

Сабухи АХМЕДОВ,  
доктор философии по истории

# Железные дороги Азербайджана в XIX – XX веках

## Железные дороги Азербайджана в годы Первой мировой войны

Продолжение. Начало см. IRS-Наследие №98-101



Станция Кюрдамир. 1916 год

С конца XIX века железные дороги стали рассматриваться как стратегически важная, т.е. имеющая оборонное значение отрасль экономики. В 1913 году Генеральный штаб русской армии принял специальный план, предусматривавший прокладку параллельно основным железнодорожным магистралям вспомогательных путей и производство дополнительно около 5 тыс. паровозов для перевозки военных грузов. Однако претворить в жизнь этот план из-за начавшейся спустя год войны не удалось.

С началом войны все железные дороги Российской империи были разделены на две группы: дороги западного района - фронтовые и восточного района - тыловые. Территория Азербайджана оказалась поделенной между этими двумя зонами: **магистраль Баку – Тифлис вместе с дорогами, находящимися от нее к югу и западу, были отнесены к дорогам западного района, а линии, находящиеся севернее, – к дорогам восточного района.** На перевозки войск было мобилизовано



*Станция Гаджикабул. Дореволюционная фотография*

50% парка вагонов 1-го и 2-го класса, 15% вагонов 3-го и 4-го класса. Исходя из нужд военного времени, формировались комбинированные поезда из пассажирских и товарных вагонов – санитарные поезда, бронепоезда, поезда-столовые, поезда-склады, поезда-прачечные.

В условиях войны особую важность приобрели санитарные поезда, явившие новшеством того времени. Персонал этих поездов оказывал первую помощь и оперировал раненых непосредственно на фронте, а тяжелораненые перевозились в тыловые госпитали. Начальниками санитарных поездов назначались самые опытные и квалифицированные медики. Среди них были и азербайджанцы. Выпускник медицинского факультета Киевского университета **Али Мухтар Алиев** и до войны работал военным врачом, а в 1914 году стал служить в полевом госпитале. В 1917 году был назначен начальником санитарного поезда Юго-западного фронта. За годы войны удостоивался орденов Св. Станислава 2-й и 3-й степеней, Св. Анны 3-й степени. **Фируз Ордубадский** – также выпускник Киевского университета, работал военным врачом, а с началом войны был назначен начальником санитарного

поезда и оставался на этой должности до самого конца войны. **Али Гейдар Аллахвердиев** окончил Бакинскую гимназию и медицинский факультет Киевского университета, некоторое время работал в Киевской городской больнице, а в 1914-1916 гг. – в 7-м военном госпитале. В 1916-1917 гг. был начальником санитарного поезда.

С самого начала войны железные дороги на территории нынешнего Азербайджана приняли на себя очень большую нагрузку. Перевозки коммерческих грузов были приостановлены, взамен резко

*Памятная медаль "Железная дорога Шахтахты - Маку"*





*Станция Елизаветполь (Гянджа). Дореволюционная фотография*

возрастали перевозки грузов военного назначения и военнослужащих. Война вызвала значительное снижение активности работ по развитию и совершенствованию железных дорог, как и других

отраслей. **За время Первой Мировой войны в азербайджанских губерниях была построена одна железнодорожная линия – узкоколейная железная дорога от поселка Шахтамы Нахчы-**



*Железнодорожный мост Шахырылы у с. Муганлы. Дореволюционная фотография*

**ванского уезда до иранского города Маку**, проложенная в 1914 году. Эта линия потребовалась России для снабжения своих войск, введенных на территорию соседнего Ирана. Отметим, что железная дорога Шахтахты – Маку имела колею 1067 мм – нестандартный показатель для узкоколейных дорог, обычно имеющих ширину от 600 до 750 мм. Это связано с тем, что данная линия строилась целиком с использованием материалов разобранной железной дороги Ярославль – Вологда – Архангельск. **От Маку линию продолжили до Баязета и стали использовать для снабжения русских войск на территории Османской империи.** Железнодорожная линия Шахтахты – Маку – Баязет действовала в полную силу до 15 июля 1916 года. На этой линии использовалось 80 паровозов, 140 пассажирских и более 1200 товарных вагонов, 15 цистерн. С самого начала по этой линии наряду с военными грузами стали возить и гражданские грузы, в результате дорога очень быстро окупилась и стала приносить российской казне доход. Все станционные и другие постройки были возведены капитально. На станции Шахтахты было построено депо на 12 паровозов, а также

мастерская. Однако в 1918 году Россия по итогам войны вынуждена была вывести войска из ранее захваченных областей Ирана и Османской империи. Участок железнодорожной линии на иранской территории просуществовал до конца 20-х годов, после чего был заменен линией обычной колеи, участок же на турецкой территории после 1943 года был разобран.

В 1916 году с целью обслуживания российских войск, действовавших на Кавказском фронте, было начато строительство **железной дороги Алят – Джульфа**. Выгодная особенность станции Алят состояла в том, что от нее имела железнодорожная ветка к причалам на берегу Алятской бухты, и это позволяло осуществлять перевалку грузов в обход сильно загруженной станции Баку. Новая железнодорожная линия должна была пролечь через Ширванскую, Муганскую и Мильскую степи и далее, начиная от станции Бахманли, следовать по узкой долине реки Араз, соединяясь в конечном пункте с линией Улуханлы – Джульфа – Тебриз. Согласно рабочему проекту, на линии планировалось построить 13 туннелей и столько же станций. Строительные работы начались 30 июля, в них

*Начальник санитарного поезда Юго-Западного фронта Али Мухтар Алиев (в окне). 1916 год*





*Начальник санитарного поезда Али Гейдар Аллахвердиев (во 2-ом ряду, 3-ий слева). 1916 год*

было занято до 50 тысяч человек. В рамках работ был построен большой мост через р. Куру. Однако из-за недостатка финансирования, техники и инженерных кадров в условиях военного времени строительство пришлось остановить.

Политические катаклизмы 1917 года, положив конец Российской империи, привели также к распаду ранее единой системы железных дорог. Этому не в последнюю очередь способствовали большевики, которые вели среди железнодорожных рабочих активную революционную пропаганду и устраивали стачки, вызывая хаос на железных дорогах. **В начавшейся вскоре гражданской войне противостоящие стороны широко использовали железные дороги и бронепоезда, старались взять под контроль железнодорожные линии и крупные станции**, рассматривая их как стратегически важный объект. Характерно, что эксперты характеризуют значительную часть военных действий этого периода как «войну на железной дороге».

Следует заметить, что события 1917 года, обернувшиеся выходом Южного Кавказа из состава России, а затем и возникновением в регионе независимых государств, вызвали ожесточенное сопротивление как великодержавных имперских сил, так

и левых группировок, которые ставили целью возродить империю уже с коммунистическим режимом. Будучи **непримиримыми противниками, эти два лагеря смыкались в попытках сломить волю азербайджанского народа к свободе и демократии. В этом они получили весьма активного и заинтересованного союзника в лице армянских националистических группировок**, которые в обстановке воцарившегося безвластия и хаоса рассчитывали вернее осуществить свои планы создания «великой Армении от моря до моря» за счет чужих территорий. Для претворения в жизнь этих замыслов они готовы были пролить сколько угодно крови азербайджанцев, что наглядно проявилось еще в ходе трагических событий 1905-1906 гг., известных как «армяно-мусульманская резня».

Подлинные цели большевиков и сомкнувшихся с ними армянских национал-радикалов ясно проявились во время Шамхорских событий в январе 1918 года. В этот период с Кавказского фронта в массовом порядке возвращались русские войска, которые на основе договоренности с Закавказским комиссариатом должны были при прохождении грузино-азербайджанской границы передавать свое вооружение местным национальным

воинским частям, а затем следовать эшелонами по маршруту Тифлис – Елизаветполь (т.е. Гянджа) – Баку – Дербент – Порт-Петровск (Махачкала) и далее в Россию. По пути через территорию Кавказа эти части должны были обеспечиваться продовольствием местными органами власти. Однако **большевики и армянская радикальная партия «Дашнакцутюн» задумали использовать проход русских воинских эшелонов в своих целях. Их план предусматривал пропуск этих воинских частей в Баку, который находился под контролем большевистско-дашнакского Бакинского совета.** По пути русские военные должны были захватывать населенные пункты и передавать власть большевистско-дашнакскому альянсу. Этот план стал претворяться в жизнь после октябрьского переворота в России, во многих частях были изгнаны, а в некоторых убиты царские офицеры. Для того, чтобы покончить с этими эксцессами, в начале января 1918 года на станции Шамхор (ныне Шамкир) были остановлены несколько воинских эшелонов с полным вооружением, следовавших с грузинской стороны. Активисты Национального совета Гянджи вступили с русскими военными в переговоры, которые, однако, оказались безрезультатными. 8 января большевики и дашнаки обстреляли станцию Шамхор и прилегающие села, а бронепоезд большевиков подорвал стоявшие

на станции нефтяные цистерны и пассажирский поезд. Подтянутые на станцию Шамхор знаменитый Татарский (азербайджанский) полк **«Дикой дивизии», стяжавшая славу в боях Первой мировой войны, а также 5-й Елизаветпольский стрелковый полк под командованием полковника Сулейман-бека Эфендиева** и поддерживавший их бронепоезд Закавказского комиссариата с грузинским экипажем уничтожили бронепоезд большевиков, а большевистские эмиссары, подстрекавшие русских военных к боевым действиям, были арестованы. В бою с обеих сторон было множество убитых и раненых. 10-го числа эшелоны сдали оружие: 20 орудий, 70 пулеметов, 1500 винтовок, после чего были отправлены в Россию. Таким образом, план большевистско-дашнакского альянса захватить Азербайджан путем нападений на железнодорожные станции оказался сорван.

В марте – апреле 1918 года большевистско-дашнакский альянс учинил массовые погромы и геноцид мирного азербайджанского населения сначала в Баку и его окрестностях, а затем по всей Бакинской губернии. В дальнейшем кровавые погромы и этнические чистки распространились на Карабах, Иреванскую губернию, Зангезурский и Нахичеванский уезды. **28 мая была провозглашена Азербайджанская Демократическая Республика**, что всерьез

*Начальник санитарного поезда Фируз Ордубадский. 1916 год*





*Похороны погибших в Шамхорских (Шамкирских) событиях*

напугало все анти-азербайджанские силы в регионе и за его пределами. Бакинский совет, незадолго до этого развязавший геноцид азербайджанского народа, при поддержке большевистской России в срочном порядке двинул свои войска, оснащенные самым современным оружием и техникой, вдоль железной дороги Баку – Тифлис к Гяндже, где на первых порах действовало азербайджанское правительство.

Перед лицом реальной опасности правительство АДР заключило с Османским правительством договор о дружбе и взаимопомощи. В рамках этого договора была сформирована из турецких и азербайджанских воинских частей «Кавказская исламская армия» под командованием Нуру-паши, которая в июне начала боевые действия против войск Бакинского совета. Эта кампания проходила в тяжелейших условиях, и не случайно, что **самые упорные и кровопролитные бои разворачивались на крупных железнодорожных станциях – Мусуслу, Кюрдамир, Баладжары**. Этот славный поход «Кавказской исламской армии» увенчался 15 сентября освобождением Баку, крупнейший город и экономический центр страны был возвращен его истинным хозяевам. ❀

**Продолжение в следующем номере**

### Литература

1. Azərbaycan dəmir yolu // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. I cild. Bakı, 2004
2. Əliyev Q. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr – XX əsrin ilk onillikləri). Bakı, 2001
3. Paşayev M.İ. Azərbaycanda dəmiryolçuların azadlıq mübarizəsi (1880-1920). Bakı, 2012
4. Айдамиров Т. Вывоз бакинской нефти из Азербайджана в конце XIX – начале XX вв. Баку, 2014
5. Алиев Э. Макинская узкоколейная железная дорога // Семафор, вып. 1 (5), август 2003
6. Шанидзе Н. Возникновение и развитие Закавказских железных дорог и их влияние на экономику края. Тбилиси, 1968

*The fifth part of the article contains brief information about the development of railways on the territory of present-day Azerbaijan during the years of World War I, as well as Azerbaijani chiefs of ambulance trains of the Russian Empire. The author also pays attention to the role of railways in the events associated with the national liberation struggle of the Azerbaijani people in 1917-1918.*