

Сабухи АХМЕДОВ,
доктор философии по истории

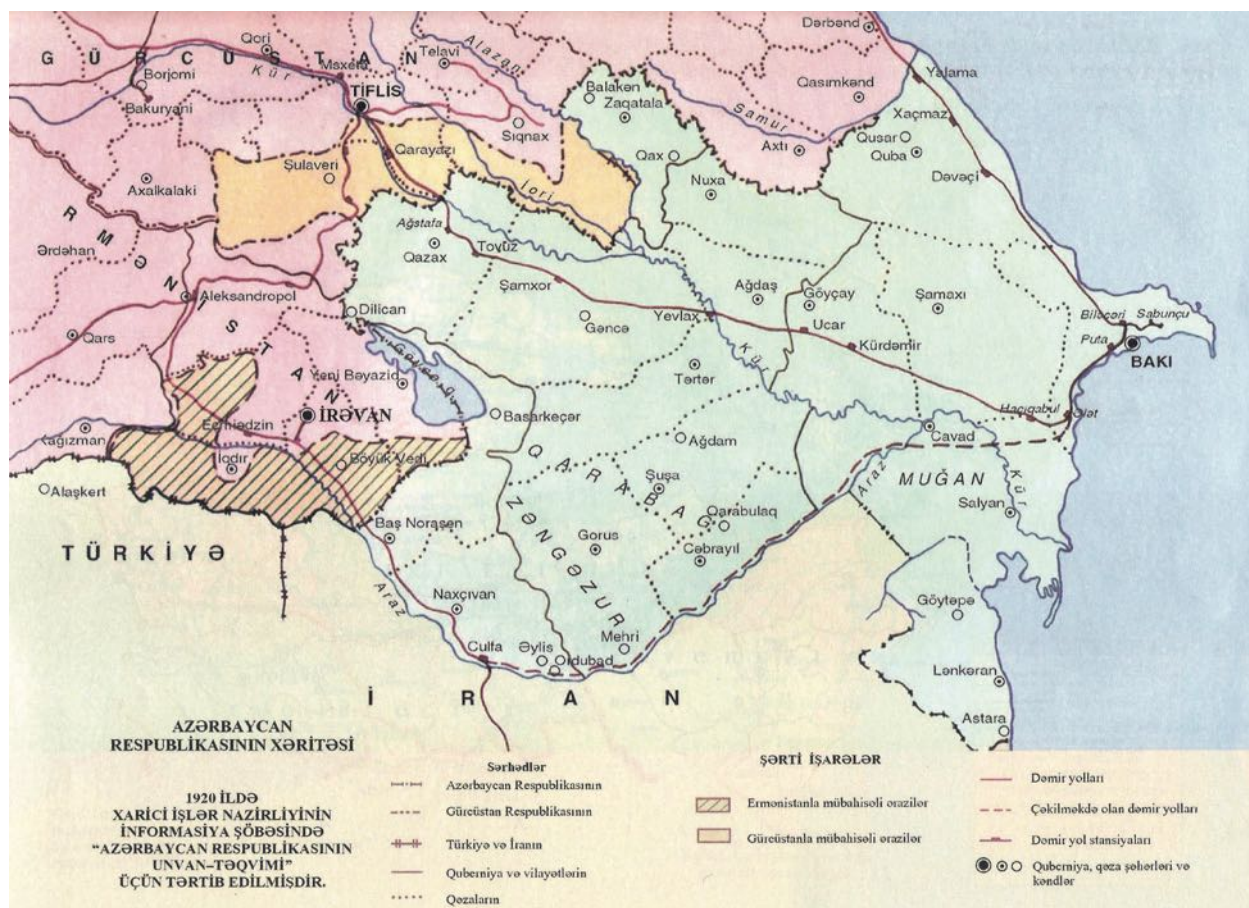
Железные дороги Азербайджана в XIX – XX веках: развитие железных дорог в 1918-1920-е годы

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

Накануне провозглашения Азербайджанской Демократической Республики железнодорожная сеть страны имела протяженность 954,2 км и играла важную роль в социально-экономической жизни. Однако политические смуты и экономиче-

ский кризис 1917-1918-х годов тяжело отразились на железнодорожном транспорте.

28 мая 1918 году Азербайджанский национальный совет на заседании в Тифлисе провозгласил Азербайджанскую Демократическую Республику.



Азербайджанская Демократическая Республика.

Карта была представлена делегацией АДР на Парижской мирной конференции в 1919 году

*Министр путей сообщения АДР
Худадат-бек Мелик-Асланов*



В правительственном кабинете, сформированном Фаталиханом Хойским, имелось и **Министерство путей сообщения, в структуре которого со временем наряду с прочими были созданы Управление железных дорог и Управление охраны железных дорог. Первым министром путей сообщения АДР стал известный инженер и изобретатель Худадат-бек Мелик-Асланов**, имевший широкий опыт работы в железнодорожной сфере. Он же занимал эту должность и в последующих правительственных кабинетах.

Худадат-бек Мелик-Асланов (?..04.1879, Шуша-23.07.1935) – один из видных государственных деятелей Азербайджана начала прошлого века. В марте 1917 г. распоряжением Временного правительства России он был назначен уполномоченным по Закавказской железной дороге в Особом Закавказском комитете, а с ноября того же года по май 1918 г. работал вначале комиссаром железнодорожного транспорта Закавказского комиссариата, а затем министром железных

дорог Закавказской Федерации. **Был членом Закавказского сейма и Азербайджанского национального совета, его подпись стоит на Декларации независимости Азербайджана.** В первом и втором правительственных кабинетах занимал посты министра путей сообщения и министра почты и телеграфа, третьем, четвертом и пятом – министра путей сообщения. Он также являлся депутатом парламента АДР, а в июне 1919 г. был назначен первым заместителем председателя только что созданного Государственного комитета обороны. Помощником министра путей сообщения был назначен другой известный инженер-железнодорожник – Юсиф-хан Мамедбеков.

В мае 1918 года, когда была провозглашена АДР, железные дороги, как и большинство других сфер экономики, находились в состоянии паралича. Пассажирские поезда ходили только между Тифлисом и Гянджой, а дальнейший участок до станции Кюрдамир считался фронтовой зоной. Участок от Кюрдамира до Баку находился под контролем Бакинского совета. **Грузоперевозки не осуществлялись вовсе.** В распоряжении правительства, которое на первых порах находилось в Гяндже, имелось 77 паровозов, 651 товарный вагон (335 крытых, 110 платформ, 206 цистерн), 86 пассажирских вагонов, и большая часть этого парка находилась в неисправном состоянии.

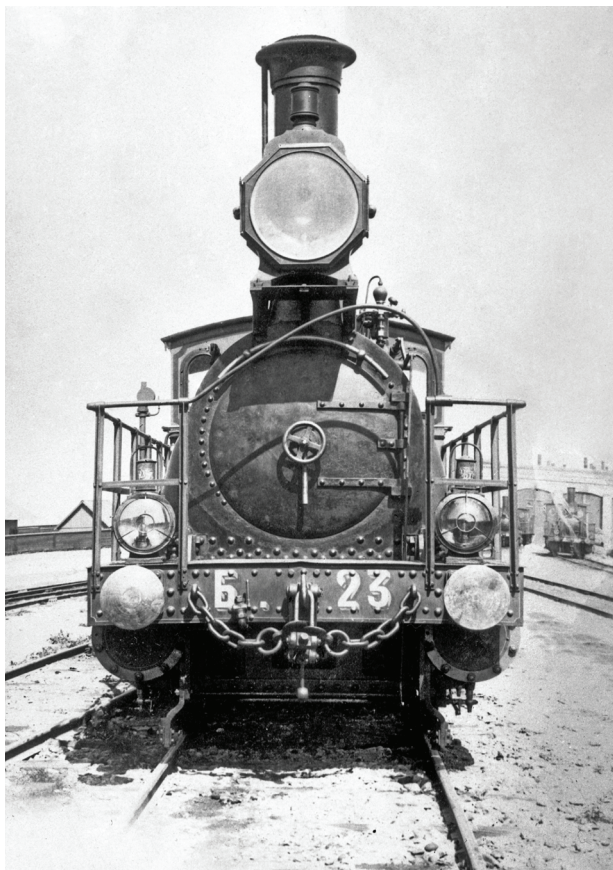
1 июня правительство издало постановление о создании в структуре Министерства путей сообщения Управления железных дорог, которому были подчинены все железнодорожные линии страны. **Из 954,2 км (894,4 верст) общей протяженности железных дорог** 498,2 км (467 верст) приходилось на долю западного направления (Баку – Беюк-Кесик), 187,8 км (176 верст) – северного (Баладжары – Ялама), 189,9 км (178 верст) – юго-западного (Улуханлы – Джульфа), 51,2 км (48 верст) – южного (Алят – Зубовка), 27,1 км (25,4 версты) – «нефтяного» (Баку – Сабунчи – Сураханы) участков. В сентябре в распоряжении Управления железных дорог имелось 235 паровозов (из них на ходу 52, в ремонте 14, остальные в ожидании ремонта), 2075 товарных вагонов и 2017 цистерн, из которых исправными было 52%.

25 июня в структуре Министерства внутренних дел было создано **Управлении железнодорожной жандармерии.** Начальником Управления железных дорог был назначен Теймур-бек Мелик-Асланов, а его помощником – Самед-ага Векилов.

Один из первых составов, отремонтированных в период АДР. 1919 год. Фотография публикуется впервые



Паровоз на станции Гянджа. Начало XX века



Правительство принимало меры по всемерному расширению представительства национальных кадров в железнодорожном ведомстве.

15 сентября Баку был освобожден Кавказской исламской армией, состоявшей из турецких добровольцев и азербайджанских воинов. После этого наряду с правительством из Гянджи в Баку были передислоцированы Министерство путей сообщения с Управлением железных дорог. В последующий период в ведении управления число открытых вагонов достигло 1152, платформ – 965, цистерн – 820, пассажирских вагонов – 19, паровозов – 153. При этом более половины товарных и пассажирских вагонов и 60% паровозов были негодны к использованию.

26 декабря на заседании парламента глава правительства Фаталихан Хойский в своей речи остановился на ущербе, нанесенном железным дорогам страны. Оратор отметил, что первый удар по железнодорожному хозяйству был нанесен в конце 1917-го – начале 1918 года во время отступления с Кавказского фронта до полумиллиона российских солдат и офицеров. Второй удар явился следствием равнодушия и бесхозяйственности, вызванных общей разрухой и хаосом в регионе. **Самый же сильный удар был нанесен железнодорож-**

Железнодорожный мост у станции Пойлу. Начало XX века



ной инфраструктуре страны в результате военных действий между Кавказской исламской армией и силами большевистского Бакинского совета. Последние, чтобы помешать продвижению противника к Баку, разобрали пути на ветке Алят – Джульфа, сожгли крупнейший на Кавказе железнодорожный мост через Куру, нанесли значительный ущерб магистральной дороге от Гянджи до Баку.

Принятыми Министерством путей сообщения мерами с начала 1919 года положение с грузовыми и пассажирскими перевозками на железных дорогах стало улучшаться. С февраля месяца увеличилась частота движения на магистрали Баку – Тифлис. Начиная с марта, начали курсировать пассажирские и товарные поезда между Баку и ст. Хачмаз, был также запущен почтовый поезд до Порт-Петровска (ныне Махачкала). **С 15 июля в направлении Баку – Батум, а с конца года в направлении Баку – Порт-Петровск курсировали в день 4 пары пассажирских поездов. В стране действовали 7 железнодорожных депо,** из которых три – в Баку, Баладжарах и Гяндже имели ремонтные мастерские. К 1 ноября 1919 года из имеющихся в распоряжении министерства паровозов 101 был на ходу, 52 на ремонте и 82 в ожидании ремонта. Кроме того, имелись 384 пассажирских и 4096 товарных вагонов.

Важным направлением работы Министерства путей сообщения было восстановление разрушенных и разобранных путей, разрушенных станций,

платформ, мостов и др. На первых порах существования АДР практически все станции были разрушены или сожжены, а оборудование их выведено из строя. К концу 1919 года было восстановлено 26 разрушенных железнодорожных мостов.

4 февраля 1919 года был принят закон о повышении зарплаты железнодорожников. Согласно этому документу, оклады работников железных дорог с 1 января повышались в среднем на 60%, а отдельных категорий работников – на 90-95%. Кроме того, 17 апреля парламент принял постановление о предоставлении отсрочки от военной службы машинистам паровозов и помощникам машиниста. 17 февраля того же года правительство издало постановление об упорядочении всех железнодорожных станций на территории страны, а 28 марта приказом военного министра на станциях Баку, Баладжары и Хачмаз были созданы комендатуры.

20 октября 1919 года на заседании парламента министр путей сообщения Х.Мелик-Асланов сообщил, что **пропускная способность железных дорог страны увеличена вдвое.** Кроме того, в течение года месячные доходы железнодорожного транспорта возросли с 5 млн. до 40 млн. рублей.

Правительство приняло меры к восстановлению разобранной и разоренной военными силами Бакинского совета ветки Алят – Джульфа. С этой целью Министерство путей сообщения подготовило и представило в парламент проект закона

Железнодорожный мост у села Муганлы, в Шахырлы. Начало XX века

о финансировании работ по восстановлению этой дороги, и в мае 1919 года парламент принял постановление о выделении из государственного бюджета суммы в 100 млн. манатов. Наряду с этим, в период АДР была построена и принята к эксплуатации ветка от станции Алят до ст. Зубовка (ныне ст. Ширван).

Министерство путей сообщения Азербайджана уделяло внимание и развитию международных связей. Уже **14 июля 1918 года был подписан договор о сотрудничестве с Главным управлением военных железных дорог и портов Османской империи**. Кроме того, 4 июня 1918 года Азербайджан, Османская империя, Грузия и Армения подписали в Батуме соглашение о разделе локомотивно-вагонного парка южно-кавказских железных дорог. Согласно документу, раздел должен был производиться пропорционально протяженности железных дорог на территории каждой из договаривающихся сторон. Однако из-за повальных территориальных притязаний Армении к соседям этот договор так и остался на бумаге. В результате **Азербайджан вынужден был 26 декабря 1918 года заключить двусторонний договор с Грузией**. В соответствии с этим документом Азербайджан обязывался предоставлять Грузии мазут и другие нефтепродукты, необходимые для нормального функционирования железных дорог. Грузия же обязывалась поставлять

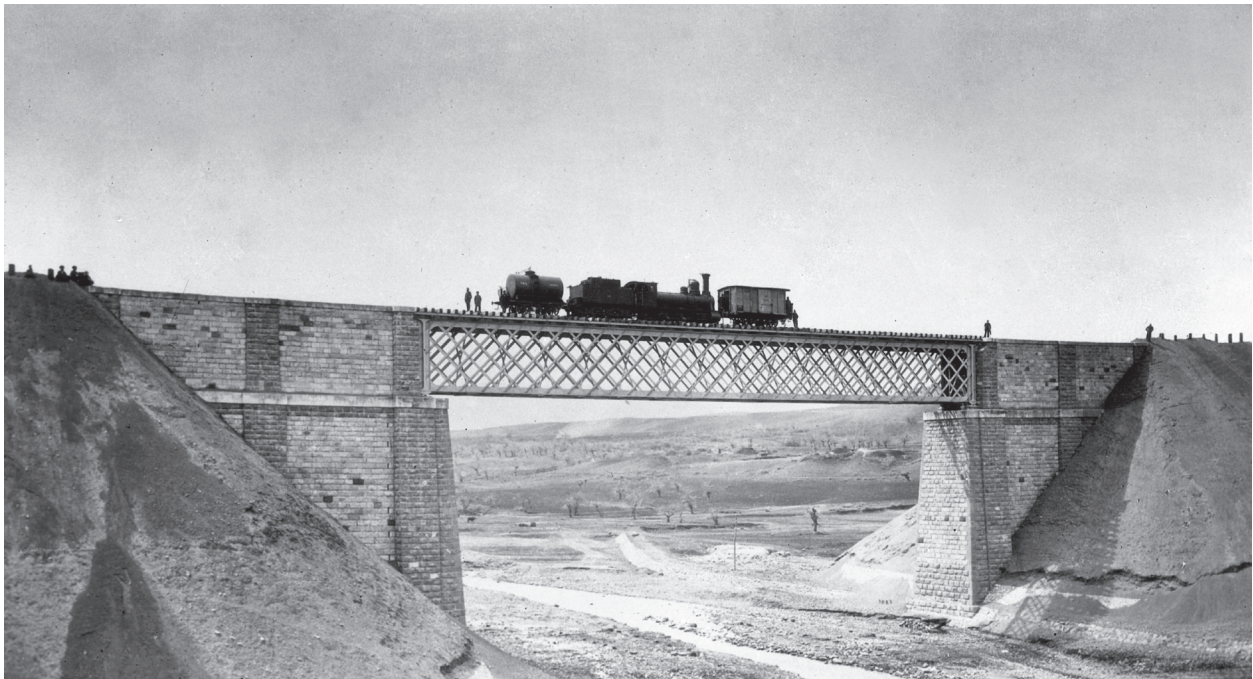
Азербайджану материалы и оборудование.

8 марта 1919 года между Азербайджаном и Грузией было заключено соглашение о железнодорожном сообщении. По условиям этого документа, весь подвижной состав железных дорог, имевшийся на территории договаривающихся сторон на 26 мая 1918 года, т.е. к моменту провозглашения независимости республик Южного Кавказа, оставался в их распоряжении до урегулирования данного вопроса арбитражным судом. Кроме того, одна из статей договора предусматривала выполнение заказов Азербайджанской железной дороги по капитальному и специальному ремонту в главной железнодорожной мастерской г. Тифлиса. 5 февраля 1920 г. между двумя странами было подписано транзитное соглашение.

17 апреля 1919 года **Управление железных дорог Азербайджана открыло в г. Батуме свое торговое агентство**. В соответствии с соглашением, подписанным начальником Управления железных дорог Т.Мелик-Аслановым и представителем торгового дома «Ф.А.Матиевич и Ко.» Э.Матиевичем, указанный торговый дом назначался представителем Управления железных дорог Азербайджана в Батуме, обязуясь выполнять все заказы управления, а также клиентов его коммерческих агентов.

Правительство Азербайджана уделяло пристальное внимание вопросам охраны желез-

Железнодорожный мост у города Товуз. Начало XX века



ных дорог и железнодорожных станций. Азербайджанская армия имела на вооружении три бронепоезда. 10 августа 1919 г. было учреждено, а **4 сентября начало функционировать военно-железнодорожное училище**, на которое возлагалась подготовка специалистов в области перевозки военных грузов и организации работы железных дорог в соответствии с военными нуждами. Первая группа учащихся состояла из 20 человек, в дальнейшем число их достигло 120.

В начале 1920 г. железные дороги Азербайджана имели 300 паровозов, 4 тыс. пассажирских вагонов, 2300 крытых товарных вагонов, 2 тыс. вагонов-платформ, 1600 цистерн. Путевые службы, депо и мастерские комплектовались специализированными кадрами рабочих и служащих. **В 1919 г. в Баку было открыто первое железнодорожное училище с преподаванием на азербайджанском языке.**

К весне 1920 г. общее число работников на железных дорогах Азербайджана достигало 11 тыс. Правительство планировало мероприятия по дальнейшему увеличению количества подвижного состава, развитию и совершенствованию железнодорожного хозяйства. Однако апрельский переворот 1920 года не позволил этим планам осуществиться. ❀

Продолжение следует

Литература

1. Azərbaycan dəmir yolu // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. I cild. Bakı, 2004
2. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti. Nəqliyyat // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. I cild. Bakı, 2004
3. Əliyev Q. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr – XX əsrin ilk onillikləri). Bakı, 2001
4. Məlik-Aslanov Xudadat bəy // Azərbaycan Tarixi Şəcərə Cəmiyyətinin xəbərləri. İkinci buraxılış. Bakı, 2001
5. Paşayev M.İ. Azərbaycanda dəmiryolçuların azadlıq mübarizəsi (1880–1920). Bakı, 2012
6. Алиева Р. Первый министр // Газета «Вышка», №6, 14 февраля 2003 г.
7. Таирзаде Н.А. К истории формирования технической интеллигенции в Азербайджане в конце XIX – начале XX в. // Из истории азербайджанской интеллигенции. Баку, 2009

The article provides brief data on the development of railways in the time of the Azerbaijan Democratic Republic (1918-1920). There is information on the measures of the state in the field of management of railways, normalization of the operation of railways in difficult military, political and economic conditions, as well as international cooperation in railway transport.