



KEÇMİŞ BAKIYA atlı tramvay ilə səyahət

Müasir şəhər həyatının getdikcə sürətlənməsini artıran əsas amillərin küçələrdə şütüyən müasir brend maşınlar və demək olar ki, uşaqdan böyüklərə kimi hər kəsin əlində olan mobil telefon aparatları olduğunu hamılıqla artıq çoxdan qəbul etmişik.

Doğma paytaxt küçələrində gəzərək şəhərin qədim tarixi binaları ilə bugünkü çağdaş göydələnlərin bir-birini tamamlamasına fəxrlə baxırıq. Hər səmti öz hekayəsi, yaranma əhvalatları ilə zəngindir – şəhristan Bakımızın. İnsan dayanacaqlardakı sərnişinlərin avtobuslara tələskən əyləşərək ünvanlarına yol almasını, parklarda adamların bəzən ərkyana yüksək səslə telefonda danışmalarını seyr et-

dikcə...həqiqətən də su kimi axan zamanın əllə saxlanmasının mümkün olmadığı hissələrinə bürünür. Lakin bir tərəfdən də həmin anın mobil aparatlarla yaddaşlara həkk olunması təsəllisi adamı tilsimləməməyə bilmir. Düşünürsən, görəsən keçmiş Bakı sakinləri o qədər də uzaq olmayan gələcəkdə fortepiano uzunluğunda olan telefon cihazlarının nəinki hər kəsin cibinə sığar ölçüdə kiçiləcəyini, hətta

eyni anda həm də şəkil çəkə biləcəyini heç təsəvvür edərdilərmisi?!.. Bu sualları özlüyümdə keçmiş binalara baxaraq sorgularkən, anıdan daha bir sual məni düşündürür; bəs biz Vətənimizdə ilk kütləvi daşıma nəqliyyat vasitəsinin və ya telefonun tarixçəsini bilirikmi? Axı bu modern-sürətli yaşam tərzini – illərlə yavaş sürət alaraq gündəlik rəqəmsal həyatımızın bir parçası olmuşdur. Hələ bunların nə vaxtsa



Ser Uilyam Hirleynd Lindley -
Bakıya Sollar suyu ceken muhendis

dəbdən düşə biləcəyini ağılımızdan belə keçirmədiyimizi demirəm.

Biz bu şəhərdə yaşayırıq, amma sanki, olub keçənlərə biganəyik. Dünnənimizi sorgulamırıq, öyrənmirik, onunla daha yaxından tanış olmaq istəmirik. Elə isə gəlin bir anlıq indiki iri prospektli küçələrdən keçərək keçmiş Bakıya səyahət edək. Bəli, elə olduğumuz işıqforlu, yeni bəyaz piyada keçidli yolun digər tərəfinə keçək və özümüzü atlı konkaya minmək üçün çatdıraq...

Bakı. aprel, 1889-cu il... Şəhərdə ilk dəfə dəmir relslər üzərində atların qoşqu kimi çəkdiyi tramvay nəqliyyat vasitəsi xalqın istifadəsinə verilir. Bu ölkə tarixində indiki anlayışla avtobusların "atası" sayılır. Daha əvvəllər bir yerdən digər məntəqəyə getmək üçün əsasən, faytonlardan istifadə edən əhali bundan sonra daha mütəşəkkil, əsrinin qabaqcıl nəqliyyatı ilə tanış olur. Bakıda bu kütləvi daşımacılıq vasitəsinə Rusiyadakı kimi "atlarla" mənasına gələn – konkə adı verilir. Şəhər əhalisinin böyük coşqu və rəğbətə qarşılıdığı bu xeyrixahlığın təşəbbüskarı və öncüsü də məhz Hacı Zeynalabdin Tağıyev olur. Bu səbəbdən hətta onun rəhbərlik etdiyi Atlı-Dəmiryol Səhmdar Cəmiyyəti də təsis edilib. Konkə yay aylarında pəncərəsiz, qış aylarında isə pəncərələrlə qapadılmış nəqliyyat vasitəsi olub. Gedış haqqı dövrünün məbləği ilə 5 qə-

piq idi. Yay aylarında bəzi gənclər konkənin damına çıxardı ki, onlar üçün də gedış haqqı 3 qəpiqdən hesablanardı. Belə nəql olunur ki, şəhərin bəzi gənc dəliqanlı bəyləri faytonu sürətli idarə edərmış və bu da faytonlarla konkə nəqliyyatının qəzasına da səbəb olardı... Bəzən hövsələsi çatmayan tələskənlər dayanacağı çatmadan öz məhəllələrində konkədən atlayar, belələrinin arasında yıxılanlara da az rast gəlinməzmiş.

Bəsit sükanı varmış qədim atlı tramvayların. Belə ki, onu sürənin bir əli atların cilovunda, digər əli isə əylə mexanizmasını idarə edən cihazın üstündə olarmış. Bu nəqliyyat vasitəsinə adətən bir də konduktor olardı. Bakının bəzi küçələri enişli olduğundan atlar oranı çətin qalxarmış, bəzən isə ilişib yerində qalardı. Elə həmin andaca yerli uşaqlar konkəyə yaxınlaşar və onu azacıq itələyərək kömək edərdilər. Hə bir də xüsusən qeyd edək ki, Bakı konkəsi keçmiş çarlıq ərazilərində yeganə marşrut vasitəsi olub ki, orada sənişinlərə siqaret çəkmək qadağan edilmişdi. Baxmayaraq ki, vaqonlar iki kupeli idi. Düşünürəm ki, bu qadağa olmasa idi belə azərbaycanlılar əsla qadınların və az yaşlıların olduğu yerdə tütündən istifadəni özlərinə rəva bilməzdilər. Adətən də şərqilərə məxsus qayda üsulu ilə qadınlar və kişilər ayrı kupələrdə gedərdi.

Bir az da konkənin yol marşrutlarını nəql edim. Əminəm, çoxlarımız hələ də həmin yollarda bu gün də gedib-gəlməkdədir. Müasir küçələrlə əsas istiqamətlər: 1) Vağzal, Telefonnaya (indiki 28 may), Fəvvarələr meydanı, Neftçilər Prospekti - Bayıl, 2) Vağzal, Balaxanskaya (indiki Füzuli küçəsi, Nizami,-Şamaxinka, 3) Vağzal, 28 May, Nobel qardaşları,- Ağ şəhər. Adı keçən marşrutların əks istiqamətlərinin olduğunu da unutmayaq. Daha sonraları isə dəmir yolu stansiyalarına gedən xətlər də istifadəyə verilmişdi. Xüsusi olaraq qeyd etmək lazımdır ki, Bakı konkəsi kütləvi daşımacılığı imkanlı azərbaycanlıların ianəsi ilə ərsəyə gəlib. İstifadə vaqonları İsveçrə və Rusiya istehsalı olub. İş saatları səhər saat 07:00- dan axşam 21:00-dək olan nəqliyyat vasitəsinin öz qarajları və atların saxlandığı yerlə-

ri olub. Atlı-Dəmiryolu Səhmdar Cəmiyyəti bütün işçilərin qeydinə qalma məqsədilə onların maaşlarını və tibbi xərclərini vaxtında təmin edərmış. Bakı küçələrində son atlı konkə 1923-cü ildə görünüb. Onu daha müasir elektrikli tramvaylar əvəz edib.

Atlı tramvayın şəhər marşrutunu qeyd edərkən orada indiki 28 May küçəsinin keçmiş adının Telefonnaya olduğunu təsadüfən yazmadım. Həmin küçə də ölkəmizin tarixi kimi çox keçməkeşli illər, tələlər yaşayıb. Gəlin oradan da keçək... Belə ki, 1883-cü ildə Bakı Dəmiryolu Vağzal istifadəyə verildikdən sonra həmin ərazi bir müddət "Vağzalnaya" adlanıb. Daha sonra Azərbaycan tarixində böyük texniki nəaliyyətlərdən sayılan Bakıda ilk telefon stansiyası və xətləri 1886-cı ildən burada istismara verildiyi üçün küçənin adı həmin ildən telefonlar məhləsi şərafinə Telefonnaya adını daşımağa başlayıb. Düzdür, şəhərdə ilk telefon xətləri 1881-ci ildən çəkilməyə başlayıb. İlk başlarda da bu xətlər əsasən, "Qafqaz və Merkuri" Gəmi Cəmiyyəti ilə Bakı limanında olan "Kaspi" Neft Cəmiyyətini əlaqə-



ləndirirdi. Həmin ildən isə məşhur Nobel qardaşları cəmiyyəti – şirkətin baş mühəndisləri ilə təcili əlaqənin yarınması üçün öz binaları ilə mühəndislərin evlərinə telefon xətti çəkdimişlər. Bu haqda daha ətraflı başqa qaynaqlarda da rast gəlmək mümkündür.

Bizə maraqlı gələcək məqamlardan biri isə tez zamanda telefonun ölkə əhalisinin ayrılmaz, vazkeçilməz bir parçasına çevrilməsidir. Azərbaycan rabitəsi mərhələ adlayaraq Bakı-Dərbənd-Petrovsk (1903), Bakı-Salyan (1903), Bakı-Gəncə-Tbilisi (1911), Bakı-Tbilisi (1913), Bakı-Tehran (1913) və Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti dövründə isə artıq qonşu Rusiya, Gürcüstan və İranla birbaşa telefon xətləri istifadəyə verilib. Daha sonralar isə milyonçu Musa Nağıyevin təşəbbüsü və hökumətə müraciəti əsasında 1911-ci ildən şəhərin bəzi yerlərində telefon taksafonları quraşdırılıb. Xüsusi olaraq əlavə etmək istərdim ki, 1927-ci ildə Avropanın ən uzun telefon xətti (uzunluğu 3268 km olub) məhz Bakı-Leninqrad (indiki Sankt-Peterburq) şəhərləri arasında çəkilib.

Burada haşiyə çıxaraq bildirək ki, dövrünün ölkə tarixində rabitə intibahı yaşanarkən burada fəaliyyət göstərən insanları da özənlə seçərdilər. Xüsusi dərs və təcrübə proqramı keçən əməkdaşlar sınaqla seçildikdən sonra işə qəbul edilərdi. Burada işləyən xanımlar mütləq 18-30 yaşlar arası və ən azı 1.65 sm boy hündürlüyünə malik olmalı idilər. Səbəb? Bir anlıq telefon stansiya mərkəzlərini təsəvvür edin. Yazının ilk abzasında da yazdığım kimi, Erikson firmasından olan telefonlar indiki fortepiano uzunluğunda idi. Əyləşən xanım işçilər oturaq vəziyyətdə zəng naqillərini birləşdirmək üçün buna mütləq əlləri çatmalı idi. Həmin qızlar ailə qurmuş insanlardan seçilməzdi. Buna səbəb isə o idi ki, ailə, uşaqla bağlı fikirlər onların yalnızlığa yol verməsinə səbəb ola bilərdi. Ailə quran xanımlar işdən azad olunardı, lakin yerli poçt, telefon idarəsinin personalından biri ilə nikah olduğu təqdirdə – işdə saxlanma icazəsi verilərmiş. Ümumiyyətlə, telefon xətləri işlərində çalışan bütün əməkdaşlar peşəkar və bir neçə əcnəbi dildə danışa biləcək insanlardan seçilərdi.



Əbülfəz ŞEYDABƏYOV

Gəlin qayıdaq vağzaldakı Telefon-naya küçəsinə... 1913-cü ildə Çar Romanovlar sülaləsinin 300 illik hakimiyyət yubileyi münasibətilə küçənin adı Romanovski adlanır. Milli Cümhuriyyətimiz qurulan dövrdə, yəni 1918-ci ildən həmin küçəyə Ser Uilyam Hirleyn Lindleyin adı verilir. Hansı ki o, Bakıya Xudatın Şollar kəndindən içməli şirin su kanalını çəkən məşhur ingilis mühəndisi idi. Əfsuslar olsun ki, xalqımızın böyük dostu olmuş bu adamın adına hal-hazırda ölkəmizdə nə küçə adı, nə xatirə lövhəsi, nə də bir büst mövcuddur... Ancaq Avropanın bir sıra şəhərlərində onun adı müxtəlif şəkildə əbədiləşdirilib. Heç olmasa sima olaraq onu tanıyaq deyə, vəfa borcumuz olaraq yazımda Ser Lindleyin foto şəklini paylaşım.

Son dəfə Bakıda onun adını daşıyan küçə 1923-cü ildə kommunistlər tərəfindən 28 aprel olaraq dəyişdirilir. Müasir dövrdə isə həmin küçə hər birimizin iftixarla səsləndirdiyimiz – Respublika günü şərəfinə verilən 28 May adlanır.

Məncə, bizi keçmiş Bakıda gəzdirən atlı konkadan düşüb artıq müasir Bakıya qayıtmağın vaxtıdır. Düşünürəm ki, nə qədər gündəlik işlərimiz çox olsa da, bəzən özümüzə qayıdaq bu günlərə necə gəldiyimizi axtarmalıyıq. Bu, hər birimizin borcudur. Haradan gəldiyimizi unutsaq, gələcək nəsillər bunu bizə bağışlamaz.

