

Bakı konkasının 140 illiyi

Vəfa Əliyeva,

Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix arxivinin aparıcı arxeoqrafi.

Bakı konkası

Həç kəsə gizli deyil ki, hələ qədim zamanlardan Azərbaycan neftin vətəni hesab olunurdu. XX əsrin başlanğıcından inkişaf edən və respublikanın inkişafında əhəmiyyətli rol oynayan neft sənayesi əsasən Bakı ətrafında cəmləşib. Respublikada bu sahənin gurultusu XIX əsrin sonu - XX əsrin əvvəllərinə təsadüf edir. Həmin dövrlərdə Rotşild və İsveç vətəndaşları olan Nobel qardaşları - Alfred, Robert, Lüdviqdən başqa bir çox əcnəbilər də Bakı nefti sayəsində kapitallarını artırmağa nail olmuşlar.

Bakının neft mədənlərində quyular əsasən əllə qazılırdı. Hələ XIX əsrin əvvəllərində quyuların əllə qazılmasına son qoymaq, mütərəqqi üsullarla neft əldə etmək üçün araşdırmalar aparılmağa başlandı. Nəticədə, arxiv sənədlərində qeyd edildiyi kimi, ilk neft quyusu Bibiheybətdə qazılmağa başlanır. Bundan sonra Bakıda bir sıra neft yataqları istifadəyə verilir.

1847-ci ildə ilk qazma quyunun meydana gəlməsi və neftin qazma üsulu ilə çıxarılması və daşınmasının təkmilləşdirilməsi məsələsi meydana çıxdı. Sabunçu, Suraxanı və Balaxanı rayonlarında hasil olan neftin Bakı neftayırma zavodlarına Xəzər dənizi vasitəsi ilə başqa ölkələrə primitiv şəkildə, karvanla ağac çənlərində və tuluqlarda daşınırdı.

Belə bir üsul təbii ki, sahibkara olduqca baha başa gəlir və nəticədə neftin gələcək inkişafına ciddi maneə törədirdi. Bunun üçün də Bakının neft sənayeçiləri daha çox kapitalla sahib olmaq üçün neftin nəqlinə dəmir yolu xətlərinin və boru kəmərlərinin çəkilməsinə daha çox maraq göstərirdilər. Nəticədə, Bakıda, ümumiyyətlə, Azərbaycanda dəmir yolunun çəkilməsində əsas səbəb kimi Bakı nefti əsas rol oynayır. Bununla da, 1878-ci ildə Nobel qardaşlarının maliyyə vəsaiti hesabına mədənlərə neftayırma zavodlarını birləşdirən dəmir yolu çəkməyə başlanmış və bir ildən sonra inşaat işləri başa çatmışdır. 1880-ci ildə isə dəmir yolunun rəsmi açılışı olmuşdu. Bununla da, dünyada ilk dəfə olaraq neft bu yolla sisternlərlə daşınmağa başlayır.

İşimlə əlaqədar olaraq Respublika Dövlət Tarix Arxivində saxlanılan sənədləri nəzərdən keçirirdim. Həmin sənədlər arasında ilk diqqətimi çəkən də Bakıda yaşayan məşhur tacir Aleksandr Fyodroviç Fon Velkenin 1878-ci il sentyabr ayının 5-də Bakı şəhər idarəsinə ünvanladığı məktub oldu.

Orta əsrlərdə Qərbi Avropada tacirlərin marağını və imtiyazlarını qorumaq üçün yaradılmış ittifaqın üzvü olan Fon Velkenin müraciət etməkdə məqsədi öz hesabına Qara şəhərdən (Çornıy Qorod) "Drujina" körpüsünə qədər şəhərə dəmiryolu konkası (vaxtilə şəhərdə mövcud olmuş, atla hərəkətə gətirilən tramvay xətti -V.Ə.) çəkmək idi. Bu konka Qara şəhərdə yerləşən zavodlardan neft və digər neft məhsullarının daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdu. Tacir məktubda şəhər idarəsindən konkanın tikilməsi üçün boş ərazi xahiş edirdi.

Arxiv sənədləri arasında şəhərin II hissəsində yaşayan Aleksandr Fyodroviç Fon Velkenin Bakı qubernatoru general-leytenant Valerian Mixayloviç Pozenə də yazdığı xahiş ərizəsi saxlanılır.

Ərizədə qeyd olunur ki, Bakının sənayesinin əhəmiyyəti və rolu ildən-ilə artdıqca, şəhərin neft və digər neft məhsullarının istehsalı gündən-günə inkişaf edir. Bu da istehsal olunmuş məhsulların zavodlardan körpüyə daşınmasında çətinliklər yaradır. Bundan əlavə, daşınmanın qiymətinin yüksək dərəcədə artdığı da bildirilir. Yuxarıda qeyd olunanları nəzərə alaraq, Bakı şəhərində at-dəmiryol konkasının tikilməsini üzərinə götürdüyü öhdəçiliyi yerinə yetirilmək üçün təqdim etdiyi müqaviləni təsdiqi ilə tikintinin başlanmasına icazə verilməsini xahiş edir.

Nəzərdə tutulurdu ki, konkanın uzunluğu 9 verst (1 verst — 1066 metr — V.Ə.) məsafəni əhatə etsin. Küçənin eni 6 sajdandan (1 sajn — 2,134 m - V.Ə.) kiçik olmamalı idi. Əgər kiçik olarsa, həm konkanın, həm də piyadanın gediş-gəlişində maneələr yarada bilər. O səbəbdən də konkanın hərəkət istiqaməti ensiz küçələr üçün nəzərdə tutulmurdu. Məqsəd sərnişinləri Qara şəhərə aparmaq və geri qaytarmaq, sonra neft və digər neft məhsullarını zavodlara daşımaq idi. Fon Velkenin müraciətinə etiraz edilməməsi və müqavilənin hazırlanmasına baxmayaraq, sonralar tacir ərizəsinə müsbət cavab ala bilməmişdi.

Konka relslər üzərində hərəkət edən sərnişin və neft məhsullarını daşımaq üçün at qüvvəsi ilə hərəkətə gətirilən nəqliyyat vasitəsi idi. Konkaya bir neçə at qoşulurdu. Onların qüvvəsi və hərəkəti nəticəsində vaqonlar hərəkətə gəlirdi. Konkada atların işi çox çətin idi. Vaqonlar təxmini 150 pud (1 pud - 16,38 kq — V.Ə.) ağırlığında idi. Onun içərisində 30-40 sərnişin olurdu. Orta hesabla sərnişinlərin ağırlığı isə 120 - 160 puda yaxın olurdu. Bu isə ümumilikdə 300 puda çatırdı. Bir reys ərzində vaqon 10-15 dəfə dayanırdı. Gün

ərzində isə atlar 12-16 reys yol qət edirdilər. Bu da onların işini daha da çətinləşdirirdi. Atlardan biri ortada, digərləri isə yan tərəflərdə gedirdi. Konkani idarə edən arabacılar hər dəfə atları dəyişməli olurdular. Onlar atların gücünü yalnız iş prosesində ayırd edirdilər. Hansı at daha güclü və dözümlüdürsə, həmin atlardan daha çox istifadə edirdilər. Atların güclü iş rejimi onlarda əzələ iltihabı, çıxıqlar və s. xəstəliklərin yaranmasına səbəb olurdu. Bunun üçün də onlara xüsusi qulluq olunurdu. Məsələn, ilk öncə atların qidalanmalarına diqqət yetirilirdi. Sərf etdikləri enerji qarşılığında güclü qida rejimi təyin edilirdi.

Poçt və dəmiryol kassasına tərəf gedən küçələrdə vaqonların hərəkəti çox gecikirdi. Bunun nəticəsində də vaqonların hərəkəti pozulur və rels üzərində qalırdılar. Sərnişinlər getdikləri ünvana və yaxud işə gecikirdi ki, bunun da nəticəsi şikayətlərin çoxluğuna gətirib çıxarırdı. Digər tərəfdən isə, atların sağlamlığına da pis təsir edirdi. Gecikmələr zamanı onlar məcbur olub atları cəld getməyə məcbur edirdilər. Çünki gün ərzində təyin olunmuş reysi yerinə yetirmək lazım idi. Bakı şəhər dəmiryol konkasının rəhbəri bunları aradan qaldırmaq üçün Bakı şəhər idarəsinə 1 avqust 1911-ci ildə məktubla müraciət etmişdir. Həmin müraciət Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix arxivinin sənədlərində öz əksini tapmışdı.

Şəhər nəqliyyatı olduqca geridə qalan bir dövrdə Bakıda konkalar fəaliyyət göstərməyə başladı. Bu da böyük bir inqilaba səbəb oldu. Buna baxmayaraq, şəhərdə əsrlər boyu istifadə olunan keçmiş nəqliyyat vasitələri (müxtəlif növ arabalar, məşhur faytonlar) də mövcud idi. 1887-ci ildə Azərbaycan milyoncusu Hacı Zeynalabdin Tağıyev başda olmaqla digər beş mesenat atlı-dəmiryol səhmdar cəmiyyətini təşkil edirlər. Səhmdar cəmiyyətin ilk sədri H.Z.Tağıyev olur. 1889-cu ildə aksioner cəmiyyətinə məxsus olan ilk konkalar istifadəyə verilir. Konkaların yay və qış üçün iki növü nəzərdə tutulmuşdu. Sərnişinlərin rahatlığını təmin etmək üçün vaqonlarda siqaret çəkmək qəti qadağan edilmişdi. Qış vaqonları kip örtülmüş pəncərələrdən ibarət idi. Qış vaqonlarında gediş haqqı 5 qəpik, yay vaqonlarında isə 3 qəpik idi. Beş yaşına qədər uşaqlar üçün gediş haqqı pulsuz idi. Polis işçiləri vəzifə başında olarkən konkadan pulsuz istifadə etmək hüququna malik idilər. İş başında olmayanda isə polis vəsiqələrindən istifadə edirdilər. Rütbələri kiçik olan polis işçiləri vaqonlarda ayaq üstə dayanırdılar.

Sərnişinlərdən fərqli olaraq gecə-gündüz çalışan Bakı şəhər dəmiryol konkasının üzvləri Bakı şəhər idarəsinə onlara tibbi yardımın aşağı səviyyədə olmasından şikayət edirdilər. Bu barədə dəmiryol konkalar üzvlərindən Bakı şəhər idarəsinə şikayət məktubunda qeyd edilir ki, konkalar işçiləri üçün yaradılmış pulsuz təcili yardım bölməsi işçiləri qane etmir. İlk növbədə işçilər tibbi yardım almağa xeyli vaxt sərf edirlər. Digər tərəfdən isə konkalar işçiləri növbəsiz qəbul edilsə bu da növbədə olanların etirazına səbəb olurdu. Ona görə də təklif olunurdu ki, təyin edilmiş saatlarda həkim müayinəsi yerlərdə keçirilsin.

1895-ci ildə artıq Bakıda 4 xətt üzrə dəmiryol konkaları işə salınmışdı: Bunlar Vağzal - Bayıl; Vağzal - Şamaxınka, Şamaxınka - Bayıl, Vağzal - Qara şəhər xətlərindən ibarət idi.

Tələbələr üçün də gediş haqqı pulsuz idi. Onlar öz tələbə biletlərini göstərərək vaqonlara pulsuz daxil olurdular. Lakin gəmi mexanikləri məktəbinin direktorunun 1911-ci il 12 noyabr tarixdə Bakı şəhər idarəsinə ünvanladığı məktub bunun əksini deyirdi. ARDT arxivində saxlanılan məktubda qeyd edilir ki, onun rəhbərlik etdiyi məktəbin tələbələri biletlərini göstərməklərinə baxmayaraq, onlardan gediş haqqı tələb olunur. Direktor məktubunda bu ayrılıq seçkiliyə son qoyulmasını Bakı şəhər idarəsinin rəhbərliyindən xahiş edir.

20 oktyabr 1900-cü ildə Bakı şəhər dumasının üzvü A.N.Saparov tərəfindən Bakı şəhərində 12 il əvvəl tikilmiş dəmiryol şəbəkələri artıq köhnəliyindən dəmiryol konkalarının şəbəkələrini yenisi ilə genişləndirmək təklif edilirdi. Bakı şəhəri gündən-günə inkişaf etdiyini, ticarət və sənayenin əhəmiyyətli rol oynadığını qeyd edən дума üzvü yeni dəmiryol şəbəkələrinə ehtiyac duyulduğunu bildirir. Saparov təklif edirdi ki, Azneftdən Qara şəhərdəki mexaniklər zavoduna doğru yeni dəmiryol şəbəkəsi çəkilsin və bu yeni xətt bir neçə küçədən keçsin.

Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix arxivinin sənədlərində Bakı konkasında fəaliyyət göstərən şəxslərin qanun pozuntusuna görə işdən azad edilmələri və iş başında olarkən baş vermiş hadisələrlə bağlı Bakı şəhər başçısına yazılmış müxtəlif ərizələri də mövcuddur. Təftiş komissiyasının apardığı yoxlama əsasında üzə çıxan çatışmazlıqlar və qanun pozuntuları ilə bağlı Bakı qradonaçalnikliyinə şikayət ərizələri yazılmış, bu şikayətlər əsasında müzakirələr aparılmış və qərarlar qəbul olunmuşdur.

Həmin sənədlər ARDT arxivində tarixi bir sənəd kimi qorunmaqdadır.

Bakı şəhərində konkaların fəaliyyətinin ən qızgın dövrü 1900-1915-ci illərə təsadüf edir. Daha sonra tədricən digər nəqliyyat vasitələri meydana gəldikcə, onun fəaliyyəti zəifləməyə başladı. Konkalar 1 oktyabr 1923-cü ilədək fəaliyyət göstərdikdən sonra zamanla ayaqlaşan daha müasir nəqliyyata yerini verir.