

Сабухи АХМЕДОВ,
доктор философии по истории

Железные дороги Азербайджана в XIX – XX веках: развитие железных дорог в 30-е годы прошлого века

Продолжение. Начало см. "IRS-Наследие", №98-101, 104, 107, 108

Начиная с 1930-х годов, в СССР социально-экономическая жизнь стала регулироваться так называемыми пятилетними планами экономического развития, или «пятилетками», которые позициони-



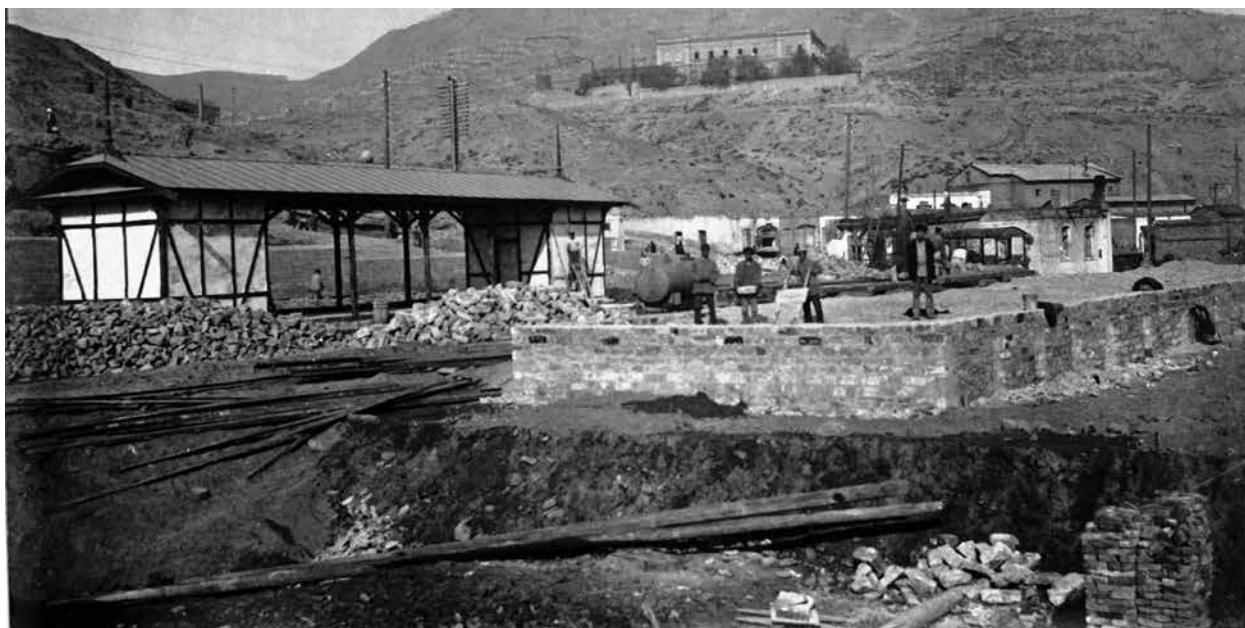
Строительство узкоколейной железной дороги на нефтепромысле им. 26 Бакинских комиссаров. Баку, 1935 г.

ровались как главный атрибут социалистической плановой экономики. При этом партийно-государственные органы всесоюзного и республиканского уровней регулярно спускали предприятиям и организациям неофициальные указания о перевыполнении ими же установленных плановых заданий, внося тем самым некоторую сумятицу в работу последних. Обычным делом были лозунги типа «Пятилетку за четыре года». Такие перевыполнения, вознаграждавшиеся орденами и медалями отдельным лицам и переходящими красными знаменами, достигались по большей части напряженным трудом рядовых работников, а нередко и попросту приписками. Первый пятилетний план охватывал 1928-1932-е годы.

В 1930 г. был введен в строй на полную мощность нефтепровод Баку – Батуми, что снизило нагрузку на железные дороги Азербайджана. Однако постройка новых нефтеперерабатывающих заводов вновь обернулась ростом перевозок нефтепродуктов. Если в 1930 г. ежедневно заполнялось 2766 железнодорожных цистерн, то в 1940 г. – уже около 7 тыс. В целом **нефть и нефтепродукты занимали главное место в железнодорожных грузоперевозках**. В 1932 г. на железных дорогах республики было перевезено 3.113 тыс. т нефти. В 1940 г. на железных дорогах Азербайджана планом было предусмотрено заполнение 343 тыс. цистерн, но в реальности было заполнено 368 тыс. Всего же в 1940 г. на стальных магистралях республики было перевезено 8,1 млн. т грузов.

В середине 30-х годов было ускорено строительство новых линий. В 1936 г. состоялось торжественное **открытие линии Алят – Миндживан**

Грузо-пассажирская станция в районе Баилово - Бибизйбат. 1933 г.



– **Кафан протяженностью 329 км.** Эта линия предназначалась главным образом для быстрой и дешевой доставки кафанских медных руд на предприятия РСФСР. В 1941 г. вступила в строй **линия от станции Миндживан до Джульфы на территории Нахчыванской АССР, что означало открытие прямого железнодорожного сообщения между Баку и Нахчываном.** Примечательно, что эта линия была целиком в ведении железнодорожного ведомства Азербайджана, хотя часть ее (около 40 км) проходила по территории Армении. Сдача этой магистрали стала значительным вкладом в транспортную инфраструктуру юго-западной части Азербайджана.

Одновременно шла напряженная работа по строительству железной дороги в южном направлении. В 1941 г., накануне войны были сданы **магистраль Османлы – Астара** протяженностью 185 км, от которой отходила 35-километровая **ветка Сальян – Нефтчала**, а также **ветка Аджикабул (Кази-Магомед) – Али-Байрамлы**. Общая протяженность линии Кази-Магомед – Али-Байрамлы – Османлы – Астара составляет 241 км.

Параллельно прокладывались новые **железнодорожные линии на Абшеронском полуострове**, в пригородной зоне Баку. В июне 1933 г. была сдана электрифицированная **линия Сабунчи – Забрат-2**, а имевшаяся на этом участке узкоколейная ветка разобрана. Спустя год была построена линия **Забрат-2 – Маштага** протяженностью в 8 км. В 1939 г. был сдан в эксплуатацию электрифицированный участок **Маштага – Бузовна**

протяженностью 9,5 км. Теперь жители Баку получили удобное транспортное сообщение с дачными массивами и морскими пляжами. **«Электричка» стала самым популярным видом транспорта среди жителей столицы Азербайджана и пригородов.** Уже на первом этапе внедрения электрифицированной железной дороги на Абшеронском полуострове – в 1927-1939 гг. по ней было перевезено 42,2 млн. пассажиров.

Вместе с тем в эксплуатации бакинского пригородного участка начали выявляться проблемы. Накануне войны здесь имелось всего 43 вагона. Подчиненность железных дорог Абшерона Бакинскому совету оборачивалась помехами в приобретении запчастей и инвентаря, проведении ремонтных работ, привлечении кадров. В результате электропоезда, выходя на линию без необходимого ремонта, часто портились, и все это приводило к снижению скорости движения и общего уровня обслуживания. В 1938-1940 гг. объем пассажироперевозок снизился на 15%.

2 апреля 1940 г. президиум Верховного совета СССР по предложению Совнаркома АзССР издал указ о **переподчинении пригородного электрифицированного участка вокруг Баку Закавказской железной дороге.** И позитивные перемены не заставили себя долго ждать: уже к концу года значительная часть оборудования и подвижного состава была заменена новыми. Заменялись пути, вместо прежних деревянных опор контактной сети устанавливались металлические, на станциях проводились работы по благоустройству.

Электрическое депо электрифицированной железной дороги. Баку, 1934 г.



В мае 1941 г. устаревший подвижной состав был заменен современными на тот период моторвагонными электросекциями типа «СД».

В 1940 г. началось строительство участка пригородной электрической железной дороги **Сураханы – Кала – Мардакян – Бузовна** про-

тяженностью в 27 км. В строительных работах участвовали не только железнодорожники, но и около 10 тыс. добровольцев, которые трудились по воскресеньям. До начала войны в июне 1941 г. был готов перегон до селения Кала длиной в 12 км. **В 1940 г. общая протяженность железных**

дорог Азербайджана составила 1212 км, из них 3,5% приходилось на электрифицированные линии. Следует заметить, что на электрической железной дороге трудилось немало кадров азербайджанцев, среди которых имена передовиков **Г.Гулиева, Р.Мамедова, П.Гадирова, А.Мамедова** часто упоминались в печати. Известный железнодорожник Гаджаага Гулиев в 1948 г. был удостоен ордена Ленина – высшей государственной награды в СССР.

В 30-е годы строились и **узкоколейные линии**, хотя и не с прежним размахом. Этот вид транспорта был очень популярен в индустрии как средство перевозки как грузов, так и рабочих. Так, протяженность узкоколейных железных дорог в ведении



Интерьер вагона электропоезда производства завода "Динамо" на линии Баку-Сабунчи. Баку, 1934 г.

Электровоз в Бакинском порту. 1932 г.



«Азнефти» в 1930 г. достигала 139,8 км. Кроме того, в Сальяне протяженность промышленных узкоколейных линий составляла 14 км, в поселке Пута близ Баку – 1,6 км, на острове Артема – 15,1 км, на крупных нефтеперерабатывающих предприятиях Абшерона – 10 км.

В этот период на железных дорогах республики испытывались различные технические новшества, некоторые из них внедрялись. Так, в период первой пятилетки 1928-1932 гг. на участках Евлах - Аджигабул и Баладжары – Баку была введена **система автоблокировки**. С 1935 г. на железных дорогах республики стали использоваться новые паровозы и вагоны, в том числе **цистерны нового образца**, которые были четырехосными и имели емкость до 50 кубометров. К тому же часть их была оснащена термоизоляцией. Кроме того, появились специальные бункерные вагоны для перевозки битума.

На станциях залы ожидания стали обустраиваться более комфортабельно. Кроме того, в этот период на Бакинском вокзале была создана «комната матери и ребенка».

В 1940 г. численность работников железных дорог Азербайджана достигла 16,2 тыс. Отметим, что с середины 30-х годов наблюдалась тенденция роста численности женщин на мужских профессиях железнодорожников. В 1935 г. по всему СССР началось так называемое «стахановское

движение» - инициированное «сверху» движение перевыполнения трудовых планов и заданий. **В Азербайджане наиболее известными стахановцами среди железнодорожников были Рамазан Алиев, Яхья Гусейнов, Сетрах Агаджанов, Егор Арбузов.** Стахановцы и в целом ударники труда награждались орденами и медалями. В 1936 г. в Кремле состоялся торжественный прием представителей азербайджанских трудящихся партийно-государственной верхушкой СССР, среди участников этой встречи были и железнодорожники.

В 30-е годы отмечалось улучшение **социального положения железнодорожников, включая обеспечение жильем**. Следом за ремонтом уже имеющегося жилья последовало строительство новых домов. В 1933 г. на железных дорогах началось создание **отделов рабочего снабжения** (ОРС) – форма государственной розничной торговли, которые занимались продажей продовольственных и промышленных товаров в поселках железнодорожников, а также на вокзалах и станциях. Сеть ОРС включала также кафе и столовые, хлебопекарни, цеха по пошиву железнодорожной формы. Наряду с этим, в системе ОРС впервые были организованы вагоны-магазины, которые служили единственным источником необходимых потребительских товаров для железнодорожников, живущих и работающих на отдаленных станциях.

Один из цехов паровозного депо. Баку, 1935 г.



В 1931 г. все железнодорожные медицинские учреждения были переведены в подчинение Транспортно-санитарного управления Наркомата путей сообщения СССР. Такая централизация положительно сказалась на обеспечении кадрами, оборудованием, медикаментами. Необходимо отметить, что **в условиях Азербайджана медицинская служба на железных дорогах сыграла важную роль в становлении системы здравоохранения в целом.** После назначения наркомом здравоохранения видного медика, общественного и политического деятеля **Азиза Алиева** вблизи железнодорожных станций стали создаваться больницы и фельдшерские пункты, благодаря которым значительно расширились возможности оперативного оказания населению медицинских услуг, включая быструю доставку пациента в Баку или Тифлис. Организация медицинской службы вдоль железных дорог была возложена на **Алигейдара Аллахвердиева** – профессионального медика, в годы первой мировой войны начальника санитарного поезда, одного из создателей системы медицинского обслуживания в Чечне в 1917-1918 гг.

Важное значение уделялось и организации культурных услуг в железнодорожной системе. С этой целью открывались дома культуры и военно-спортивные клубы.

В 30-е годы стал все острее проявляться дефицит национальных кадров железнодорожников. В 1930 г. открылся Тифлисский железнодорожный институт, и в том же году усилиями **Худадат-бека Мелик-Асланова** был организован бакинский филиал этого вуза. Наряду с этим, свой вклад в подготовку местных кадров железнодорожников внес только что открывшийся транспортный факультет Азербайджанского института нефти, руководимый тем же Х.Мелик-Аслановым, который привлек сюда сильный преподавательский корпус. На факультете готовились специалисты в области эксплуатации железных дорог. **В 1933 г. было открыто Бакинское железнодорожное училище**, которое в 1946 г. было преобразовано в техникум. Наряду с этим, в подготовке среднего и младшего технического персонала определенную роль сыграл Кировобадский (г. Гянджа) железнодорожный учебный комбинат.

Комната матери и ребенка на Бакинском вокзале. 1935 г.



Усилившиеся в 30-е годы по всему СССР политические гонения и террор нанесли тяжелый ущерб и железнодорожной отрасли Азербайджана. Сотни кадров были на основе стандартных сфабрикованных обвинений брошены в тюрьмы, отправлены в лагеря, расстреляны. Среди них и **Х.Мелик-Асланов, который в 1930-1933 гг. находился под арестом, проходя по так называемому делу «Азербайджанского национального центра»**, которое вел ГПУ НКВД. Благодаря заступничеству со стороны Мирджафара Багирова, партийного руководителя Азербайджана того времени, Х.Мелик-Асланов был освобожден и назначен заведующим кафедрой железных дорог Азербайджанского транспортного института, а затем кафедрой организации строительного дела в Азербайджанском строительном институте. Однако в августе 1934 г. последовал новый арест, и в этот раз не помогло даже высокое покровительство. **23 июля 1935 г. Худадат-бек Мелик-Асланов скончался в концлагере.** В 1959 г. был посмертно оправдан, а дело против него было прекращено.

В 1937 г. был арестован видный специалист железнодорожного транспорта **Иса Исаев**, которому принадлежат значительные заслуги в

техническом перевооружении железных дорог Азербайджана конце 20-х – начале 30-х годов. В 1943 г. он также умер в концлагере, а оправдан в 1956 г. Среди видных азербайджанских железнодорожников, ставших жертвой террора 30-х годов, также **Мирза Лятиф Мирзоев**. Был арестован и Алигейдар Аллахвердиев, организатор врачебно-фельдшерской службы на железных дорогах республики, но спустя некоторое время выпущен на свободу. Вернувшись к медицине, он в годы Великой Отечественной войны работал военным врачом, дослужился до звания майора, руководил эвакуационным госпиталем. ♦

(продолжение следует)

The article briefly describes the history of the development of the railways in Azerbaijan from the beginning of the 1930s to the start of the Great Patriotic War in 1941. Considerable attention is paid to the development of the first electrified railway in the USSR, which connected Baku with the suburbs. It also provides information about the development of secondary and higher education in the field of railway transport, well-known specialists, and the damage caused to the industry by Stalinist terror.