

UOT: 94 (479.24):374.7

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В НАХЧЫВАН ЧЕРЕЗ ЗАНГЕЗУРСКИЙ РЕГИОН

©2025

КАМРАН ИСМАИЛОВ*

*Институт Истории и Этнологии им. А.А.Бакиханова НАНА
ORCID: 0000-0001-5486-7126; e-mail: ismayilov-kamran@mail.ru
<https://doi.org/10.59849/2523-4765.2025.1.52>

Резюме:

Одним из важнейших стратегических вопросов, стоящих в настоящее время перед Азербайджанской Республикой, является восстановление транспортно-коммуникационных связей с Нахчыванской Автономной Республикой, которая более 35 лет находится под экономической и транспортной блокадой со стороны Республики Армения. Согласно пункту 10 Совместного заявления Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации от 9/10 ноября 2020 года, ознаменовавшего завершение 44-дневной Второй Карабахской войны, предусмотрено разблокирование всех экономических и транспортных связей в регионе и обеспечение безопасности транспортного сообщения между западными районами Азербайджанской Республики и Нахчыванской Автономной Республикой с целью организации беспрепятственного передвижения граждан, транспортных средств и грузов в обоих направлениях.

История создания этой транспортно-коммуникационной линии, условно именуемой «Зангезурским коридором», восходит к периоду после оккупации Южного Кавказа Российской империей. В годы советской власти было завершено строительство железной дороги, соединяющей основную территорию Азербайджана с его составной частью – Нахчыванской Автономной Республикой, проходящей через территорию Армянской ССР, и началось строительство автомобильной дороги.

В статье рассматривается история возникновения вопроса «Зангезурского коридора», освещается процесс создания в царский период сети железных и автомобильных дорог, соединяющих Нахчыванский регион с другими территориями Южного Кавказа, начало строительства железной дороги Алят-Джульфа. анализируются решения, принятые правительством Первой Азербайджанской Республики по завершению ее строительства.

В статье также рассматриваются попытки Армении захватить Зангезурский и Нахчыванский регионы Азербайджана в 1918-1920 годах, резня, учинённая против тюрко-мусульманского населения регионов армянскими вооружёнными формированиями. Отмечаются негативные

последствия отделения Нахчывана от основной территории Азербайджанской Республики после передачи большевиками Зангезурского региона Армении в конце 1920-х годов.

Ключевые слова: Азербайджанская Республика, Республика Армения, Нахчыванская Автономная Республика, Зангезурский регион, Зангезурский коридор, транспортные и коммуникационные линии

ZƏNGƏZUR BÖLGƏSİ ÜZƏRİNDƏN NAXÇIVANA YOL - KOMMUNİKASIYA XƏTLƏRİNİN ÇƏKİLMƏSİ TARİXİNDƏN

©2025

KAMRAN İSMAYILOV*

* AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix və Etnologiya İnstitutu
ORCID: 0000-0001-5486-7126; e-mail: ismayilov-kamran@mail.ru

Xülasə:

Hazırda Azərbaycan Respublikasının həllinə çalışdığı ən strateji məsələlərdən biri onun 35 ildən artıqdır Ermənistan Respublikası tərəfindən iqtisadi və nəqliyyat blokadasında saxlanılan Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrinin bərpa edilməsidir. 44 günlük II Qarabağ müharibəsinin başa çatmasını bildirən, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistan Respublikasının baş naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidentinin imzaladıqları 9/10 noyabr 2020-ci il tarixli birgə Bəyanatının 10-cu maddəsinə əsasən bölgədəki bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpa edilməsi, Ermənistan Respublikasının vətəndaşların, nəqliyyat vasitələrinin və yüklərin hər iki istiqamətdə maneəsiz hərəkətinin təşkili məqsədilə Azərbaycan Respublikasının qərb rayonları və Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat əlaqəsinin təhlükəsizliyinə zəmanət verməsi nəzərdə tutulmuşdur. Şərti olaraq “Zəngəzur dəhlizi” adlandırılan bu nəqliyyat-kommunikasiya xəttinin yaradılması tarixi Cənub Qafqazın Rusiya imperiyası tərəfindən işğal edilməsindən sonrakı dövrə təsadüf edir və Sovet hakimiyyəti illərində Ermənistan SSR-nin ərazisindən keçməklə Azərbaycanı əsas ərazisini onun tərkib hissəsi olan Naxçıvan MR ilə birləşdirən dəmir yolunun tikintisi başa çatdırılmış, avtomobil yolunun tikintisinə başlanılmışdı.

Məqalədə “Zəngəzur dəhlizi”nin yaranması tarixinə nəzər salınır, çarizm dövründə Naxçıvan bölgəsini Cənubi Qafqazın digər əraziləri ilə birləşdirən dəmir yolları və şose yolları şəbəkəsinin yaradılmasından, Ələt - Culfa dəmir yolunun çəkilişinə başlanılmasından, tikintini başa çatdırmaq üçün Birinci Azərbaycan Respublikası hökumətinin qəbul etdiyi qərarlar təhlil edilir. Məqalədə 1918-1920-ci illərdə Ermənistanın Azərbaycanın Zəngəzur və Naxçıvan bölgələrini ələ keçirmək cəhdlərindən, bölgələrin türk - müsəlman əhalisinə qarşı törədilmiş qırğınlardan bəhs edilir, 1920-ci ilin sonlarında bolşeviklər tərəfindən Zəngəzur bölgəsinin Ermənistana verilməsindən sonra Naxçıvanın Azərbaycanın əsas bölgəsindən ayrı düşməsinin fəsadları qeyd olunur.

Açar sözlər: *Azərbaycan Respublikası, Ermənistan Respublikası, Naxçıvan Muxtar Respublikası, Zəngəzur bölgəsi, Zəngəzur dəhlizi, nəqliyyat - kommunikasiya xətləri*

FROM THE HISTORY OF THE ROAD – COMMUNICATION LINES LAYING FROM THE ZANGAZUR REGION TO NAKHCHIVAN

©2025

KAMRAN ISMAYILOV*

* A.A.Bakikhanov Institute of History and Ethnology, ANAS
ORCID: 0000-0001-5486-7126; e-mail: ismayilov-kamran@mail.ru

Abstract:

One of the most important strategic issues currently being addressed by the Republic of Azerbaijan is the restoration of transport and communications links with the Nakhchivan Autonomous Republic, which has been under an economic and transport blockade by the Republic of Armenia for over 35 years. According to paragraph 10 of the Joint Statement of the President of the Republic of Azerbaijan, the Prime Minister of the Republic of Armenia, and the President of the Russian Federation of November 9/10, 2020, marking the end of the 44-day Second Karabakh War, all economic and transport links in the region will be unblocked and transport security will be ensured between the western regions of the Republic of Azerbaijan and the Nakhchivan Autonomous Republic, ensuring the unimpeded movement of citizens, vehicles, and cargo in both directions.

The history of this transport and communications line, conventionally referred to as the “Zangezur Corridor”, dates back to the period following the occupation of the South Caucasus by the Russian Empire. During the Soviet era, construction of a railway connecting the mainland of Azerbaijan with its constituent territory, the Nakhchivan Autonomous Republic, passing through the territory of the Armenian SSR, was completed, and construction of a highway began.

This article examines the history of the Zangezur Corridor, highlights the process of creating a network of railways and highways during the Tsarist period connecting the Nakhchivan region with other territories of the South Caucasus, and the beginning of construction of the Alat-Julfa railway. It analyzes the decisions made by the government of the First Azerbaijan Republic upon completion of the railway.

The article also examines Armenia’s attempts to seize the Zangezur and Nakhchivan regions of Azerbaijan in 1918-1920 and the massacres committed against the region’s Turkic Muslim population by Armenian armed forces. The consequences of Nakhchivan’s separation from the mainland of the Republic of Azerbaijan following the Bolsheviks’ transfer of the Zangezur region to Armenia in the late 1920s are analyzed.

Keywords: Republic of Azerbaijan, Republic of Armenia, Nakhchivan Autonomous Republic, Zangezur region, Zangezur corridor, transport and communication lines

Введение

Экономическое, социально-культурное развитие, а также международные связи каждой страны и её регионов напрямую зависят от состояния транспортно-коммуникационной системы. Развитие транспорта оказывает серьёзное влияние на развитие всех отраслей национальной экономики, рост производства товаров и услуг, создаёт условия для привлечения инвестиций, стимулирует взаимный товарообмен, создание новых промышленных предприятий и внешнеэкономическую деятельность страны. Транспорт также влияет на состояние рынка труда и социальной сферы.

В целом, транспортная система, являясь важной составляющей инфраструктуры страны, считается одним из основных средств решения её социально-экономических задач. Недостаточное развитие транспортной системы создаёт серьёзные препятствия для развития страны и её регионов. Поэтому при определении приоритетов социально-экономического развития каждое государство, в первую очередь, учитывает текущее состояние и перспективы транспортной системы. Всё это имеет особое значение для Нахчыванской Автономной Республики, которая более 35 лет находится в условиях экономической и транспортной блокады со стороны Республики Армения. Изолированность автономной республики от основной части Азербайджана в транспортном отношении создает серьезные проблемы для ее жизнеобеспечения.

Краткая природно-географическая характеристика Нахчыванского региона

Природно-географические условия и специфический рельеф Нахчыванского региона – исторической территории Азербайджана, его неотъемлемой части, уникальные особенности его исторического развития, оказали влияние также на историю развития транспортно-коммуникационной системы этого региона.

Рельеф Нахчыванской Автономной Республики, расположенной на юго-западной оконечности Малого Кавказа и представляющей собой типичную горную территорию, в основном, состоит из равнинных и гористых участков. Его средняя высота над уровнем моря составляет 1400 метров. Амплитуда перепада абсолютных высот на территории Автономной Республики колеблется от 600 метров до 3906 метров. Средняя высота приараской равнины, которая занимает треть территории и считается самой низкой частью Автономной Республики, составляет около 800 метров. Две трети территории расположены на высоте 1000 метров над уровнем моря, а абсолютная высота 20 процентов территории составляет более 2000 метров.

Приараский пояс, образующий низменную зону Нахчыванской Автономной Республики, охватывает большую территорию Автономной Республики на

высоте 600-1000 метров. Эта территория начинается на северо-западе от Садаракской равнины и узкой полосой прижимается к берегам реки Араз высокими горами в Ордубадском районе, недалеко от населенного пункта Котам.

Горная часть Нахчыванской Автономной Республики занимает большую территорию, состоящую в основном из Зангезурского и Даралаязского хребтов и многочисленных других отрогов, и расположена на абсолютных высотах 1000-3900 метров.

Зангезурский хребет, средняя высота которого составляет 3200 метров, является самым высоким из всех хребтов Малого Кавказа. Его самая высокая вершина, Гапыджык (3906 метров), также является самой высокой вершиной Малого Кавказа в Азербайджане. Зангезурский хребет образует естественную границу между Нахчыванской Автономной Республикой и исторической областью Зангезур Азербайджана, а в настоящее время Сюникской областью (марзи) Республики Армения. В Зангезурском хребте высота нескольких вершин превышает 3500 метров (Набатдаг, Девебойну, гора Газангель, Сафардере, Яглыдере, Сарыдере, Шыхюрду), а высота нескольких вершин превышает 3000 метров (Агдабан, Салварты, Джамал, Араджи, Демирлидаг, Эйридаг, Союкдаг и др.). Абсолютная высота перевалов здесь колеблется от 2340 метров до 3700 метров. Даралаязский хребет расположен в северо-восточной части Нахчыванской Автономной Республики и тянется вдоль границы между Арменией и Автономной Республикой. Максимальная высота хребта колеблется в пределах 2400-2700 метров. Самая высокая вершина здесь достигает 2740 метров (гора Кечелтепе), а самый низкий перевал – 2200 метров. Даралаязский хребет также имеет очень сложную орографическую структуру.¹

Такой сложный рельеф оказал влияние на исторические транспортные связи Нахчыванского региона с соседними территориями, которые развивались, преимущественно, в двух направлениях: на юг – Южный Азербайджан, и на запад – Западный Азербайджан (Иреванская область) и Турции. Основным фактором, ограничивающим транспортные связи Нахчывана с другими территориями Северного Азербайджана, были именно вышеупомянутые природно-географические факторы, а именно – отделение Нахчывана от Зангезура горными хребтами Зангезур и Даралаяз. Несмотря на сложные рельефные условия, Нахчыван на протяжении всей истории составлял с Северным Азербайджаном единое этническое, политическое, культурно-духовное пространство.

Строительство транспортно-коммуникационных путей в Нахчыван в царское время

После оккупации Нахчывана царской Россией, регион превратился в основной пункт транзитной торговли с Ираном. Торговые караваны из Ирана, проходя через Джульфинскую переправу на реке Араз, направлялись в чер-

¹ **Naхçıvan Muxtar Respublikası coğrafiyası.** https://az.wikipedia.org/wiki/Naх%C3%A7%C4%Naхçıvan_Muxtar_Respublikası%20coğrafiyası

номорские порты, Россию и Европу по маршруту Нахчыван-Иреван-Тфлис (Тебризско-Тифлиссский торговый путь).

Другой караванный путь начинался из восточных провинций Османской империи и западных провинций Северного Ирана (Южного Азербайджана), проходил из Нахчывана в Шушу, и через него достигал Прикаспийского побережья. Согласно В.Н.Григорьеву, этот путь простирался вдоль реки Алинджачай. Наличие многочисленных развалин караван-сараев на этом пути указывало на то, что это был торговый путь. Параллельно этому пути шёл другой путь к истоку реки Нахчыван и далее в сторону Карабаха. Поскольку оба маршрута были очень узкими и проходили через крутые горы, передвигаться по ним можно было только на вьючных животных. Транспортное сообщение с Даралаязским, Карабахским, Гянджинским и Гейчинским регионами Азербайджана осуществлялось по тропам вдоль рек Арпачай и Джахричай.²

Между Ордубадским магалом, расположенным на юго-востоке Нахчыванской области и Нахчыванским магалом, существовала прямая дорога, но для переправы в Карадагский район, расположенный на другом берегу Араза, приходилось использовать паромы на реке. Одна из таких переправ находилась к югу от города Ордубад, напротив села Сияри, а другая – у села Яйджи. Всего через реку Араз для переправы из Нахчывана в Южный Азербайджан действовало несколько паромов. Они действовали вблизи сел Дахне и Карагасанлы Шарурском магале, вблизи сел Шахтахты и Аббасабад Нахчыванского магала, а также вблизи сел Яйджи и Даста и города Ордубад Ордубадского магала.³

С севера и востока Ордубадский магал был окружен Зангезурским хребтом (В.Григорьев называет его Карабахским хребтом – К.И.). Здесь Зангезурский хребет постепенно возвышается в юго-восточном направлении, достигая своего максимума на горе Капыджык, а от Капыджка снова начинает понижаться к югу. В 12-13 километрах к югу от горы Союкдаг (3161 метр) он резко обрывается крутыми ступенями и спускается к руслу реки Араз крутыми скалистыми склонами. Такой рельеф делал практически невозможным транспортное сообщение с севера и востока. Тем не менее, ордубадцы использовали несколько дорог для установления связи с Зангезуром и Карабахом. В. Григорьев упоминает названия двух дорог, проходящих через Зангезурский хребет: вдоль долины Гиланчая через село Бист и вдоль долины Ордубадчая через село Нус-Нус.⁴

Однако из Ордубада в Зангезур вело несколько других дорог (троп), которые также тянулись по долинам рек, стекающих с южных склонов Зангезура (Устучай, Ванандчай). Однако все эти дороги (тропы) были

² Василий, Григорьев. **Статистическое описание Нахичеванской провинции.** – Санкт-Петербург: тип. Деп. внеш. торг., 1833, с.22.

³ Qabil, Əliyev. **Qafqazda nəqliyyatın inkişafı (XVIII əsrin sonu – XX əsrin başlanğıcı)**, Bakı, Turxan NPВ, 2019, s.38.

⁴ Василий, Григорьев. **Статистическое описание Нахичеванской провинции,** с.189.

непроходимы даже для небольших повозок, и путники добирались до пункта назначения только на лошадях и ослах (Рельеф и климат Нахчывана не позволяли широко использовать здесь верблюдов в качестве транспортного средства для перевозки грузов – К.И.).

В описании Нахчыванской губернии В.Григорьевым также содержатся краткие, но весьма интересные сведения о транспортном положении территорий того времени, через которые в советский период проходила железная дорога Алят – Джульфа, в настоящее время получили название «Зангезурского коридора» (линии Ордубад – Мегри – Минджван). Автор указывает, что из Ордубадского уезда в южную часть Карабаха (Зангезур – К.И.) вдоль реки Араз шла дорога. Он показывает, что на пути от Ордубада до Мегри имелись крутые скалы, которые доходили до реки Араз, и что эта дорога представляла собой тропу, по которой с трудом могли пройти вьючные животные. Он пишет, что эта тропа была почти искусственной – либо проложенной сквозь скалы, либо по самому краю реки, насыпанной землёй в воду.⁵

Главным преимуществом этой дороги было то, что ею можно было пользоваться даже зимой, и что она была кратчайшим путём из Нахчыванского уезда в Мильскую равнину Северного Азербайджана.

Кстати, интересные сведения об этой дороге можно найти и в средневековых источниках. В своём знаменитом труде «Тарихи алами арайи Аббаси» («Мироукрашающая история Аббаса») Искандер Мунши, описывая путешествие шаха Аббаса в Ордубад и Карабах в 1605 году, подробно рассказывает о том, как его войска проходили по этой дороге, и о её трудности, указывая, что идея шаха Аббаса заключалась в том, чтобы пройти из Ордубада в Карабах и двинуться в Ширван. Дорога из Ордубада в Карабах, проходящая через «Али-Дареси» (Ущелье Али), представляет собой узкую горную дорогу, по которой двум всадникам очень трудно пройти бок о бок. Было приказано, чтобы эмиры, и различные племена проходили через это ущелье дороге группами и собирались в Чулде и Баргюшаде. Из-за труднопроходимости этой дороги и необходимости ожидания прохождения бесчисленных воинов, шах вынужден был провести десять дней в прекрасном Ордубаде, доставив удовольствие местным жителям.⁶

Как видно, хотя взаимосвязи Нахчывана с другими регионами Северного Азербайджана из-за суровых горных условий, в основном, осуществлялись через регионы Иреван, Гянджа и Карадаг (регион Южного Азербайджана), существовали также дороги, ведущие из Нахчывана в Зангезур и Даралаяз. Однако, в отличие от дорог, ведущих на запад и юг, примерно до 1940-х годов, дороги на север, в основном, проходили через высокие горные перевалы, и людям приходилось использовать лошадей и других вьючных

⁵ Василий, Григорьев. **Статистическое описание Нахичеванской провинции**, с.189-190.

⁶ İsgəndər bəy Münşi. **Dünyanı bəzəyən Abbasın tarixi (Tarixə-aləmarayə-Abbas)**. II kitab. Fars dilindən çevirən Şahin Fazil. Bakı, “Şərq-Qərb” nəşriyyatı ev”, 2014, 1499 s., s.1314.

животных для передвижения по этим дорогам. В суровые зимние месяцы эти дороги становились практически непроходимыми. Дорога, ведущая на восток вдоль реки Араз, также не стала традиционным торговым путем, так как проходила по очень труднопроходимым местам. Такая ситуация продолжалась примерно до середины XIX века.

После завершения оккупации Южного Кавказа, царская Россия, исходя из своих экономических и военно-стратегических целей, приступила к реализации планов строительства шоссейных и железных дорог в регионе, в которых Нахчыван, как приграничный регион, занимал важное место.

Освоение природных богатств региона зависело, прежде всего, от обеспечения их доступности, чего было невозможно достичь в условиях бездорожья. Поэтому царские власти считали создание дорожной инфраструктуры, охватывающей все территории Южного Кавказа, главным условием завершения экономического завоевания региона. Для освоения и эксплуатации региона царские власти приступили, в первую очередь, к строительству здесь разветвлённой сети шоссейных дорог. Для этой цели в 1867 году распоряжением наместника Кавказа был создан специальный орган – Закавказский дорожно-строительный комитет. Дороги во всём регионе были разделены на 4 группы по степени важности. Поскольку Нахчыванский уезд и без того считался окраинной пограничной территорией империи, особое значение придавалось укреплению связей с этим регионом.

В 1865 году началось строительство шоссейной дороги, соединяющей столицу Кавказского наместничества – города Тифлис с Джульфой, пограничным и таможенным пунктом с Ираном, и оно было завершено десять лет спустя, в 1875 году. Целью строительства дороги было обеспечение транзита из Азии в Россию и Европу по дороге Тебриз - Джульфа, а не по дороге Тебриз - Трабзон.⁷

Для облегчения сообщения с Баку и Каспийским морем большое значение имело строительство колесной дороги Нахчыван - Биченек - Горус - Шуша - Зардаб (впоследствии было признано целесообразным продлить дорогу не до Зардаба, а до Евлаха – К.И.). Как уже упоминалось, эта дорога использовалась и ранее. Однако она была преимущественно грунтовой и могла пересекаться только вьючными животными. Уже в начале 1860-х годов дорога была преобразована в шоссе, для облегчения проезда повозок и экипажей по различным участкам этой дороги, в частности, была построена 13,5 – верстная гужевая дорога между рекой Забух и рекой Хакари в Зангезурском уезде, в последующие годы для движения повозок с привлечением местного населения была сдана в эксплуатацию 88-верстная дорога от Шуши до Горуса, а через реки были построены мосты. В 1995 году также были завершены земляные работы на дороге между Евлахом и Шушой.

Согласно протоколу комиссии, утвержденному наместником Кавказа, великим князем Михаилом Николаевичем 1 июня 1871 года, из всех дорог 2-й

⁷ О шоссейных дорогах на Кавказе. Кавказский календарь на 1876 год. III отделение. Тифлис, 1875, с.95.

категории, считавшихся необходимыми для постройки на Южном Кавказе, дорога из Нахчывана в Шушу считалась важнейшей.

Строительство этой дороги позволило бы связать эту обширную территорию, богатую природными ресурсами, с долиной реки Куры и дорогой Баку - Тифлис с севера, а с долиной реки Араз и дорогой Тифлис - Иреван - Джульфа – с юга. Таким образом, все районы Южного Кавказа охватывались бы магистральными дорогами. Протяженность строящейся дороги Шуша - Горус - Биченек - Нахчыван составляла 170 верст. Строительство этой дороги создавало возможность прямого выхода на дорогу Шуша - Агдам - Евлах. Раньше для выхода на эту дорогу необходимо было двигаться по длинному маршруту (Нахчыван - Иреван - Дилижан – станция Ени-Агстафа - Гянджа - Шуша). С постройкой дороги это расстояние в 540 верст сокращалось в 3 раза (170 верст).⁸

После того, как река Араз стала границей между Россией и Каджарской империей, дорога Нахчыван - Биченек - Энгелюрд - Шеки - Горус – Лысагорск-Шуша - Евлах считалась кратчайшим путём к р. Кура, Каспийскому морю и Баку.

Наибольшую сложность при подготовке к строительству дороги представляло расстояние от Шуши до Горуса в Елизаветпольской губернии и от города Нахчыван до перевала Биченек в Иреванской губернии. Подготовительные работы к строительству дороги были начаты в 1869 году бывшим начальником Зангезурского уезда майором Старицким. В том же году началось строительство шоссейной дороги (строительство началось со стороны Шуши, а в 1872 году – со стороны Биченека. – К.И.), и, в целом, было завершено в 1876 году.

Дорога была преимущественно гравийной и предназначалась для движения экипажей и телег. Строительство этой дороги имело также большое значение с точки зрения усиления административно-полицейского контроля властей над населением уездов, а также облегчения управления ими. Конечно, строя эту дорогу, царизм преследовал и чисто экономические цели, стремясь обеспечить кратчайший и более удобный выход к транзитным путям Катарской (Зангезурской) меди. Дорога Евлах - Шуша - Горус была единственной удобной дорогой, соединявшей Зангезурский уезд с остальной частью Елизаветпольской губернии, и играла важную роль в экономических связях края.⁹

Фактически, на строительство дороги из казны не выделялось никаких средств, и все работы велись за счёт и с участием местного населения. Только на участке дороги в Нахчыванском уезде, в районе Биченека было задейство-

⁸ Обзор дорожных работ, находящихся под ведением Строительно-дорожного комитета, но производящихся не на суммы Государственного казначейства, а на земские суммы. Дорога от Шуши до Нахичевани. Кавказский календарь на 1876 год. III отделение. Тифлис, 1875, с.119.

⁹ Qabil Əliyev. *Qafqazda nəqliyyatın inkişafı (XVIII əsrin sonu – XX əsrin başlanğıcı)*, s. 200.

вано 77 486 человек, из которых ровно половина – 34 733 человека – работали непосредственно сами, а остальные «давали свои уроки в подряд», т.е. работали по подряду.¹⁰

Именно поэтому в народе эту дорогу также называли «Народной дорогой». После строительства дороги по ней стала осуществляться и почтовая связь.

Участок дороги Биченек - Горус имел очень сложный рельеф, и передвигаться по нему можно было только на лошадях с повозками, да и то в засушливый период. В начале XX века, в результате частичного шоссирования этой дороги, по ней уже можно было передвигаться на гужевом транспорте (повозках). В указанный период дорога Нахчыван - Биченек - Горус - Шуша - Евлах считалась главной сухопутной дорогой, напрямую соединяющей Нахчыванский край с остальными регионами Северного Азербайджана.

Большая часть дороги была грунтовой, лишь отдельные участки имели каменное и гравийное покрытие, а непогода часто делала дорогу непригодной для использования. Поэтому Особая комиссия Кавказского наместничества, занимавшаяся изучением состояния дорог, на своем заседании в 1908 году рекомендовала в первую очередь шоссировать дорогу Нахчыван-Биченек, а также восстановить обрушившиеся мосты и другие искусственные сооружения на дороге.¹¹

Хотя, вступившие в строй несколько позже, железные дороги Тифлис - Елизаветполь - Баку и Тифлис - Александрополь - Джульфа снизили экономическое значение дороги Шуша - Горус - Биченек - Нахчыван для Нахчывана, эта магистраль долгое время использовалась как самая краткая дорога из Нахчывана в Шушу и Евлах, и имела жизненно важное значение для азербайджанского населения Зангезура.

В начале XX века действовала также грунтовая дорога Джульфа - Аза - Ордубад (45 верст) как продолжение дороги Нахчыван - Джульфа. На заседании Особой комиссии Кавказского наместничества по дорогам одним из насущных вопросов было признано шоссирование дороги Джульфа - Ордубад и строительство на ней искусственных сооружений и.¹²

Накануне Первой Мировой войны строительство 210-верстной дороги, пересекавшей всю территорию Нахчыванского края с запада на восток, проходившей через Нахчыван и Джульфу и соединявшей населенный пункт Гамарлы с городом Ордубад, оказало существенное влияние на расширение связей Нахчывана с соседними областями, в первую очередь, с городами Иреван и Тифлис.

¹⁰ Обзор дорожных работ, находящихся под ведением Строительно-дорожного комитета, но производящихся не на суммы Государственного казначейства, а на земские суммы. Дорога от Шуши до Нахичевани, с.121.

¹¹ Qabil Əliyev. **Qafqazda nəqliyyatın inkişafı (XVIII əsrin sonu – XX əsrin başlanğıcı)**, s. 201.

¹² Qabil Əliyev. *Yenə orada, Qafqazda nəqliyyatın inki...*, s.201.

В 1864 году из Тифлис в Нахчыван была проложена и первая телеграфная линия.

Железнодорожные проекты, реализованные царским правительством на Южном Кавказе, особенно линии, проходившие по территории Тифлисской и Иреванской губерний, сыграли важную роль во включении Нахчыванского региона в транспортную сеть всей империи.

После ввода в 1899 году в эксплуатацию железной дороги Тифлис - Карс началось строительство железной дороги до Иревана, а затем до Джульфы. Первый участок этой дороги – линии Александрополь - Улуханлы и Иреван - Улуханлы (общая протяжённость 146 вёрст) был сдан в эксплуатацию спустя 3 года – в декабре 1902 года. Хотя разрешение на строительство железной дороги Улуханлы - Джульфа было получено ещё в 1903 году, работы по проведению изыскательских работ на участках прохождения дороги, составление технического проекта, выделение финансовых средств и отчуждение земель заняли много времени, и приступить к строительству дороги протяжённостью 177 вёрст удалось лишь в конце 1904 года. Строительные работы велись ускоренными темпами, и уже через год были завершены земляные работы и укладка рельсов на участке Улуханлы - Нахчыван.

Наконец, осенью 1907 года участок железной дороги между Нахчываном и Джульфой был достроен, и 20 января 1908 года состоялось официальное открытие дороги. Таким образом, железная дорога, соединяющая город Тифлис, центр Кавказского наместничества, с Джульфой, пограничным пунктом с Ираном, была введена в эксплуатацию. Дорога обеспечивала транспортную связь Нахчыванского региона с городом Иреван и другими районами губернии (Шарур, Улуханлы, Александрополь), с Тифлисом, а так же с главными городами Северного Азербайджана - Гянджой и Баку. В то же время эта дорога стала играть важную роль в развитии торговых отношений между Российской империей и Ираном. В 1914 году была построена железнодорожная переправа на реке Араз между двумя частями города Джульфа. Хотя официально дорога Джульфа-Тебриз была введена в эксплуатацию в 1916 году, учитывая военные нужды, грузовые поезда по ней начали ходить годом ранее.¹³ После ввода в эксплуатацию железной дороги Джульфа - Тебриз Нахчыванский регион стал транзитной территорией, через которую осуществлялись межгосударственные сообщения, или, выражаясь современным языком, транспортным хабом.

Начало строительства железной дороги Алят-Джульфа

Хотя железная дорога Тифлис-Джульфа была важным путём сообщения для Российской империи с Ираном, она не была самым коротким и эконо-

¹³ Общество Табризской железной дороги. Положение о временном движении. Тифлис: Тип. Канц. Наместника Его Императорского Величества на Кавказе, 1915. 11 с.

мически эффективным путём. Пропускная способность дороги также оказалась ниже ожидаемой, что в конечном итоге приводило к удорожанию перевозимых товаров. Чтобы добраться из Нахчывана в Баку этим путём, необходимо было преодолеть расстояние 1000 км.

Военно-стратегические (усиление военного присутствия в Иране, реализация экспансионистских планов на Востоке) и торгово-экономические (реализация концессий и торговых соглашений, заключённых с иранским правительством, ускорение доставки импортируемых из Ирана товаров в центральные районы России, расширение экспорта Бакинской нефти и т. д.) потребности империи требовали строительства более короткой железной дороги до границы с Ираном. Учитывая эти факторы, в царских правительственных кругах разрабатывались проекты строительства альтернативных железнодорожных линий в Иран (Евлах - Корягино - Джульфа, Евлах - Корягино - Гарасу - Ахар, Гаджикабул - Корягино - Джульфа и др.). С этой целью российскими инженерами были проведены обширные технические и изыскательские работы и подготовлены соответствующие предложения. Однако, практически полное отсутствие транспортной инфраструктуры в приграничных с Россией районах Северного Ирана (Южного Азербайджана) делало невозможной реализацию всех этих проектов. Поэтому было отдано предпочтение проекту строительства линии Гаджикабул - Корягино - Джульфа. После ввода в эксплуатацию железной дороги Джульфа - Тебриз в 1916 году превосходство этого проекта стало общепризнанным. В 1913 году инженер Степан Чмутов в изданной им брошюре обосновал экономические и геолого-технические аспекты проекта железной дороги Гаджикабул - Джульфа. Автор на конкретных цифрах доказал, что эта линия будет дешевле других проектов, будет экономически эффективна и даст толчок развитию сельского хозяйства и промышленности в районах, через которые она проходит.¹⁴

В другой публикации обосновывалось военно-стратегическое значение железной дороги, которую предполагалось построить от Джульфы до Гаджикабула. Подчеркивалось, что в случае возможной войны с Османской империей, турецкая армия будет представлять угрозу железной дороге Карс - Александрополь - Иреван, а захват этой дороги затруднит снабжение ею русских войск, и предлагалось строительство альтернативной железной дороги Гаджикабул - Джульфа в качестве наилучшего варианта. В брошюре описывался рельеф дороги, приводились её технико-экономические обоснования и возможные финансовые затраты.¹⁵

¹⁴ Степан Чмутов. **К проекту железнодорожной линии от станции Аджикабул до станции Джульфа**, Закавказских железных дорог. Санкт-Петербург: тип. Либермана, 1913, 36 с.

¹⁵ **Записка о сооружении Южно-Кавказской железной дороги**, СПб: тип. «Правда», 1913. - 55 с.

Протяженность проектируемой дороги Алят - Джульфа составляла 383 версты, что было на 571 версту короче дороги Баку - Елизаветполь - Нафтлук - Александрополь - Джульфа.

Сложное положение, сложившееся на Кавказском фронте в период Первой мировой войны, убедило российское политическое и военное руководство в настоятельной необходимости строительства более короткой дороги в Джульфу с востока, из Баку, со стороны Каспийского моря. Это было обусловлено серьезными проблемами со снабжением русских войск, воюющих с турецкой армией на Кавказском фронте и в Иране. Существующая железная дорога Тифлис - Карс не в состоянии была справиться с этими проблемами. 4 февраля 1916 года наместник Кавказа Николай Николаевич обратился к председателю Совета министров Б. Штюрмеру с предложением срочно начать строительство железной дороги Джульфа - Алят. В отличие от первоначального варианта, дорога начиналась не от Гаджигабула, а от Алята, что было обусловлено тем, что уже была готова 78-верстная железная дорога Алят - Баку, а также преимуществами расположения этого последнего пункта на морском побережье. Позиция обоих министерств по строительству дороги была отражена в справке, представленной в Совет министров российскими Министерством финансов и Министерством путей сообщения, где была обоснована военно-экономическая необходимость строительства железной дороги.¹⁶

Ранее уже были начаты геологоразведочные работы на самом сложном участке железной дороги к востоку от станции Джульфа – в районе Мегри - Миндживан.

Учитывая исключительную важность этого пути для снабжения русской армии, сражавшейся на Кавказе, царское правительство 14 мая 1916 года дало разрешение на строительство железной дороги Алят-Джульфа. Под руководством инженера А.Трецкого работы велись на различных участках, где должна была пройти линия. Все расходы на строительство оплачивались из военного фонда. Население окрестных сел широко привлекалось к строительным работам, а с учётом требований военного времени, у них были конфискованы скот и повозки. Русские переселенцы, проживавшие в Мугани, работали на строительстве в качестве военнообязанных.

Учитывая, что строительство дороги Алят - Джульфа было необходимо для обеспечения нужд русской армии, рельсы с недавно введенной в эксплуатацию Кахетинской железной дороги были разобраны и отправлены на это строительство. Уже к 1917 году было завершено 73% земляных работ, строительства 60% искусственных сооружений и 80% строительства галерей и туннелей. На участке от Алята до станции Бахманлы были проложены рельсы, и по этому участку начали ходить грузовые поезда.¹⁷

¹⁶ Qabil Əliyev. **Qafqazda nəqliyyatın inkişafı (XVIII əsrin sonu – XX əsrin başlanğıcı)**, s. 158-159.

¹⁷ Зейнал Зейналов. **Стальной магистрали Азербайджана 100 лет**. Баку, Азернешр, 1980, с.55-56.

Глубокие политические процессы, происходившие в России и на Южном Кавказе в 1917 году, оказали свое негативное влияние на строительство железной дороги Алят - Джульфа. В последствие событий конца 1917 – начала 1918 года работы по строительству дороги были полностью остановлены. Большевистско-дашнакский Бакинский Совет, захвативший власть в г. Баку и Бакинской губернии, для контроля над всем Кавказом был заинтересован, прежде всего, в бесперебойной работе железной дороги Баку - Тифлис. Исходя из этого, был отдан приказ вывезти материалы, использованные при строительстве железной дороги Алят - Джульфа, в частности рельсы, и использовать их для ремонта дороги Баку - Тифлис.

Для защиты тюрко-мусульманского населения региона от нападений армянских вооружённых формирований, фронтовые части XI дивизии под командованием Кязыма Карабекир-паши в мае 1918 года, вошли на территорию Нахчывана.¹⁸

Приход османских войск в Нахчыван серьёзно обеспокоил председателя Бакинского Совета Народных Комиссаров С.Шаумяна, и в своих телеграммах И.Сталину и В.Ленину он просил Москву оказать срочную военную помощь для остановки турок.¹⁹

В телеграмме, отправленной в Совет Народных Комиссаров России 24 мая 1918 года, Шаумян сообщал, что турки после взятия Александрополя, двинули свои войска на Джульфу и что их целью является захват Северного Ирана и наступление на Баку, и что вторая цель беспокоит его больше. Сообщая о возможных направлениях движения турецких войск к Баку, С. Шаумян указывал, что наиболее удобным является наступление по дороге Джульфа-Баку. Информировав Москву о состоянии строительства железной дороги от Джульфы до Баку, глава Бакинского Совета сообщал, что уже всё полотно и мост через Куру готовы, рельсы проложены в 30 верстах от станции Алят, все материалы – рельсы, шпалы и т.д. имеются, что от Джульфы вдоль берега Араза, а затем от Мугани до Баку, вместе с полотном, идёт хорошая грунтовая дорога. Подчеркивая, что население по обе стороны железной дороги сплошь мусульмане, Шаумян предполагал, что турецкие войска двинутся в этом направлении, и поэтому предлагал принять меры для перерезки этой дороги, усиления дислоцированных в Гаджикабуле частей, переброски батальона по дороге Баку - Джульфа и вывоза оттуда большого количества собранного для железной дороги оборудования.²⁰

Конечно, к началу указанных событий, железная дорога Алят - Джульфа ещё не была достроена. Однако дорожное полотно было проложено, и на многих участках строительства велись земляные работы. Поэтому дорога

¹⁸ Fahrettin, Kırzioğlu. **Kazım Karabekir**, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1991, s.18; İsmayıl Musayev. **Azərbaycanın Naxçıvan və Zəngəzur bölgələrində siyasi vəziyyət və xarici dövlətlərin siyasəti (1917-1921-ci illər)**. Bakı: BDU, 1998, s.80, 83.

¹⁹ Степан, Шаумян. **Избранные произведения в 2-х томах**, т.2. М. Политиздат, 1978, с. 278-279, 281-283.

²⁰ Stepan Şaumyan. Seçilmiş əsərləri. II cild. Bakı, 1978, s.298-299.

Джульфа - Мегри - Зангилян - Алят действительно была наиболее удобным и кратчайшим путём для продвижения турецких войск к Баку. Видимо, именно это имел в виду С. Шаумян, упоминая направление Джульфа - Баку.

Несмотря на колониальный характер, политические, военно-стратегические и экономические цели, шаги, предпринятые царским правительством в конце XIX – начале XX веков по развитию транспортной системы региона в целях хозяйственного освоения и развития Южного Кавказа, привели к расширению транспортно-коммуникационных возможностей Нахчыванского региона, установлению транспортных связей региона с другими территориями Северного Азербайджана. В этой связи строительство автомагистрали Шуша - Горус - Биченак - Нахчыван, строительство и ввод в эксплуатацию железных дорог Тифлис - Александрополь - Джульфа и Джульфа - Тебриз привели к превращению этого региона Азербайджана в один из основных транспортных узлов Южного Кавказа. Однако прямая, кратчайшая транспортная связь региона с Северным Азербайджаном могла быть установлена только введением в эксплуатацию железной дороги Алят - Джульфа, строительство которой началось вдоль реки Араз в 1916 году, и которая должна была пройти через территории Ширванского, Миль - Муганского, Карабахского, Зангезурского и Нахчыванского регионов Азербайджана. Однако события, произошедшие в мире и регионе в конце Первой мировой войны, не позволили завершить это грандиозное строительство, имевшее большое значение для будущего Азербайджана и превосходившее железную дорогу Тифлис - Джульфа по всем социально-экономическим, военно-стратегическим и инженерно-техническим показателям. Вместе с тем, инженерно-технические работы, проведенные во время войны, определение направления дороги, проведение земляных и горных работ, создали прочную основу для практической реализации этого проекта в будущем.

Деятельность Правительства Первой Азербайджанской Республики по обеспечению транспортного сообщения с Зангезурским и Нахчыванским регионами страны

Нахчыванский и Зангезурский регионы имели большое значение для обеспечения территориальной целостности Азербайджанской Республики. На протяжении всего существования Республики проблемы этих регионов были стратегическим вопросом, находившимся в центре внимания правительства и парламента. Правительство Республики использовало все возможности и средства для защиты своих прав на эти регионы и предотвращения их оккупации Арменией, осуществляя наряду с военно-дипломатическими шагами и экономические меры.

В 1918-1920 годах Азербайджанская Республика предприняла ряд дипломатических, политических, военных и экономических шагов для обеспечения своих прав на Нахчыванский регион. Правительство Азербайджана осуществляло комплексные меры по налаживанию связей с Нахчыванским

регионом, в том числе по улучшению транспортной, почтово-телеграфной связи с ним и организации поставок нефтепродуктов.

Удаленность Нахчыванского региона от промышленного центра Баку была одной из основных причин неразвитости инфраструктуры (железной дороги, шоссейных дорог, почтово-телеграфной связи и т.д.) и экономической отсталости региона. Как уже упоминалось, в то время единственным транспортным сообщением между основной территорией Азербайджана и Нахчываном была железная дорога Баку - Тифлис - Александрополь - Джульфа. Однако изменение геополитической ситуации на Южном Кавказе в 1918 году значительно затруднило использование этой железной дороги. Теперь эта дорога проходила по территории трёх независимых государств – Азербайджана, Грузии и Армении. В частности, тот факт, что значительная часть железной дороги проходила по территории Республики Армения, делало практически невозможным оказание правительством Азербайджана какой-либо военной и экономической помощи Нахчывану. Поскольку сухопутные дороги, соединявшие основные территории Азербайджана с Нахчывном и проходившие через территорию Зангезурского уезда, контролировались армянскими вооружёнными формированиями, господствовавшими в Западном Зангезуре, наладить связи с этим регионом можно было только через территорию Ирана (Южного Азербайджана). Однако использование этой дороги также было сопряжено серьёзными трудностями. Правда, правительство предприняло определённые шаги по улучшению транспортной и почтово-телеграфной связи с Нахчываном, а также по доставке туда нефтепродуктов, однако для региона, находившегося в блокаде со стороны Республики Армения и подвергавшегося военной агрессии, этих мер оказалось недостаточно.

Учитывая все эти факторы, особенно в целях выведения Нахчывана из блокады, Правительство Азербайджанской Республики придавало особое значение скорейшему завершению строительства железнодорожной линии Баку - Джульфа. Правительство было уверено, что строительство железной дороги приведёт к укреплению связей Нахчывана с центром и усилению присутствия Азербайджана в регионе. Поэтому, Правительство рассматривало железную дорогу Алят - Джульфа, значительная часть которой проходила через Зангезур и Ордубад, как стратегический вопрос.

Важной составляющей стратегических планов Правительства в отношении Нахчыванского и Зангезурского регионов Азербайджана было установление транспортного сообщения с ними. Среди важных мер в этом направлении большое значение имело постановление Правительства о возобновлении строительства железной дороги Баку - Алят - Джульфа, которая обеспечила бы прямое сухопутное сообщение с Нахчываном. С этой целью правительство обратилось в парламент с соответствующим законопроектом, который был подробно обсужден на заседании законодательного органа 8 мая 1919 года.

В проекте закона было отражено много интересных моментов, касающихся строительства железной дороги Алят - Джульфа. В объяснительной записке к законопроекту, представленной Министерством Путей Сообщения,

подчеркивалось, что после завершения строительства железной дороги Джульфа - Тебриз, царское правительство разработало и начало строительство кратчайшего пути до Баку. Царская Россия придавала этой дороге большое значение. Таким образом, можно было бы кратчайшим путем доставлять товары из Ирана в Баку, а затем в Астрахань. Первоначально строительство дороги планировалось начать с Гаджикабула. Однако позже было решено начать с Алята. Общая протяжённость дороги составляла 387 верст (около 413 км), от Алята до Куры – 45 верст (около 48 км). Основная часть земляных работ по строительству дороги (75 процентов) была выполнена в годы Первой мировой войны, а рельсы проложены на протяжении 29 верст. Фактически железная дорога от Алята до Куры была готова. После Куры эта дорога проходила через равнины Ширвана, Мугана и Миля и доходила до моста Худаферин. Затем дорога вдоль Араза, через горы, достигала Ордубад, а оттуда – Джульфы. Таким образом, железная дорога Баку - Алят - Джульфа проходила по территории Бакинского, Джавадского, Джебраильского, Зангезурского и Нахчыванского уездов, согласно административно-территориальному делению Азербайджана того времени.

Согласно расчётам, общее расстояние между Баку и Джульфой составляло 461 версту (примерно 492 км), что было на 232 версты (247,5 км) короче дороги Баку - Тифлис - Джульфа. Это позволило бы доставлять товары из Ирана в более короткие сроки. Близость конечных пунктов дороги к границе с Османской империей позволяла установить короткое железнодорожное сообщение и с этим государством. Так, планировалось соединить дорогу Баку – Алят - Джульфа с действовавшими в то время железными дорогами Тебриз – Джульфа – Александрополь - Тифлис и Тифлис – Александрополь - Карс. С постройкой этой дороги Азербайджан играл бы ключевую роль в установлении сообщения между Россией, Ираном и Турцией.

Строительство железной дороги Баку – Алят - Джульфа являлось крупным магистральным проектом, который должен был играть важную роль в экономическом и культурном развитии регионов Аразской долины. Обширные степи, расположенные в этой зоне, не имели тесного транспортного сообщения с центрами Азербайджана – городами Баку и Гянджа. Поэтому невозможно было эффективно использовать эти территории, которые благодаря своему плодородию могли бы стать новыми зерновыми районами Азербайджана.

Наличие крупных запасов нефти на Ширванской равнине сулило большие перспективы для будущего страны. Благодаря водоканалам (арыкам), которые должны были быть построены из Араза, можно было посеять 200 тысяч десятин зерна и хлопка на Ширванской равнине и 1,2 миллиона десятин на Муганской и Мильской равнинах. Пшеница, полученная с земель, введенных в оборот в результате эксплуатации этих каналов, могла бы потребляться в Азербайджане, а 48-50 миллионов пудов зерна могло бы быть за валюту импортировано за границу.

Железнодорожная линия имела и большое экономическое значение для горных районов Джебраильского и Зангезурского уездов, через которые она должна была пройти. Здесь потребность в железной дороге была велика для транспортировки более развитой животноводческой продукции и лесных дубовых материалов на крупные рынки. Наличие в этом регионе месторождений меди и серебряно-свинцовых руд также усиливало значение железной дороги. Строительство железной дороги послужило бы не только укреплению связей между регионами Азербайджана и его центром, но и привело бы к созданию прямых транспортных связей с Нахчыванским и Ордубадским регионами, совершенствованию регионального управления, укреплению политической целостности страны.

Помимо местного значения, строительство железной дороги Баку - Джульфа имело и важное геополитическое значение. Соединяя Южный Азербайджан с Баку и Каспийским морем, дорога создавала условия для политического и экономического сближения обеих частей Азербайджана, а также для дальнейшего расширения экономических связей между Ираном и Азербайджаном.

После завершения строительства железной дороги Баку - Джульфа, она должна была быть соединена с существующей линией Тебриз - Джульфа - Александрополь - Карс. Это означало создание прямого транспортного сообщения между Азербайджаном и Турцией.

Как известно, в то время торговля с Ираном осуществлялась в основном через Худаферинский мост. Прохождение железной дороги рядом с ним Худаферин дало бы толчок к многократному увеличению товарооборота между двумя странами.²¹

Строительство дороги также имело большое значение с точки зрения развития промышленности, особенно горнодобывающей, в регионах Азербайджана. Как известно, во второй половине XIX – начале XX века основные медедобывающие и перерабатывающие заводы Северного Азербайджана располагались в Кедабекском районе. Однако, хотя объёмы добычи и производственные мощности в то время были ниже, чем в Кедабеке, медные рудники и медные заводы действовали также в Карабахе – Зангезуре. Из-за отсутствия железной дороги, продукция этих рудников, особенно Катарского медеплавильного завода, доставлялась на станцию Евлах на телегах и лошадях, преодолевая расстояние в 120 верст, и грузилась на вагоны. Несмотря на все эти трудности, ежегодно из Зангезура вывозилось 300 тысяч пудов меди. Согласно расчётам, железная дорога Алят - Джульфа, которая должна была пройти к югу от Зангезура (через IV район уезда – Зангилян - Мегринский район), оказала бы положительное влияние на развитие горнодобывающей промышленности здесь, увеличила бы экспорт, способствовала бы строительству промышленных предприятий и увеличению производства до 6 миллионов пудов.

²¹ Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti (1918-1920). Parlament (Stenorqafik hesabatlar). I cild. Bakı: Azərbaycan, 1998, s.541-542.

Строительство дороги также имело большое значение для развития промышленности, особенно горнодобывающей, в регионах Азербайджана. Как известно, во второй половине XIX века и начале XX века основные заводы по добыче и переработке меди в Северном Азербайджане находились в районе Кедабека. Однако, хотя добыча и производственные мощности были ниже, чем в Кедабеке в то время, медные рудники и медные заводы действовали также в Карабахе и Зангезуре. Из-за отсутствия железной дороги, продукция этих рудников, особенно Катарского медного завода, доставлялась на станцию Евлах на телегах и лошадях, преодолевая расстояние в 120 верст, и грузилась на вагоны. Несмотря на все эти трудности, из Зангезура ежегодно вывозилось 300 тысяч пудов меди. Согласно расчётам, железная дорога Алят - Джульфа, которая должна была пройти через южные территории Зангезурского уезда (через IV – Зангилян - Мегринский район), оказала бы положительное влияние на развитие горнодобывающей промышленности, увеличила бы экспорт, привела бы к строительству промышленных предприятий и увеличению объёма производства до 6 миллионов пудов.

Строительство дороги также было выгодно для экономического развития новообразованной Республике Армения. В случае ввода дороги в эксплуатацию расстояние между Александрополем (Гюмри) и Баку (771 верста) сокращалось бы на 221 версту. Тем самым снижалась стоимость перевозимых грузов, расширялись транспортные связи Армении с Россией через Азербайджан и создавало новые возможности для экспорта её продукции на мировой рынок. По сравнению со старой дорогой Джульфа - Александрополь - Тифлис - Баку, перевозка грузов по новой дороге была бы более выгодной. При длине железной дороги Баку – Алят-Джульфа 461 верста, длина дороги Баку – Тифлис – Александрополь-Джульфа составляла 1032 версты. По расчётам, пассажирские поезда по этому маршруту прибывали бы на сутки быстрее, чем по Тифлисской дороге, а товарные – на три-четыре дня быстрее, что позволяло бы экономить 114 паровозов и 2040 вагонов в месяц.

Строительство дороги также было выгодно для Республики Армения с точки зрения ее экономического развития. Поскольку в случае ввода дороги в эксплуатацию расстояние между Александрополем (Гюмри) и Баку (771 верста) сократилось бы на 221 версту, что снизило бы стоимость перевозимых грузов, расширило бы транспортные связи Армении с Россией через Азербайджан и создало бы новые возможности для экспорта её продукции на мировой рынок. По сравнению со старой дорогой Джульфа – Александрополь – Тифлис - Баку, перевозка грузов по новой дороге была бы более выгодной. В то время как протяжённость железной дороги Баку – Алят - Джульфа составляла 461 версту, протяжённость дороги Баку - Тифлис – Александрополь - Джульфа – 1032 версты. По расчётам, пассажирские поезда добирались бы до места назначения на сутки быстрее, чем по тбилисскому маршруту, а грузовые – на три-четыре дня быстрее, чем по тбилисскому маршруту, что позволяло бы экономить 114 паровозов и 2040 вагонов в месяц.

По прогнозам, перевозка по железной дороге Баку - Алят - Джульфа 22 миллионов пудов грузов и транзит 18 миллионов пудов, обошлась бы в 222 миллиона, а государственный бюджет получил бы 580 миллионов.

Всё это показывало, что маршрут Баку – Алят - Джульфа был более экономически эффективным, чем маршрут Баку - Тифлис - Джульфа.

В отчете Министерства Путей Сообщения правительству указывалось, что существует четыре варианта завершения дороги: 1) строительство и завершение дороги от Алята до Джульфы; 2) закупка рельсов и подвижного состава за рубежом для строительства железной дороги от Алята до Худаферина и оттуда до Джульфы; 3) демонтаж рельсов с других железных дорог Азербайджана для строительства железной дороги до Джульфы и их укладка там; 4) строительство железной дороги до Худаферина, а дальше строительство автомобильной дороги от Худаферина до Джульфы. Для этого планировалось закупить паровозы и рельсы у управления Закавказской железной дороги.

Правительство Азербайджана посчитало первый вариант более правильным и приняло его за основу, Финансово-бюджетная комиссия парламента также сочла этот вариант приемлемым. В случае реализации этого варианта потребовалось бы 107 миллионов (по тогдашним ценам – К.И.) на земляные работы, строительство казарм и домов, 33 миллиона на питание рабочих, 98 миллионов на рельсы, 21 миллион на паровозы, всего 258 миллионов. Правительство, приняв этот бюджет, выделило 100 миллионов на 1919 год для продолжения строительства дороги. Парламентская комиссия также согласилась выделить такую сумму. В дальнейшем планировалось закупить рельсы и технику также за рубежом. В случае невозможности этого, не исключалось, что рельсы с других железных дорог будут разобраны и использованы при строительстве железной дороги Алят - Джульфа.

Выступивший в парламентских дебатах, член фракции «Мусават», депутат от Карабаха Джамиль бек Султанов заявил, что завершение строительства железной дороги Баку - Алят - Джульфа имеет большое значение для молодой Азербайджанской Республики, и отметил, что железные дороги, помимо транспортного сообщения, являются основой прогресса и благополучия нации и государства. Достижения культурных наций во многом связаны с развитием сети железных дорог.²²

Дж. Султанов отметил, что хотя польза нефти и нефтепродуктов общеизвестна, но если будет построена железная дорога Баку - Джульфа, то будут освоены Муганская степь, Аразская долина, Ширванская и Мильская равнины, ежегодно будет производиться сто миллионов пудов ячменя, пшеницы, риса, хлопка и других продуктов.

Обратив внимание на наличие природных ресурсов, в том числе медных рудников, в районах, где должно было проходить железная дорога, он выражал уверенность в том, что в будущем Азербайджан станет одной из богатейших стран мира, если будет построена железная дорога. Как было

²² Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti (1918-1920). Parlament (Stenografik hesabatlar). I cild. s.543-545.

указано выше, все эти медные рудники находились в Зангезуре, в местах, близких к предполагаемой линии железной дороге – в Катаре, Атгизе, Гаджаре, на реке Нуведи и в иранском Карадаге, так что доставлять их на мировой рынок можно было только по железной дороге.

Дж. Султанов заявил, что, помимо меди, в районах Нихул, Ляшк и Мегри имеются также залежи угля, и особо отметил, что эти рудники расположены недалеко от Худаферинского моста, соединяющего Кавказский Азербайджан (Азербайджанскую Республику) и Иранский Азербайджан. Указав на наличие железных рудников на реке Урхучу, Дж. Султанов заявил, что одной из основных причин непригодности этих рудников является высокая стоимость угля. Если будет построена железная дорога Джульфа - Баку, можно будет добывать залегающий здесь уголь, что создаст условия для эксплуатации железных рудников. Он заявил, что вдоль железной дороги, в Зангезуре, в долине р. Охчучай находятся свинцовые рудники. Армяне покупают здесь свинец и отправляют его в Ереван, получая огромные доходы.

Указав на наличие соляных рудников в Нахчыване и Мугане, а также золотых рудников в селах Байрамали, Мурсаллы и Сахибли, Дж. Султанов заявил, что строительство железной дороги придаст большой импульс их развитию и сбыту их продукции. Депутат также рассказал о большом значении дороги Джульфа - Баку для транзитных перевозок, отметив, что строительство этой дороги, внесет значительный вклад в товарообмен между Западным Ираном и восточными провинциями Турции, с одной стороны, и между Россией, Сибирью и Туркестаном и восточными частями Ирана, с другой. «Никто не будет перевозить грузы с Грузией и Арменией по другой дороге, протяженность которой составляет 1200 версты». При этом он заявил, что транзитные права останутся полностью за Азербайджаном, что если в будущем будет построена дорога Тебриз - Багдад или Тебриз - Искандерун, то Бакинская дорога станет кратчайшим путём между Индией и Южным морем (Индийским океаном) и Европой.²³

Эти слова Дж. Султанова не утратили своей актуальности и сегодня. Если Зангезурский коридор будет открыт, то будет обеспечено соединение азербайджанских железных дорог с иранской железнодорожной сетью и прямой выход грузов к Индийскому океану и обратно.

Отметив, что против строительства этой дороги могут выступить только враги Азербайджана, Дж. Султанов выразил уверенность, что все депутаты, проголосовав за строительства этой дороги, докажут, что осознают важность ее для нашего будущего существования: «Пусть наши враги знают, что молодой Азербайджан, далекий от всяких авантюр, наведет порядок внутри страны и тем самым докажет своё право на самостоятельную жизнь».

Выступая на обсуждениях, Министр Путей Сообщения Худадад бек Мелик-Асланов довёл до сведения парламента позицию правительства по вопросу постройки железной дороги Баку - Алят - Джульфа. Министр

²³ *Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti (1918-1920). Parlament (Stenoqrafik hesabatlar). I cild. s.545-546.*

отметил, что протяжённость этой дороги составляет 571 версту, что на 500 верст меньше, чем у железной дороги Баку - Тифлис - Иреван - Джульфа (1200 верст). Он указал на то, что на старой дороге после Нафтлука имеются возвышенности, что приводит к затруднениям в работе паровозов (в то время один паровоз мог перевозить не более десяти вагонов), в то время как на железной дороге Баку - Алят - Джульфа таких возвышенностей не было, поэтому паровозов будет использоваться меньше, что также было выгодно с технико-экономической точки зрения.

Министр обратил внимание на то, что после ввода в эксплуатацию железной дороги, можно будет получать большие доходы с Муганской, Мильской и Ширванской степей, и выразил уверенность в том, что в будущем эти регионы не будут отставать от Баку в экономическом развитии: «там много лесов, помимо крупных медных рудников, есть огромные богатства. Все эти богатства благодаря этой дороге будут приносить огромную прибыль нашему государству. По этой дороге, через Иран и Турции, наши товары будут доставляться в порты Бахри-Сефид (Средиземное море)».

Х.Малик-Асланов заявил, что главная цель правительства при скорейшем вводе этой дороги в эксплуатацию заключается в том, чтобы силы и средства, затраченные на её строительство, не были потрачены впустую, а люди получили от этого пользу. Правительство Азербайджана также учитывало тот факт, что на строительство дороги уже было потрачено 48 миллионов (более миллиарда по тогдашнему курсу), и что отказ от продолжения работ приведёт к полной и невозвратной потере этих средств.²⁴

Следует отметить, что до принятия закона в парламенте Министерство Путей Сообщения провело определённые работы по строительству железной дороги Баку - Алят - Джульфа, были восстановлены существовавшие ранее склады вдоль дороги, организована охрана строительных материалов. В течение 1919 года планировалось восстановить мост через Куру, сожжённый большевиками, а также подготовить и достроить 45 верст из 140 верст дороги между станциями Зубовка и Дукачкая.

Азербайджанское правительство столкнулось с рядом объективных и субъективных трудностей при продолжении строительства железной дороги. Эти трудности были связаны, прежде всего, с нехваткой строительных материалов, прежде всего рельсов, транспортных средств, локомотивов и вагонов, а также с плохим состоянием тех, что имелись в наличии. Однако Правительством и Министерством Путей Сообщения был подготовлен масштабный проект по устранению этих проблем. Для реализации этих работ Правительство обратилось в парламент с просьбой об открытии необходимого кредита.

Вторая основная проблема была связана с нехваткой кадров и рабочей силы. Первая мировая война, распад Российской империи и последующие геополитические процессы привели к прекращению строительства железной дороги Баку - Алят - Джульфа, что повлекло за собой отъезд из Азербайджана инженерно-

²⁴ *Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti (1918-1920). Parlament (Stenoqrafik hesabatlar). I cild. s.546-547.*

технического состава, работавшего на строительстве. Подавляющее большинство из них составляли специалисты из России, мобилизованные в своё время царским правительством и вынужденные уехать из-за отсутствия жалования.

Строительство дороги планировалось начать с двух сторон – со стороны Алята и Худаферина. Правительство надеялось, что после принятия парламентом закона о выдаче кредита, можно будет завершить строительство железной дороги в ближайшее время.

Как отмечалось, общая смета на строительство первоначально составляла 258 миллионов по ценам того времени. Однако рост стоимости жизни потребовал корректировки сметы. Поэтому правительство обратилось в парламент за разрешением на изменение сметы в будущем.

Выступивший в конце обсуждений, депутат А.Рзаев предложил рассмотреть вопрос о завершении строительства дороги с нескольких точек зрения: 1) с экономической точки зрения. Развитие региона Муган - Мил, создание здесь новых сельскохозяйственных и промышленных зон, что принесло бы пользу, как населению, так и государству; 2) с политической точки зрения, А.Рзаев особо отметил, что благодаря этой дороге станет возможным установление прямых связей с Османским государством (Турцией) и Ираном, минуя Грузию и Армению. На самом деле, это был очень важный аспект вопроса. После ввода в эксплуатацию дороги, у Азербайджана появилась бы возможность установить прямые сухопутные связи с зарубежными странами, минуя Армению и Грузию. Со своей стороны отметим, что сегодня главная стратегическая цель Зангезурского коридора как раз и связана с этим фактором. 3) Стратегическое значение железной дороги Алят - Джульфа заключалось в том, что эта дорога напрямую соединяла основную часть Северного Азербайджана с Нахчыванским регионом, что имело исключительное значение с точки зрения целостности и безопасности стран. 4) завершение строительства дороги также имело бы большое значение для предотвращения притязаний Армении на Нахчыван и Зангезур, нейтрализации армянских сепаратистских сил в этих регионах и укрепления суверенитета Азербайджана над этими территориями.

После обсуждения парламент принял представленный финансово-бюджетной комиссией проект, в его первоначальном виде и единогласно одобрил выделение 100 миллионов из 258 миллионов, необходимых для завершения строительства железной дороги Баку - Алят - Джульфа в 1919 году.

После принятия закона был предпринят ряд мер для продолжения строительства железной дороги Алят - Джульфа, было создано Управление по строительству железной дороги Алят - Джульфа.²⁵

16 июня 1919 года инженер Векилов был назначен начальником строительства, а Ханбаба бек Садррадинбеков – начальником охраны (газета «Азербайджан», 10 июля 1919 г.). Был объявлен тендер на перевозку грузов, используемых при строительстве дороги. В связи с этим в газете «Азербайджан» от 2 сентября 1919 года было опубликовано специальное

²⁵ Адрес-календарь Азербайджанской Республики на 1920 год. Баку, 1920, с.248.

объявление. В объявлении говорилось, что желающие взять на себя перевозку грузов автомобильным транспортом из Евлаха в Карьягино и из Карьягина в Нуведи Зангезурского уезда по обратному пути Джульфинско - Бакинской железной дороги приглашаются на устный конкурс. Сумма груза – до 30 тысяч пудов. Конкурс состоится 13 сентября в здании Управления дороги (Баку, Велико княжский переулоч, д. 2, бывший «Гранд-отель», начало в 10:00). Желающие ознакомиться с условиями могут обращаться с 5 сентября в указанное здание управления ежедневно с 10:00 до 12:00. Исполняющий обязанности директора: инженер Н.Ярош).

В короткие сроки на участках, где должна была пройти железная дорога, начались земляные работы, строительство туннелей и искусственных сооружений. Эти работы велись быстрыми темпами на территории Джавадского, Джебраильского и Зангезурского уездов, а также в III и IV строительных районах.²⁶

В номере газеты «Азербайджан» от 28 июля 1919 года в статье «Железная дорога Алят - Джульфа» автора за подписью М.Б. (вероятно, это был Мирзабала Мамедзаде – К.И.), пятой из серии «Нахчыванско - Шарурский вопрос» анализировалось значение дороги Алят - Джульфа было проанализировано с подробной аргументацией.²⁷

Автор, прежде всего, предлагает рассматривать дорогу Алят - Джульфа как наиболее простой и выгодный для азербайджанского правительства способ спасения мусульманских беженцев из Зангезурского района Азербайджана от бедственного положения, живущих в нищенских условиях под открытым небом в Нахчыване, Шаруре и других местах. Затем он подчёркивает наличие железнодорожной линии (железнодорожная линия Алят - Джульфа), начинающейся от станции Алят и соединяющейся с железной дорогой Тебриз - Нахчыван на станции Джульфа, и называет эту стратегическую транспортную линию «кровеносной артерией» Азербайджана и Нахчывана).

Как известно, в результате систематических нападений армянских вооружённых отрядов, многие азербайджанцы, бежавшие с Западного Зангезура, были вынуждены жить под открытым небом в долине реки Араз, в Ордубадском и Джебраильском уездах. По имеющимся данным, к началу октября 1919 года 110 крупных мусульманских сёл Зангезура были разрушены. Население этих сёл либо было уничтожено, либо стало беженцами. Сообщалось, что число беженцев достигало 60 тысяч человек.²⁸

Большинство оставшегося населения постоянно находилось под угрозой уничтожения, живя в голоде и нищете.

Автор, характеризуя текущее положение на дороге, констатировал, что грунтовое основание и мостовые железнодорожной линии были готовы ещё во времена правления Николая II, и сообщал, что железнодорожная линия

²⁶ *Yenə orada, Адрес-календарь Азербайджан..., с.248.*

²⁷ М.В. *Naхçivan-Şəgür məsələsi*. Ələt-Culfa dəmiryolu. Azərbaycan qəzeti, 1919, 28 iyul.

²⁸ Kamran İsmayilov. *Azərbaycanın Zəngəzur bölgəsi 1918-1920-ci illərdə*. Bakı, Turxan nəşriyyatı, 2019, s. 87.

Алят - Джульфа начинается от станции Алят и проходит через внутренние районы Азербайджана - Джавадский, Джабраилский уезды, затем продолжается по Аразской долине вдоль границы с Ираном. «Железная дорога здесь буквально берет под свое крыло Зангезурскую часть Азербайджана». Подчеркивая, что со времен Николая вдоль границы через каждые 50-100 шагов стояли сторожевые посты (заставы) и почтовые отделения, однако некоторые из них были разрушены и снесены из-за безхозности и произошедших событий, автор обращал внимание на большую значимость этих почтовых отделений для железной дороги Алят - Джульфа.

В статье отмечалось, что железнодорожная магистраль была построена путем прорубания гор и скал, что лишь некоторые незначительные участки магистрали были разрушены наводнениями, и что восстановить магистраль можно без особых усилий.

Затем автор по пунктам касался значения и пользы дороги Алят - Джульфа для Азербайджана.

В первую очередь это касалось беженцев. Отмечалось, что строительство этой дороги спасло бы от нищеты и гибели сотни тысяч Зангезурских беженцев, скитавшихся в Иране, Нахчыване, Шаруре и Ордубаде.

Для избавления беженцев от нищеты и нужды, он предлагал привлечь трудоспособных беженцев к строительству дороги, и отмечал, что таким образом они смогут зарабатывать себе на жизнь собственным трудом и избавиться от привычки постоянно просить подаяние.

Затем, коснувшись вопроса разоружения армянских сел, представляющих настоящую угрозу безопасности азербайджанских беженцев, автор отмечает, что сотни тысяч наших беженцев-крестьян, бежавших из Зангезура и вынужденных жить в нищете в Иране, Ордубаде, Нахчыване и Шаруре, не могут вернуться в свои места проживания из за трёх хорошо вооружённых армянских сел. Это были армянские села Астазор, Мегри и Карчиван, расположенные между Зангеланом и Ордубадам, на линии прохождения железной дороге Алят - Джульфа, которые представляют постоянную угрозу не только мирным жителям, но и строительным работам, доминируя на этой дороге.

Армянские жители этих сел угрожали также тем, кто переправлялся через реку Араз из иранской территории, ведя постоянный огонь по ним. Поэтому автор статьи считал «политическим и национальным долгом» правительства разоружить население этих сёл, все действия которого «наносили огромный ущерб интересам государства и нации».

В статье выражалось уверенность в том, что с завершением строительства железной дороги Алят - Джульфа Зангезурская часть Азербайджана будет обеспечена защитой государства, и одновременно появится возможность защитить границы от частных нападений бандитов: «дух смуты и бандитизма среди некоторых наших мятежных подданных (имелось в виду армянское население – К.И.) в Зангезуре также угаснет».

Далее в статье подчёркивалось возможное влияние железной дороги на обеспечение национальной целостности и указывалось, что с завершением

строительства железной дороги Алят - Джульфа между Азербайджаном и его отдалёнными, но в религиозном, расовом, языковом и историческом отношении являющимися его составными частями – Нахчываном, Шаруром и Сюрмели – установятся прямые и тесные политические, экономические, военные связи. Автор выражал уверенность в том, что таким образом национальные чаяния наших соотечественников будут реализованы не чужой силой, а их собственным мнением и участием.

В статье затрагивалось и коммерческое значение железной дороги и отмечалось, что если железная дорога Алят - Джульфа будет готова, то значительная часть товаров, поставляемых из Ирана на Кавказ, в Россию и даже в Европу, будет перевозиться по ней. В то время единственным транспортным маршрутом для перевозки товаров, производимых в западной части Иранского Азербайджана, была железная дорога Джульфа - Улуханлы - Тифлис, значительная часть которой проходила через территорию Республики Армения.

Газета отмечала, что транспортировка товаров в Республику Армения этой дорогой не приносит никакой выгоды. Автор объяснял это несколькими обстоятельствами: а) Республика Армения и её народ крайне бедны в финансовом отношении. Товары, перевозимые в Армянскую Республику с целью получения прибыли, не приносят ничего, кроме ущерба; б) после обретения Арменией независимости все должностные лица этой республики «сделали грабеж и разбой своим лозунгом и профессией». Также, по мнению автора, правительство Республики Армения «неспособно управлять страной, поэтому грабежи, мародерство, убийства, карманные кражи, разбои стали обычным явлением во всех уголках этой страны». Учитывая всё это, автор считает торговлю с Республикой Армения крайне недальновидным и ошибочным занятием. По его мнению, армянские и мусульманские торговцы, проживающие в Республике Армения, были вынуждены либо отказаться от торговли и бездействовать, либо бежать в соседние страны – Грузию и Азербайджан, которые они считали более свободными.

Автор приходит к выводу, что ближайшим и наиболее удобным путём для транспортировки иранских товаров станет железная дорога Алят - Джульфа. Более того, эта дорога доставит иранские товары в «самый процветающий и торговый центр Кавказа, славную столицу Азербайджанской Республики – город Баку».

В статье также выражался оптимизм относительно того, что, когда железная дорога Алят-Джульфа заработает, она принесёт большую пользу торговле Азербайджана с Ираном, а неиспользуемые пустые земли вдоль дороги будут благоустроены. Тем самым, железная дорога сможет обеспечить как дополнительные доходы государственной казне, так и обогатить страну. Поэтому автор просил Министерство Путей Сообщения «проявить самую серьёзную инициативу и внимание» к скорейшему завершению строительства дороги, имеющей важное стратегическое и экономическое значение для государства.

В заключение статьи утверждалось, что значение железной дороги Алят - Джульфа для Азербайджанской Республики столь же велико, как когда-то значение Сибирской железной дороги (Транссиба) для русского правительства.

Как видно, строительство железнодорожной линии Алят - Джульфа имело большое значение с точки зрения обеспечения связи Нахчыванского региона с остальной частью Азербайджана. Наряду с местным значением, железная дорога имела и большое транзитное значение. Планировалось, что железная дорога, которая должна была протянуться от Баку до Джульфы, в дальнейшем будет соединена с железной дорогой Джульфа - Нахчыван - Гюмри - Карс. Это соединило бы Нахчыванский, Зангезурский регионы, восточные провинции Турции и Южный Азербайджан с Баку и Каспийским морем. Это создало бы условия для политико-экономического сближения обеих частей Азербайджана (Северного Азербайджан и Южного Азербайджана), а также для дальнейшего расширения экономических, политических и культурных связей Азербайджана с Ираном и Турцией. К сожалению, в тогдашних условиях не удалось решить эту задачу, имевшую большое стратегическое значение для Азербайджана и всего тюркского мира.

Отношение правительства Армении к строительству железной дороги Алят-Джульфа

Армяне также хорошо понимали важность этой дороги для Азербайджана. Поэтому они использовали все дипломатические и военные средства, чтобы помешать строительству дороги. В своих переписках с Союзным командованием на Южном Кавказе, Армянское правительство просило его воздействовать на Азербайджанское правительство с целью не допустить строительства этой дороги. Дипломатический представитель Армении в Азербайджане Т.Бекззаян был осведомлен о планах Азербайджанского правительства по проведению железной дороги от Алята до Ордубада и далее до Джульфы и Нахчывана.

В докладной, отправленной им своему правительству, он предлагал ряд мер по предотвращению этого. В первую очередь он советовал укрепить обороноспособность Мегри: «По нашим сведениям, Азербайджан серьезно готовится через Аракскую равнину перейти в Ордубад и Нахчыван. Для мирного осуществления этой программы единственной преградой является Мегри с окрестными селами, который закрыв это труднопроходимое ущелье, может легко преградить турецкое продвижение. Чтобы легко устранить это препятствие, азербайджанцы начали переговоры с несколькими персидскими разбойничьими ханами, чтобы при нападении те помогли – открыв огонь по Мегри с противоположных персидских высот. Соглашение уже состоялось и

два ханских представителя уже прибыли в Баку, для окончательной разработки программы военных действий в обозначенных районах».²⁹

Понимая, что Мегри является главным препятствием для обеспечения прямого сообщения между Турцией и Азербайджаном, армянское правительство превратило эту небольшую, но важную территорию в настоящую военную базу. Отсюда армянские отряды регулярно совершали нападения, как на Ордубад, так и на Джебраильский уезд. К сожалению, правительство Азербайджанской Республики хотя и осознавало стратегическую важность Мегринского коридора, однако не предприняло действенных мер по обеспечению контроля над ним, хотя благоприятные условия для этого имелись как во второй половине 1918 года, так и в течение всего 1919 года.

Армянское правительство, напротив, несмотря на свои ограниченные возможности, предприняло ряд практических шагов для удержания этой территории, которую армяне называли Аравик, и создало здесь укрепленную военную базу. 4 сентября 1919 года Гарегин Нжде, прославившийся своими зверствами против мусульман, был направлен сюда для организации обороны южного региона Зангезура (Кафана и Мегри). Конечно, военно-политическое руководство Азербайджана имело достаточно информации об этих политических и военных планах армян. Однако в тех сложных условиях ряд объективных и субъективных факторов не позволил правительству республики предотвратить эти планы и установить надёжную связь с Нахчываном.

Армянское правительство, претендуя на значительную часть строящейся железной дороги Алят - Джульфа (часть, проходившую по территории Нахчыванского и Зангезурского уездов), предприняло серьёзные попытки захватить эти территории и полностью контролировать пути сообщения в регионе, сначала через британское командование, а затем через американцев, находившихся тогда на Южном Кавказе. В частности, в мае - июле 1919 года Республика Армения при поддержке англичан попыталась оккупировать Нахчыван и установить там свою администрацию, однако была вынуждена отступить, столкнувшись с серьёзным сопротивлением нахчыванцев.³⁰

После провала попыток захвата Нахчывана с помощью англичан, армянское правительство прибегло к помощи американского полковника Гаскеля, назначенного в июне 1919 года Верховным комиссаром Антанты на Южном Кавказе. В августе - сентябре 1919 года Гаскель подготовил два проекта статуса Нахчыванского края, предложив сделать его нейтральной зоной и учредить генерал-губернаторство.

Предложенный Гаскелем 29 августа 1919 года первый проект, состоящий из 12 статей, предусматривал учреждение в Нахчыване временного осо-

²⁹ Эдик, Зограбян. **Шарур-Нахичеван в 1918-1919 гг.** (история геноцида нахичеванских армян): Ист. исследования. – Ер.: Изд-во ЕГУ, 2012, с.238-239.

³⁰ Kamran, İsmayilov. *Azərbaycanın Naxçıvan bölgəsi regional hərbi-siyasi proseslərdə (1917-1920)*, s.65-82.

бого генерал-губернаторства, назначение генерал-губернатора Гаскелем из числа американских граждан, управление уездами местными советами, избираемыми на основе всеобщих выборов, назначение администрации из числа представителей населения, преобладающих на местах, отказ от разоружения населения и объявление амнистии лицам, совершившим преступления по «национально-политическим вопросам». Пункт 7 проекта предусматривал выплату средств на содержание генерал-губернатора из азербайджанской казны, а пункт 8 – признание азербайджанских денежных знаков официальной денежной единицей. Согласно пункту 10, для строительства железной дороги выделялась особая полоса, на которой вся полнота власти должна была оставаться в руках азербайджанских властей. Таким образом, этот проект в целом обеспечивал сохранение Нахчыванского края под суверенитетом Азербайджана, хотя в нем не было пункта, прямо выражающий этот тезис.

Однако под давлением армян Гаскель был вынужден изменить свой первоначальный проект. Подготовленный новый проект из 21 статьи он 1 сентября 1919 правительствам Азербайджана и Армении. Новый проект радикально отличался от проекта от 29 августа, а в некоторых пунктах даже содержал совершенно противоположные положения. Документ требовал от правительств Азербайджана и Армении отвести свои войска от границ нейтральной зоны. В статье 15 особо подчёркивалось, что строящаяся железная дорога Баку - Джульфа должна находиться под исключительным контролем правительства Азербайджана. Никто не имел права вмешиваться в строительство этой железной дороги. Хотя строительство железной дороги Баку-Джульфа указывалось как находящееся под исключительным контролем Азербайджана, железная дорога, проходящая через Шарур - Дералязский и Нахчыванский уезды, считалась неотъемлемой частью армянской железнодорожной сети.³¹

Кстати, в вариантах, отправленных азербайджанской и армянской сторонам, также имелись заметные различия. Если вариант, представленный азербайджанской стороне, предусматривал, что средства на управление Нейтральной зоной будут взиматься из местных налогов, а не с азербайджанского правительства, то в варианте, направленном другой стороне, азербайджанское правительство обязано было взять на себя обязательство, по указанию генерал-губернатора, в случае необходимости выделить дополнительные средства.³²

В случае реализации пунктов, предусмотренных в новом проекте, возникла опасность утраты Азербайджаном суверенных прав на свои исторические земли. Учитывая это, Азербайджанское правительство выразило воз-

³¹ От полковника Вильяма Гаскеля, **Союзного Верховного Комиссара. Председателю Совета Министров Азербайджана.** ARDA. F.970, s.1, iş 93, v.3-4; Эдик, Зограбян. Шарур-Нахичеван в 1918-1919 гг. (история геноцида нахичеванских армян): Ист. исследования, s.313.

³² Kamran İsmayilov. **Azərbaycanın Naxçıvan bölgəsi regional hərbi-siyasi proseslərdə** (1917-1920), s.89-90.

ражение Гаскелю, но Гаскель оказал на него давление и пригрозил, что в случае невыполнения этих условий он не предпримет мер по созданию нейтральной зоны между генералом Денекиным и азербайджанской армией и не представит претензии Азербайджана на Парижскую мирную конференцию относительно спорных территорий.³³

Министр Иностранных Дел Азербайджана М.Ю.Джафаров в письме Гаскелю от 4 октября 1919 года, указал, что правительство Азербайджана остается на прежней позиции, но не будет против передачи этих районов, являющихся неотъемлемой частью Азербайджанской Республики, под управление Америки, и выразил надежду, что права азербайджанского народа на эти районы будут поддержаны им в соответствии с принципами прав народов, провозглашенными президентом Вильсоном, и волей азербайджанского населения Иреванской губернии, что и было фактически реализовано.³⁴

Хотя второй проект Хаскелла о создании нейтральной зоны в Нахчыване в целом отвечал интересам армян, армянское правительство не приняло его, опасаясь, что американцы решат вопросы, связанные с Карабахом и Зангезуром, в пользу Азербайджана.³⁵

На самом деле, этот шаг армян был обманным манёвром, направленным на отторжение от Азербайджана большей территории.

У.Гаджибейли подверг резкой критике новый проект Гаскелла в газете «Азербайджан», написав, что из статей этого проекта становится ясно, что его предложение с самого начала означает «Мус... Мус...», а значит, однажды оно станет «Мустафой». То есть, раз территория, находящаяся под управлением Азербайджана и проходящая через неё железная дорога принадлежат Азербайджану, а средства, потраченные на расходы, выделяются из азербайджанской казны – то, согласно политической логике это место можно считать азербайджанской землёй.

Следовательно, вопрос Шарура и Нахчывана может быть окончательно разрешен присоединением этих районов к Азербайджану, на что согласно и местное население, и логика подсказывает это.³⁶

Планы создания генерал-губернаторства в Нахчыване по проекту Гаскеля также вызвали резкий протест местного азербайджанского населения.

³³ Телеграмма Союзного Верховного Комиссара в Закавказье полковника В.Гаскеля Министру Иностранных Дел Азербайджанской Республики М.Ю.Джафарову. 26 сентября 1919 г. ARDA. F.970, s.1, iş 93; v.7; ARDA. F.897, s.1, iş 51, v.256; iş 57, v.7; İsmayıl Musayev. *Azərbaycanın Naxçıvan və Zəngəzur bölgələrində siyasi vəziyyət və xarici dövlətlərin siyasəti (1917-1921-ci illər)*, s.194-195.

³⁴ Нота Министра Иностранных Дел М.Ю.Джафарова Союзному Верховному Комиссару в Закавказье В.Гаскелю. 4 октября 1919 г. ARDA. F. 894, s.10, iş 99, v.8-9; ф. 897, s.1, iş 42.

³⁵ **Азербайджанская Демократическая Республика (1918-1920)**. Внешняя политика, Баку: Азербайджан, 1998, s.414; Эдик Зограбян. Шарур-Нахичеван в 1918-1919 гг. (история геноцида нахичеванских армян): Ист. Исследования, s.313.

³⁶ Hacıbəyli Ü. **Miralay Haskelin təklifi**. Azərbaycan, 1919, 22 sentyabr, №279.

В требовании, представленном их представителями Гаскелю 9 сентября 1919 года,³⁷ на встрече представителей населения Нахчывана с Гаскелем 9 сентября,³⁸ а также на встрече С.Джамиллининского, Халил-бея и Кельбалихана с представителем Гаскеля А. Робензоном в Нахчыване 1 октября того же года указывалось, что большинство населения Нахчывана, Шарура, Даралаяза, Ведибасара и Миллистана составляют азербайджанские турки, что эти территории в экономическом, политическом, культурном и стратегическом отношении являются неотъемлемой частью Азербайджана и что они обрели свободу собственной кровью. Они твердо заявили, что кроме Азербайджана, они другой власти не признают.³⁹

Заклучение

Как следует из вышеизложенного, Азербайджанское правительство, реализуя свою стратегию в отношении Нахчыванского и Зангезурского регионов, стремилось установить прямые транспортные связи с ними. Завершение строительства железной дороги Алят - Джульфа рассматривалось как важная составляющая этой стратегии. Помимо местного значения, эта железная дорога имела также большое геополитическое значение. Планировалось, что железная дорога из Баку в Джульфу впоследствии будет соединена с железной дорогой Джульфа - Нахчыван - Гюмри - Карс. Это связало бы, с одной стороны, Нахчыванский, Зангезурский регионы, восточные провинции Турции, Южный Азербайджан с Баку и Каспийским морем, и с другой стороны создало бы условия для политического и экономического сближения обеих частей Азербайджана, для дальнейшего расширения его экономических, политических и культурных связей с Ираном и Турцией.

Огромным было также политическое и военное значение железной дороги Баку - Джульфа. Строительство железной дороги привело бы к укреплению связей между регионами Азербайджана, особенно Нахчываном, и центром, улучшению управления регионами, укреплению политической целостности страны и более эффективной защите её территориальной целостности. К сожалению, в условиях того времени осуществить эту грандиозную работу, имевшую большое стратегическое значение для Азербайджана и всего тюркского мира, так и не удалось. Безуспешность усилий Азербайджана по восстановлению своего контроля над западной частью Зангезура, а также советская оккупация Южного Кавказа привели к полной потере этой тер-

³⁷ Обращение представителей населения Нахичеванского, Шаруро-Дарелегзского, Ведибасарского и Миллистанского районов к союзному верховному комиссару М.Гаскелю. **9 сентября 1919 г. ARPIİSSA**. F. 277, s. 2, iş 58, v.1-5.

³⁸ Naхçıvan nümayəndələrinin Haskel ilə müsahibəsi. Azərbaycan 1919, 17 sentyabr, №275.

³⁹ İsmayıl Musayev. **Azərbaycanın Naхçıvan və Zəngəzur bölgələrində siyasi vəziyyət və xarici dövlətlərin siyasəti (1917-1921-ci illər)**, s.198-200; Эдик Зограбян. Шарур-Нахичеван в 1918-1919 гг. (история геноцида нахичеванских армян): Ист. Исследования, s.321.

ритории и захвату ее Арменией, к ликвидации прямой сухопутной связи между Нахчываном и остальной частью Азербайджана. Последующие политические процессы создали новую ситуацию в Зангезуро - Нахчыванском регионе Азербайджана.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ – REFERENCES

1. **Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti (1918-1920)**. Parlament (Stenorqafik hesabatlar). I cild. Bakı: Azərbaycan, 1998. 976 s.
2. Fahrettin, Kırzioğlu. **Kazım Karabekir**, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1991, 61 s.
3. İsgəndər bəy Münşi. **Dünyanı bəzəyən Abbasın tarixi (Tarixə-aləm araye-Abbas)** II kitab. Fars dilindən çevirən Şahin Fazil. Bakı, Şərq-Qərb nəşriyyatı evi, 2014, 1499 s.
4. İsmayıl, Musayev. **Azərbaycanın Naxçıvan və Zəngəzur bölgələrində siyasi vəziyyət və xarici dövlətlərin siyasəti (1917-1921-ci illər)**. İ.Musayev. – Bakı: BDU, – 1998. – 385 s.
5. İsmayılov Kamran. **Azərbaycanın Naxçıvan bölgəsi regional hərbi-siyasi proseslərdə (1917-1920)**. Bakı, Turxan NPB, 2019, 200 s.
6. İsmayılov Kamran. **Azərbaycanın Zəngəzur bölgəsi 1918-1920-ci illərdə**. Bakı, Turxan nəşriyyatı, 1919, 144 s.
7. Əliyev Qabil. **Qafqazda nəqliyyatın inkişafı (XVIII əsrin sonu – XX əsrin başlanğıcı)**. Bakı, Turxan NPB, 2019, 400 s.
8. **Naxçıvan Muxtar Respublikası coğrafiyası**. https://az.wikipedia.org/wiki/Nax%C3%A7van_Muxtar_Respublikas%C4%B1_co%C4%9Frafiyas%C4%B1
9. **Naxçıvan nümayəndələrinin Haskel ilə müsahibəsi**. Azərbaycan 1919, 17 sentyabr, №275
10. Stepan, Şaumyan. **Seçilmiş əsərləri. II cild**. Bakı, Azərənşr, 1978, 678 s.
11. Hacıbəyli Üzeyir. **Miralay Haskelin təklifi**. Azərbaycan, 1919, 22 sentyabr, №279.
12. Cabbarlı Yeganə. **Zəngəzur dəhlizinin bilinməyən tarixi: Şuşa-Naxçıvan yolu**. <https://azvision.az/news/300370/news.html>
13. Cabbarlı Yeganə. **Zəngəzur dəhlizinin bilinməyən tarixi: Şuşa-Naxçıvan yolu necə tikilmişdi** <https://azvision.az/news/300606/news.html>
14. **Адрес-календарь Азербайджанской Республики на 1920 год**. Баку, 1919.
15. **Азербайджанская Демократическая Республика (1918-1920)**. Внешняя политика. Баку: Азербайджан, 1998, 632 с.
16. Василий, Григорьев. **Статистическое описание Нахичеванской провинции**. Санкт-Петербург: тип. Деп. внеш. торг., 1833. 264 с.
17. **Записка о сооружении Южно - Кавказской железной дороги**, СПб: тип. «Правда», 1913. - 55 с.
18. Зейнал, Зейналов. **Стальной магистрали Азербайджана 100 лет**, Баку, Азернешр, 1980, 153 с.

19. **Нота министра иностранных дел М.Ю.Джафарова союзному верховному комиссару в Закавказье В.Гаскелю.** 4 октября 1919 г. ARDA. F.894, siy.10, iş 99, v.8-9; f.897, s.1, iş 42.
20. **О шоссейных дорогах на Кавказе.** Кавказский календарь на 1876 год, III отделение. Тифлис, 1875.
21. **Обзор дорожных работ, находящихся под ведением Строительно-дорожного комитета, но производящихся не на суммы Государственного казначейства, а на земские суммы. Дорога от Шуши до Нахичевани. Кавказский календарь на 1876 год.** III отделение. Тифлис, 1875.
22. **Обращение представителей населения Нахичеванского, Шаруро - Дарелегзского, Ведибасарского и Миллистанского районов к союзному верховному комиссару М.Гаскелю.** 9 сентября 1919 г. ARPIISSA. F. 277, s.2, iş 58, v.1-5
23. **Общество Таврической железной дороги. Положение о временном движении.** Тифлис: Тип. Канц. Наместника Его Императорского Величества на Кавказе, 1915. 11 с.
24. **От полковника Вильяма Гаскеля, Союзного Верховного Комиссара. Председателю Совета Министров Азербайджана. ARDA. F.970, s.1, iş 93, v.3-4.**
25. **Проект соглашения по вопросу об управлении Нахичеванским и Шаруро - Даралагезским уездами между союзным верховным комиссаром полковником Гаскелем и правительством Азербайджанской Республики // ARDA, f.970, s.1, iş .93, v.5**
26. **Чмутов Сергей.** К проекту железнодорожной линии от станции Аджикабул до станции Джульфа, Закавказских железных дорог. Санкт - Петербург: тип. Либермана, 1913, 36 с.
27. **Степан, Шаумян.** Избранные произведения в 2-х томах, т.2, М. Политиздат, 1978, 968 с.
28. **Телеграмма союзного верховного комиссара в Закавказье полковника В.Гаскеля министру иностранных дел Азербайджанской Республики М.Ю.Джафарову.** 26 сентября 1919 г. ARDA. F.970, s.1, iş 93; v.7; ARDA. F.897, s.1, iş 51, v.256; iş 57, v.7.
29. **Зограбян Эдик.** Шарур - Нахичеван в 1918-1919 гг. (история геноцида нахичеванских армян): Ист. исследования. – Ер.: Изд-во ЕГУ, 2012. 376 с.

MÜƏLLİF HAQQINDA MƏLUMAT – INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

İsmayilov Kamran Novruz oğlu –
tarix elmləri doktoru, dosent.
AMEA AA.Bakıxanov adına Tarix
və Etnologiya İnstitutu. Azərbaycan,
Bakı

Ismayilov Kamran Novruz oglu –
Doctor of Historical Sciences,
Associate Professor. Institute of
History and Ethnology named after
AA. Bakikhanov, ANAS. Azerbaijan,
Baku