

**BİRİNCİ DÜNYA MÜHARİBƏSİ DÖVRÜNDƏ  
ŞİMALİ AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT****R.B.ƏSƏDOVA****AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutu**

Şimali Azərbaycanda Birinci dünya müharibəsi dövründə nəqliyyatın vəziyyətinin öyrənilməsi müharibə illərində ölkədə baş verən sosial-iqtisadi prosesləri obyektiv araşdırmaq üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Çünki nəqliyyatın müxtəlif növlərinin fəaliyyəti, yükdaşmalarının həcmnin və növlərinin dəyişməsi iqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrinə birbaşa təsir edirdi.

Bu baxımdan, Şimali Azərbaycanda dəmir yolu nəqliyyatı, quru və su nəqliyyatının müharibə dövründəki fəaliyyətinin tədqiq edilməsi böyük elmi aktuallığa malikdir. Lakin bu vacib məsələ müharibə dövrünün bir çox problemləri kimi, Azərbaycan tarixşünaslığında əsasən diqqətdən kənar qalmışdır. Yalnız Azərbaycan tarixi üzrə ümumiləşdirilmiş əsər və dərsliklərdə (1), həmçinin T.T.Vəliyev, S.S.Əliyarov və Q.Ə.Əliyevin monoqrafiyalarında və məqalələrində (2) bu məsələyə qismən toxunulmuşdur. Sovet dövründə rus və gürcü tədqiqatçılarının əsərlərində (3) də Birinci dünya müharibəsi dövründə nəqliyyatın vəziyyətinin ağırlaşmasının yalnız bəzi cəhətləri şərh edilmişdir.

Şimali Azərbaycanda Birinci dünya müharibəsi ərəfəsində quru və su yolları, xüsusən də dəmir yolu və neft kəmərləri nəqliyyat əlaqələrində mühüm rol oynayırdı. Bu dövrdə dəmir yollarının ümumi uzunluğu 840 verstə çatırdı. Onun da 467 versti Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Bakı və Gəncə quberniyalarının payına (Bakı – Böyük Kəsik sahəsi) düşürdü. Daha 176 verst Şimali Qafqaz (Vladıqafqaz) dəmir yolunun Bakı quberniyasının keçən hissəsinin (Biləcəri – Yalama sahəsi), 178 verst Naxçıvan və Şərur-Dərələyəz qəzalarından keçən Uluxanlı-Culfa dəmir yolu xəttinin, 19 verst Bakı-Sabunçu-Suraxanı (Neft sahəsi) dəmir yolu xəttinin payına düşürdü (4).

Birinci dünya müharibəsi dövründə Şimali Azərbaycanda iqtisadi və ticarət əlaqələrində əhəmiyyətli rol oynayan şose və torpaq yollarının sıx şəbəkəsi mövcud idi. Quru yolların ümumi uzunluğu 3908 verstə, o cümlədən şoseləşdirilmiş, yəni daş döşənmiş yolların uzunluğu 1413 verstə bərabər idi. Bölgələr üzrə quru yolları aşağıdakı kimi bölünmüşdür:

Bakı quberniyası üzrə ümumi yol 1344 verst, o cümlədən şose yolu 360 verst;

Gəncə quberniyası üzrə ümumi yol 1843 verst, o cümlədən şose yolu 640 verst;

Zaqatala dairəsi üzrə ümumi yol 342 verst, o cümlədən şose yolu 123 verst;

Naxçıvan və Şərur-Dərələyəz qəzaları üzrə ümumi yol 379 verst, o cümlədən şose yolu 290 verst (5).

Bu yollarla qəza mərkəzlərindən dəmir yolu stansiyalarına və əksinə müxtəlif təyinatlı yüklər, sərnişinlər daşınırdı. Bunun üçün dördtəkərli və üstüörtülü furqon tipli arabalardan (6), qismən də avtomobillərdən istifadə olunmasına başlanmışdı.

Birinci dünya müharibəsi ərəfəsində və dövründə Şimali Azərbaycanda istifadə edilən neft boru kəmərlərinin uzunluğu cəmi 782,5 verstə bərabər idi. Bunun 493 verstini Bakı-Batım ağ neft kəmərinin Azərbaycandan keçən hissəsinin, 247 verstini Abşeron yarımadasındakı neft mədənlərini neft emalı müəssisələri ilə birləşdirən boru kəmərlərinin, 42,5 verstini Dəllər-Gədəbəy neft kəmərinin (7) payına düşürdü və misəritmə zavodunu duru yanacaq təmin edirdi.

Bəhs olunan dövrdə Şimali Azərbaycanın əsas su yolları Bakıdan Xəzər dənizi vasitəsilə Salyan, Lənkəran, Ənzəli, Port-Petrovsk (Mahaçqala), Həştərxan istiqamətində idi. 1915-ci ildə Xəzər ticarət donanmasında 831 gəmi, o cümlədən 261 buxarla işləyən gəmi yük daşımaları ilə məşğul olurdu (8). 17 böyük buxar gəmisi – teploxod isə bilavasitə neft daşımaları ilə məşğul olurdu. Salyandan Yevlax stansiyasına kimi 554,7 km verstlik məsafədə Kür çayında da gəmilərin gediş-gəlişi vardı. Kür çayı ilə Salyanla Yevlax arasında 10 gəmi işləyirdi ki, onların da çoxu Bakı limanına gəlir, buradan yük doldurub aparırdı.

Birinci dünya müharibəsinin ilk ayları göstərdi ki, o dövrün başlıca nəqliyyat növü olan dəmir yolu nəqliyyatının mövcud vəziyyəti yük daşımalarının kəskin surətdə artması ilə bağlı yaranan problemlərin öhdəsindən gəlmək imkanında deyil. Qafqaz cəbhəsinin ehtiyaclarını ödəmək üçün Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Şərq (Bakı-Tiflis) və Cənub (Tiflis-Qars, Aleksandropol-Culfa) sahələri aydan-aya xüsusilə daha çox hərbi təyinatlı yüklər daşımağa məcbur olmuşdu. Qafqaz cəbhəsində döyüşlər başladıqdan sonra ilk dövrdə cəbhənin ehtiyaclarını ödəmək üçün əlavə olaraq Şərq sahəsi bir gün ərzində 300 vaqon, Cənub sahəsi isə 190 vaqon qəbul edib yola salmalı idi. Buna nail olmaq üçün isə dəmir yolunun maksimal rejim üzrə işlədiyi halda mümkün olan imkanından birinci sahədə 60 vaqon, ikinci sahədə 40 vaqon artıq göndərməli idi (9).

Müharibənin ilk dövründən vəziyyəti ağırlaşdıran digər mühüm cəhət o idi ki, Qara dəniz hövzəsində hərbi əməliyyatların başlanması ilə əlaqədar Qafqazın daxili rayonlarına Mərkəzi Rusiyadan Poti və Batım limanları vasitəsilə yük gətirilməsi, demək olar ki, tamam kəsilmişdi. Əvəzində bu yüklərin Vladıqafqaz dəmir yolu və Volqa-Xəzər su yolu ilə göndərilməsi geniş miqyas almışdı ki, onların da Qafqaz cəbhəsinə çatdırılması bilavasitə Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Şərq və Cənub sahələrinin üzərinə qoyulmuşdu.

Bütün bunların nəticəsində Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Şərq və Cənub istiqamətlərində 1914-cü ilin son aylarında yükdaşımaların həcmi dəfələrlə artmışdı. Hətta Qafqazda hərbi əməliyyatların başlanması ilə əlaqədar kommersiya yüklərinin və digər xüsusi yükdaşımalarının dayandırılmasından sonra da, bu dəmir yolu xətləri çox gərgin işləyirdi. Cənubi Qafqaz dəmir yollarındakı bütün ağ neft və benzin daşıyan vaqon-sisternlərinin parkının 8 sentyabr 1914-cü il tarixindən Hərbi Nazirliyin sərəncamına keçirilməsi (10) bu istiqamətdə əhəmiyyətli

tədbirlərdən biri, yaranmış gərgin vəziyyətdən çıxış yolu idi və cəbhənin, hərbi təyinatlı məhsul istehsal edən müəssisələrin duru yanacaq təminatını yaxşılaşdırmağa yönəldilmişdi.

Birinci dünya müharibəsinin başlanması xüsusən də, 1914-cü ilin sonu – 1915-ci ilin başlanğıcında Qafqaz cəbhəsində hərbi əməliyyatlar meydanının genişlənməsi və gərgin döyüşlər başlaması ilə əlaqədar Qars və Culfa istiqamətlərində hərbi təyinatlı yüklərin daşınması kəskin surətdə artdı. Cəbhə bölgələrinə daha çox canlı qüvvə, silah-sursat, hərbi texnika və s. bu kimi yüklər daşınması həmin dəmir yolu xətlərinin çox böyük gərginliklə işləməsinə gətirib çıxarmışdı. Bu da hakimiyyət dairələrini təcili tədbirlər görməyə məcbur etdi.

1915-ci ildə digər dəmir yolu magistrallarından buraya əlavə parovoz və vaqonlar gətirildikdən sonra Qafqazdakı dəmir yollarının yükburaxma qabiliyyəti əvvəlki illə müqayisədə xeyli dərəcədə artmışdı. 1915-ci ilin yazından etibarən bir gün ərzində Bakı-Tiflis dəmir yolu 16, Tiflis-Aleksandropol dəmir yolu 13 hərbi təyinatlı qatar qəbul edib yola salmağa başlamışdı (11). Vaqonlarla ifadə edildikdə, bu rəqəmlər müvafiq olaraq 348 vaqon və 220 vaqon demək idi. 1914-cü illə müqayisədə 1915-ci ildə Bakı-Tiflis dəmir yolu 152 faiz, Tiflis-Aleksandropol dəmir yolu 147 faiz çox hərbi yüklü vaqon qəbul edib cəbhəyə göndərə bilmişdi.

Qafqaz cəbhəsinin ehtiyacları isə hərbi əməliyyatların genişlənməsi ilə əlaqədar daha sürətlə artırdı. Bunu aşağıdakı rəqəmlərdən aydın surətdə görmək mümkündür:

Cənubi Qafqaz dəmir yolu ilə:

1913-cü ildə – 331 013 nəfər;

1914-cü ildə – 968 876 nəfər;

1915-ci ildə – 1 599 176 nəfər hərbi rütbəli qulluqçu daşınmışdı.

Hərbi təyinatlı yüklərin daşınması sahəsində isə vəziyyət belə dəyişmişdi:

1913-cü ildə – 4 034 793 pud;

1914-cü ildə – 17 839 089 pud;

1915-ci ildə – 75 002 517 pud (12).

Hakimiyyət dairələri Cənubi Qafqaz dəmir yolunda yaranmış ağır vəziyyətdən çıxmaq üçün qatarlara daha çox vaqon qoşulmasına başlamışdı. 1915-ci ilin sentyabr ayından etibarən əsas dəmir yolu xətlərinə, əvvəllər buraxılmış 30000 pudluq yük qatarlarının yerinə, 60000 pudluq yük qatarları yola salınmağa başlamışdı. 1916-cı ilin payızından isə, Biləcəri-Tiflis magistralında yük qatarlarının ağırlığı daha da artırılaraq 70000 puda yüksəldilmişdi.

Cəbhə bölgəsinə bir-birinin ardınca hərbi yük dolu ağır vaqonların göndərilməsi isə öz növbəsində yük vaqonlarının normal dövriyyəsinə pozurdu. Hərbi əməliyyatlar bölgəsinə göndərilən vaqonlar vaxtında boşaldılıb qaytarılmır, stansiyalarda tıxaclar yaranmasına səbəb olurdu. Hərbçilər isə bir çox hallarda vaqonları boşaldandan sonra geri qaytarmaq əvəzinə reldən kənara aşırırdılar. Nəticədə arxa bölgələrdə yük vaqonları qıtlığı yaranırdı. Bu məsələdə ciddi qayda yaratmaq, cəbhəyə yaxın və arxa bölgələrdə dəmir yollarında uzlaşmaya nail olmaq üçün 1915-ci il sentyabrın 18-də çar İI Nikolay xüsusi fərman verdi (13).

Çarizmin həyata keçirdiyi tədbirlər vəziyyəti tam normallaşdırma bilməmişdi. Əksinə, 1916-cı il ərzində və 1917-ci ilin ilk aylarında

yükdaşımalar sahəsində vəziyyət fəlakətli şəkildə pisləşmişdi. Qafqaz cəbhəsi hərbi yükdaşımaları rəisinin məruzəsinə görə, 1916-cı ilin sentyabr, oktyabr, noyabr ayları ərzində ordu üçün 3500 min pud əvəzinə 1778 min pud və ya normanın 50 faizi qədər yük daşınması mümkün olmuşdu (14). 1916-cı ilin sonu – 1917-ci ilin başlanğıcında gün ərzində yola salınmayan vaqonların sayı 104-ə, 1917-ci ilin mart-aprel aylarında isə daha yüksək həddə – 117-yə çatmışdı. Hələ bu səviyyəni də saxlamaq üçün dəmir yolu idarəsinə 60 yeni parovoz lazım idi. Çünki mövcud parovoz parkının 20 faizi gərgin iş rejiminə görə, vaxtında təmir işləri aparılmadığına görə artıq yararsız hala düşmüş, istismardan çıxarılmışdı (15).

Müharibənin ilk illərində Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Şərqi və Cənub istiqamətlərində aydan-aya artan hərbi yüklərin daşınmasını təmin etmək üçün görülən tədbirlər bir nəticə vermədi. Mərkəzi hakimiyyət orqanları və hərbi komandanlıq həmin tədbirlərin heç birinin kifayət qədər səmərəli olmadığını dərk etdikdən sonra, 1916-cı ildə Qafqaz cəbhəsinin ehtiyaclarını ödəmək üçün yeni dəmir yolunun – Ələt-Culfa xəttinin inşasına başlamağı qərara aldı.

Dəmir yolu xətti Ələt stansiyasından başlayaraq Şirvan, Muğan, Mil düzənələrindən çəkilməli, 46-cı verstdə Kür çayını, 91-ci verstdə Araz çayını kəşib keçməli idi. Təqribən Bəhmənli stansiyası yaxınlığından (165-ci verstdən) başlayaraq Araz çayı vadisi ilə, Xudafərin körpüsündən Ordubada kimi 90 verstlik məsafədə ensiz çay yatağı boyunca inşa edilməli idi. Bu yeni dəmir yolu xətti 383-cü verstdə İran sərhədi yaxınlığında – Culfada Uluxanlı-Culfa və Culfa-Təbriz dəmir yolları ilə qovuşmalı idi. İşçi layihəsində dəmir yolu xəttinin keçəcəyi dağlıq sahədə ümumi uzunluğu 460 sajen olan 13 tunel inşası planlaşdırılmışdı. Layihədə həmçinin 13 stansiya, o cümlədən Ələt və Culfada yeni, müstəqil stansiyalar tikintisi nəzərdə tutulurdu (16).

1916-cı il iyulun 30-da Ələt-Culfa dəmir yolu xəttinin inşası işlərinə başlandı. Dəmir yolu tikintisinin podratçısı Cənubi Qafqazda yerli şəraitə və dəmir yolu çəkilməsi işinə yaxından bələd olan S.Podqurski, baş mühəndisi isə A.Treskinski idi. Bu mühüm dəmir yolu xəttinin inşası üçün zəruri olan materiallar və avadanlıqlar həm ölkə daxilində, həm də xaricdə sifariş edildi. Dəmir yolu çəkilməsi işlərində çalışmağa 50 min nəfərə qədər adam cəlb edilmişdi (17). Belə böyük işçi qüvvəsi bütün yol boyunca eyni vaxtda inşaat işlərinin başlanmasına imkan vermişdi.

Artıq, 1917-ci ilin sonuna kimi torpaq işlərinin 73 faizini, süni tikililərin 60 faizini, qaləriya və tunel çəkilməsinin 80 faizini tamamlamaq mümkün olmuşdu. Kür çayı üzərindən Qafqazda o dövrdə ən böyük – 152 sajen uzunluğunda körpü inşa edilmişdi. Həmçinin Ələt stansiyasından başlayaraq hazırlanmış dəmir yolu yatağına sürətlə rels döşənirdi. 1918-ci ilin başlanğıcında Ələtdən Bəhmənli stansiyasına kimi 165 verstlik sahədə rels döşənməsi işi əsasən başa çatdırılmış, işçi qatarların hərəkəti başlanmışdı (18). Lakin 1917-ci ilin sonu – 1918-ci ilin başlanğıcında Rusiyada və Qafqazda baş verən siyasi hadisələr tikinti işlərini davam etdirməyə imkan verməmişdi. Yalnız Ələtdən Zubovkaya (indiki Əlibayramlı) qədər 48 verstlik dəmir yolu xəttində qatarlar normal işləyə bilirdi.

Müharibə illərində Qafqaz cəbhəsində cərəyan edən hadisələrə

xüsusi tədqiqat həsr etmiş Sovet hərbi tarixçisi N.Q.Korsun da Cənubi Qafqazdakı dəmir yolları şəbəkəsinin döyüşən ordunun ehtiyaclarını ödəməyə qadir olmadığını ayrıca qeyd etmişdir. Müharibə illərində dəmir yolu nəqliyyatının gərgin istismarı, vəsaitin çatışmazlığına görə, hətta zəruri təmir işlərinin aparılmaması, yüksək ixtisaslı demiryolçuların, emalatxana, depo və xətt fəhlələrinin cəbhəyə göndərilməsi, cəbhə arxası işlərə səfərbər edilməsi vəziyyəti daha da gərginləşdirmişdi (19).

Ümumiyyətlə, Birinci dünya müharibəsi dəmir yollarının Rusiya imperiyası miqyasında xalq təsərrüfatının daha zəif sahəsi olduğunu aşkara çıxarmışdı. Cəbhənin artmaqda olan ehtiyaclarını bu və ya digər dərəcədə ödəmək, hərbi təyinatlı və mühüm həyati əhəmiyyətli digər yüklərin daşınmasını təmin etmək üçün dəmir yolu nəqliyyatı intensiv istismar edilirdi. Bununla bağlı gərgin qrafiklə işləyən parovoz və yük vaqonlarının vaxtlı-vaxtında, hətta cari təmir üçün də saxlanmaması tezliklə öz ağır nəticələrini göstərmişdi. Müharibə illərində vaqon və parovozların xarab olub sıradan çıxması geniş miqyas almışdı. Artıq, 1917-ci ilin yanvarında bütün imperiya üzrə parovozların 17,5 faizi, yük vaqonlarının isə 6,9 faizi istifadəyə tam yararsız vəziyyətə düşmüşdü (20). Yeni parovoz və vaqonlar istehsalı isə kəskin surətdə ixtisar edilmişdi.

Bakı istiqamətində hərbi təyinatlı yüklərin həddindən artıq dərəcədə göndərilməsi Şimali Azərbaycana digər məhsulların, xüsusən də ərzaq mallarının daşınmasında çox ağır bir vəziyyət yaratdı. Məsələn, Qafqaz canişini dəftərxanasından Zaqatala dairəsi rəisinə göndərilən 24 mart 1916-cı il tarixli fərmanda bildirilirdi ki, Zaqatala dairəsi üçün Şimali Qafqazdan alınmış toxumluq qarğıdalı və darı dolu vaqonları dəmir yolu ilə aprelin 20-dək daşımaq mümkün deyildir (21). Bu fakt aydın göstərir ki, Qafqaz canişinliyi işə qarışsa da, toxumluq taxılı dəmir yolu ilə vaxtında əkinçiyə çatdırmaq mümkün olmamışdı.

1916-cı ilin sonunda vəziyyət daha da pisləşdi, Biləcəri stansiyası yüklənmiş vaqonlarla tıxanmış vəziyyətə düşdü. Bununla bağlı, Vladıqafqaz dəmir yolu idarəsi 1917-ci il yanvar ayının 1-dən Petrovsk-Yalama istiqamətində yüklərin göndərilmək üçün qəbulunu dayandırdı (22).

Hərbi idarə, Yollar Nazirliyi və Bakı Birja Komitəsi nümayəndələrinin 1917-ci il yanvarın 4-də Rostovda keçirilən iclasında bu vəziyyət müzakirə edildi. Çıxış yolu kimi Petrovsk-Bakı istiqamətində ikinci dəmir yolu xəttinin inşası məsələsi qaldırıldı (23).

Müharibə Bakı-Batım ağ neft kəmərinin normal işini tamam pozdu. 1913-cü ildə bu boru kəməri ilə 22,6 milyon pud, 1914-cü ilin ilk 8-9 ay ərzində 10 milyon pud ağ neft göndərilmişdi. Müharibə başladıqdan sonra Qara dənizdən Aralıq dənizinə neft və digər Rusiya məhsullarının göndərilməsi dayandırıldığı üçün bu boru kəmərinin işi iflic vəziyyətə düşdü. 1915-1916-cı illərdə Bakı-Batım ağ neft kəməri ilə cəmi 3 milyon pud ağ neft daşınmışdı (24) ki, onun da hamısı Qafqaz canişinliyində yerli ehtiyaclara sərf edilmişdi.

Müharibə Şimali Azərbaycanda quru yollarının vəziyyətinə də mənfi təsir etdi. Yolların təmiri üçün, şose yolları çəkilməsi üçün vəsait ayrılması ixtisar edildi. Müharibənin ilk dövründən qoşqu heyvanlarının, arabaların və furqonların cəbhənin ehtiyacı üçün yığılması başlandı. Bu da müxtəlif bölgələr arasında yüklərin daşınmasını çətinləş-

dirdi. Həmin dövrdə dəmir yolu ilə yük daşınmasında çətinlik yarandığı bir şəraitdə daxili quru yolları ilə daşınmalı olan yüklərin həcmi kəskin sürətdə artdığı halda, daşıma vasitələri çatışmırdı.

Bütün bu faktlar onu göstərir ki, Birinci dünya müharibəsi illərində Azərbaycan ərazisindəki quru və su yolları, xüsusən də dəmir yolları, bütün imperiya miqyasında olduğu kimi, hərbi və mülki yükdaşımalarının öhdəsindən çətinliklə gəlirdi. Nəqliyyatın işini yaxşılaşdırmaq sahəsində atılan addımlar isə 1917-ci ildə baş verən inqilabi hadisələr, təsərrüfat əlaqələrinin pozulması ilə əlaqədar gözlənilən səmərəni vermədi.

#### ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan tarixi. 3 cildə, c. II, Bakı, 1964; Azərbaycan tarixi. 7 cildə, c. V, Bakı, 2001; XX əsr Azərbaycan tarixi. Prof. Y.B.Yusifov və T.T.Vəliyevin ümumi redaktəsi ilə, c. II, Bakı, 2004.
2. Vəliyev T.T. İmperializm dövründə Azərbaycanın sənayesi və proletariati. Bakı, 1987; Алияров С.С. Нефтяные монополии в Азербайджане в период Первой мировой войны, Баку, 1974; Əliyev Q.Ə. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr – XX əsrin ilk onillikləri). Bakı, Elm, 2001.
3. Сидоров А.Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране. – «Исторические записки». Т. 26, 1948 г.; Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914-1918 гг. М., 1939; Корсун Н.Г. Первая мировая война на Кавказском фронте. М., 1946. Базилая Ш.И. Закавказье в годы Первой мировой войны, Сухуми, 1968.
4. Əliyev Q.Ə. Göstərilən əsəri, s. 74, 182.
5. Yenə orada, s. 183.
6. Кавказский календарь на 1914 г., отд. справочный, с. 47.
7. Журнал Министерства путей сообщения, 1912 г., Кн. ИИИ, с. 178.
8. Azərbaycan tarixi, c.II, s. 727-728.
9. Базилая Ш.И. Ук. соч., с. 295.
10. Алияров С.С. Ук. соч., с. 19.
11. «Экономическая жизнь Кавказа», №4, 1921 г., с. 295.
12. Əliyev Q.Ə. Göstərilən əsəri, s. 114.
13. Журналы Особого совещания по обороне государства. 1915 г., М., 1975, с. 412.
14. Базилая Ш.И. Ук. соч., с. 300.
15. Васильев Н.Г. Ук. соч., с. 100-101.
16. Самойлов А. Алят-Джультфинская железная дорога. – «Закавказский транспорт», 1924 г., №1, с. 2.
17. Vəliyev T.T. Göstərilən əsəri, s. 226.
18. Самойлов А. Ук. соч., с. 1.
19. Корсун Н.Г. Ук. соч., с. 86.
20. Сидоров А.Л. Ук. соч., с. 62-63.
21. AR MDA, f.1, siy.1, iş 1176, vər.7.
22. «Каспий», №6, 8 января 1917 г.
23. Yenə orada, №15, 19 ənvarə 1917 q.
24. Журнал Министерства путей сообщения, 1916 г., кн. ВИ, с. 107.

## **ТРАНСПОРТ В СЕВЕРНОМ АЗЕРБАЙДЖАНЕ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

**Р.Б.АСАДОВА**

### **РЕЗЮМЕ**

Накануне войны в Северном Азербайджане эксплуатировались сухопутные дороги общей протяженностью 3 908 верст, в том числе шоссейные 1 413 верст, железные дороги 840 верст, водные пути Баку-Сальяны-Ленкорань, Баку-Петровск-Астрахань, а также по реке Кура между Сальянами и Евлахом. С началом военных действий прекратилась перекачка керосина по трубопроводу Баку-Батум, резко сократились перевозка частных грузов по железной дороге, а военные грузопотоки с каждым месяцем стали увеличиваться. Меры по увеличению пропускной и провозной способности железных дорог не дали ощутимых результатов и с начала 1917 года кризис транспортной системы нарастал.

## **TRANSPORT IN NORTHERN AZERBAIJAN DURING THE WORLD WAR ONE**

**R.B.ASADOVA**

### **SUMMARY**

On the eve of the World War One in northern Azerbaijan were being exploited main land roads with the length of 3908 verst including main roads with 1413 verst, rail-ways with 840 verst and also, the water ways of Baki-Salyan-Lenkaran, Baki-Petrovsk-Astrakhan and as well as by the river of Kurah between the districts of Salyan and Yevlakh. To the beginning of the war operations stopped pumping of kerosene on Baki-Batum pipe-line, sharply reduced transportation of goods by the rail-way but the military goods traffic began to be increased month by month. The measures on increasing of carrying capacity and the freight ability of the rail-ways couldn't bring appreciable results and beginning from 1917 crisis of the transport systems began to be increased.