслуги в развитии транспортной системы дореволюционной России.

В архивах сохранились данные о других инженерах-железнодорожниках из числа азербайджанцев Российской империи. Среди них **Исах Мехмандаров**, участвовавший в постройке Закавказской железной дороги и руководивший прокладкой участка Уджар – Мусуслу, а позже живший в Петрограде. **Рагим Ахундов** с 1891 г. работал на различных дистанциях Кавказа, а с 1900 г. был представителем Министерства промышленности и торговли в Бакинском комитете сортировки вагонов-цистерн. **Мирза Ибрагим Абдуллабеков** работал на Дагестанской дистанции Кавказского округа Министерства путей сообщения, затем заведовал отделом Кавказского управления министерства. Участвовал в деятельности Кавказского мусульманского благотворительного общества в Тифлисе. **Самед-ага Векилов** с 1899 г. начал работать на железной дороге Киев – Коваль, в дальнейшем работал на Закавказской и Владикавказской дорогах, а в 1917 г. занимал должность заместителя начальника путевой службы Владикавказской железной дороги. **Юсиф-хан Мамедбеков** работал начальником различных дистанций Кавказа, был инженером по новым работам. Он также принимал участие в деятельности Кавказского мусульманского благотворительного общества в Тифлисе.

**Худадат-бек Мелик-Асланов** в 1904 г. окончил Петроградский институт инженеров путей сообщения с дипломом первой категории и по распределению проработал полгода в управлении по строительству железной дороги Вологда – Петрозаводск, после чего в 1905 г. был направлен в Тифлис и приступил к работе в Закавказском управлении железнодорожного транспорта. Занимал должности инженера, помощника начальника станции, работал помощником начальника и начальником путевой службы на Сурамском перегоне. Руководил

дил прокладкой железнодорожной линии к Чиатурским марганцевым рудникам. Одновременно публиковал в петроградских журналах научные статьи, а в 1918 г. вышла в свет его первая книга. **Х.Мелик-Асланов** снискал известность изобретениями в области железнодорожной техники.

**Мирза Латиф Мирзоев** служил на железных дорогах с 1908 года. Работал на строительстве линии Сочи – Туапсе, а в 1913 г. – железной дороги Казань – Екатеринбург. Участвовал в строительстве ряда сооружений, в том числе такого сложного, как железнодорожный мост через р. Куру. **Ибадулла Алиев**, окончивший в 1909 г. Рижский политехнический институт, до 1920 года работал начальником бакинской конки. **Теймур-бек Мелик-Асланов** окончил инженерно-строительный факультет Петроградского политехнического института, в 1915 г. был назначен инженером по новым работам Закавказского железнодорожного управления. Аббас Керимов служил на железных дорогах с 1914 года; участвовал в строительстве дорог и мостов на Северном Кавказе и в Казанской губернии, позже был назначен начальником станции Елизаветполь. **М.Г.Гасымзаде** в 1912-1920 гг. занимал должность начальника станции Девечи.

Наряду с этим, в создании и развитии медицинской службы на железных дорогах, расширении сети фельдшерских пунктов на станциях велики заслуги врача-азербайджанца **Мамеда Рза-ага Мансур оглы Векилова**.

Необходимо заметить, что на Закавказской железной дороге ощущался дефицит среднетехнического персонала. Специалистов этой сферы готовило открывшееся в Тифлисе в 1878 г. Михайловское техническое училище, в котором учащиеся, прослушав трехлетний курс, направлялись на двухлетнюю стажировку, после чего специальная комиссия принимала экзамены и выдавала им диплом техника. **В 1887 г. в Елизаветполе (Гянджа) открылась первая в Закавказье школа для детей железнодорожников.** С 1891 года на станциях стали открываться средние железнодорожные училища, где обучение для детей железнодорожников была бесплатным.

С 1886 года в Российской империи открывались трехлетние технические школы с обязательной двухлетней стажировкой для железнодорожников, готовившие машинистов, помощников машиниста, путевых мастеров, куда принимались дети железнодорожников в возрасте 14-18 лет. С 1912 г.

стали открываться также училища путевой службы с двухлетним обучением и годичной стажировкой.

В 1913 году открылось **Бакинское Алексеевское среднее строительно-механическое техническое училище**, попечителем которого был известный меценат **Хаджи Зейналабдин Тагиев**. Это учебное заведение готовило среднетехнические кадры широкого профиля, в том числе и железнодорожников. Однако в силу языковой проблемы численность азербайджанцев среди учащихся была незначительна: в 1916 году среди 494 учащихся азербайджанцев было лишь двое.

По данным исследователя М.И.Пашаева, на станциях вдоль железной дороги Баку – Тифлис по состоянию на 1890-й год **из 896 человек мелких служащих и подсобных рабочих азербайджанцев было 39 человек**, из них 37 стрелочников, один телеграфист и один кондуктор. На станции Баку из 341 путевого работника был один азербайджанец, из 185 путевых работников на станции Елизаветполь – двое. **Причиной такого положения также было относительно слабое распространение среди коренного населения русского языка, на котором проводилось обучение в технических учебных заведениях.** Начиная с 90-х годов, при приеме на постоянную работу в железнодорожные депо нерусские были

*Худадат бек Меликасланов*





*Мирза Латиф Мирзоев с дочерью*

обязаны сдавать экзамен по русскому языку. За незнание русского языка взымались штрафы.

Тем не менее, ситуация постепенно изменялась. В 1902 г. на станциях и в путевом хозяйстве на территории нынешнего Азербайджана было занято 7-8 тыс. рабочих, а в железнодорожных депо – еще 1200-1300. Из этого числа **азербайджанцы составляли в 1902 г. 1609 человек, в 1903 г. – 1730. К 1910 году на железной дороге трудилось более 2 тыс. рабочих и служащих из числа азербайджанцев**, среди них рабочие составляли 95%.

Среди работников железных дорог Закавказья в благоприятном социальном положении находились инженерный персонал, начальники станций и депо, отчасти машинисты и помощники машинистов. По статистике 1913 года, годичный оклад путевого инженера составлял 3840 руб., начальника депо – 2500 руб. Машинисты в зависимости от категории получали от 480 до 900 руб., помощники машиниста – от 300 до 480 руб. Зарплата паровозного истопника составляла 114 руб. Квалифицированные рабочие депо получали в месяц 15-25 руб., чернорабочие – 14-16 руб., обходчики мостов и перегонов – 10-12 руб. Наряду с этим, железнодорожным рабочим полагались некоторые льготы: паспорт – документ, позволявший селиться в любом уголке Российской империи, казенная униформа, дрова за казенный счет, квартира или дом по месту работы, материал для ремонта жилья, приусадебный участок.

Из-за слабого уровня техники безопасности

на железных дорогах **несчастные случаи были достаточно распространенным явлением. В 1905 году в результате таких происшествий погибло 90 человек**, столько же получили тяжелые травмы, а еще 646 человек – легкие повреждения. Медицинское обслуживание железнодорожников также находилось на низком уровне. Лишь в Баку имелась железнодорожная больница на 40 коек. Азербайджанская часть магистрали Баку – Тифлис была разделена на три медицинских участка, каждый из которых имел по одному медпункту. ✨

(продолжение следует)

### Литература

1. Əliyev Q. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr – XX əsrin ilk onillikləri). Bakı, 2001
2. Paşayev M.İ. Azərbaycanca dəmiryolçuların azadlıq mübarizəsi (1880-1920). Bakı, 2012
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. Paşayev M.İ. 1905-1907-ci illərdə Azərbaycanca dəmiryolçuların azadlıq mübarizəsi. Bakı, 2011
6. Шанидзе Н. Возникновение и развитие Закавказских железных дорог и их влияние на экономику края. Тбилиси, 1968
7. 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
8. Мурадалиева Э.Б. Города Северного Азербайджана во второй половине XIX века. Баку, 1991

The continuation of the article provides information on the development of railways in present-day Azerbaijan in the late 19th and early 20th centuries before the outbreak of World War One. The author also cites statistics on transportation, provides information on the development of infrastructure and related sectors of the economy. Also described is the process of training of Azerbaijani railway workers and engineers in the Russian Empire. Information is also provided on the social status of railway workers and the percentage of Azerbaijanis among them.



*Мастер Вкуса!*



[www.elikafood.ru](http://www.elikafood.ru)

ПРОИЗВОДСТВО  
СВЕЖЕЗАМОРОЖЕННЫХ  
ПРОДУКТОВ