

## Bakı konkası

**Vəfa Əliyeva,**

Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix Arxivinin aparıcı arxeoqrafı

Azərbaycanda dəmir yolunun çəkilməsində Bakı nefti mühüm rol oynayıb. 1878-ci ildə Nobel qardaşlarının maliyyə vəsaiti hesabına mədənlərə neftayırma zavodlarını birləşdirən dəmir yolunun inşasına başlanılıb və bir ilə sona çatıb. 1880-ci ildə isə dəmir yolunun rəsmi açılışı olub. Beləliklə, dünyada ilk dəfə olaraq neft bu yolla sisternlərlə daşınmağa başlanıb.

Respublika Dövlət Tarix Arxivində saxlanılan sənədlərdə diqqətçəkən faktlardan biri Bakıda yaşayan məşhur tacir Aleksandr Fyodroviç Fon Velkenin 1878-ci il sentyabr ayının 5-də Bakı şəhər idarəsinə ünvanladığı məktubdur.

Orta əsrlərdə Qərbi Avropada tacirlərin marağını və imtiyazlarını qorumaq üçün yaradılmış ittifaqın üzvü olan Fon Velkenin müraciət etməkdə məqsədi öz hesabına Qaraşəhərdən (Çorniy qorod) "Drujina" körpüsünə qədər şəhərə atla hərəkətə gətirilən tramvay xətti - dəmiryol konkası çəkmək idi. Bu konkə Qaraşəhərdə yerləşən zavodlardan neft və digər neft məhsullarının daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdu. Tacir öz məktubunda şəhər idarəsindən konkanın tikilməsi üçün boş ərazi verilməsini xahiş edirdi.

Arxiv sənədləri arasında şəhərin II hissəsində yaşayan Aleksandr Fyodroviç Fon Velkenin Bakı qubernatoru general-leytenant Valerian Mixayloviç Pozenə yazdığı ərizə də saxlanılır. Ərizədə qeyd olunur ki, Bakı sənayesinin əhəmiyyəti və rolu ildən-ilə artdıqca şəhərin neft və digər neft məhsullarının istehsalı inkişaf edir. Bu da həmin məhsulların zavodlardan körpüyə daşınmasında çətinliklər yaradır. Bundan əlavə, daşınmanın qiymətinin yüksək dərəcədə artdığı da bildirilirdi. Qeyd olunanları nəzərə alaraq tikilməsi üçün təqdim etdiyi müqavilənin təsdiqini və Bakı şəhərində dəmiryol konkasının tikintisinə icazə verilməsini xahiş edirdi.

Nəzərdə tutulurdu ki, konkanın uzunluğu 9 verst (1 verst - 1066 metr) məsafəni əhatə etsin. Küçənin eni 6 sajdandan (1 sajn - 2,134 m) kiçik olmamalı idi. Əgər kiçik olarsa, həm konkanın, həm də piyadanın gediş-gəlişində maneələr yarada bilərdi. O səbəbdən də konkanın hərəkət istiqaməti ensiz küçələr üçün nəzərdə tutulmurdu. Məqsəd sərnəşinləri Qaraşəhərə aparıb-gətirmək, neft və digər neft məhsullarını zavodlara daşımaq idi. Lakin müraciətə etiraz edilməsə də, V.M.Pozendən ərizəsinə müsbət cavab ala bilmədi. Halbuki müqavilə də hazırlanmışdı.

### Onlar at qüvvəsilə hərəkətə gətirilirdi

Konka relslər üzərində sərnəşin və neft məhsullarını daşımaq üçün at qüvvəsi ilə hərəkətə gətirilən nəqliyyat vasitəsi idi. Bura bir neçə at qoşulurdu. Onların qüvvəsi ilə vaqonlar hərəkətə gəlirdi. Konkada atların işi çox çətin idi. Vaqonlar təxminən 150 pud (1 pud - 16,38 kq) ağırlığında idi. İçərisində 30-40 sərnəşin olurdu. Orta hesabla sərnəşinlərin ağırlığı isə 120-160 puda yaxın idi. Ağırlıq ümumilikdə 300 puda çatırdı. Bir reys ərzində vaqon 10-15 dəfə dayanırdı. Gün ərzində isə atlar 12-16 reys yol qət edirdilər. Atlardan biri ortada, digərləri yan tərəflərdə gedirdi. Konkayı idarə edən arabaçılar hər dəfə atları dəyişməli olurdular. Daha güclü və dözümlü atlardan çox istifadə edirdilər. Ağır iş rejimi atlarda əzələ iltihabı, çıxıqlar və başqa xəstəliklərin yaranmasına səbəb olurdu. Buna görə onlara xüsusi qulluq edilirdi. Əsasən yaxşı qidalanmalarına diqqət yetirilirdi. Sərf etdikləri enerji qarşılığında güclü qida rejimi təyin edilirdi.

Poçt və dəmiryol kassasına tərəf gedən küçələrdə vaqonların hərəkəti tez-tez gecikirdi. Bunun nəticəsində vaqonların hərəkəti pozulur və rels üzərində qalırdı. Getmək istədikləri ünvanlara gecikən sərnəşinlərin şikayətləri artırdı. Digər tərəfdən, atların sağlamlığına pis təsir edirdi. Gecikmələr zamanı onlar atları cəld getməyə məcbur edirdilər. Çünki gün ərzində təyin olunmuş reysi yerinə yetirmək lazım idi. Bakı şəhər dəmiryol konkasının rəhbəri problemləri aradan qaldırmaq üçün Bakı şəhər idarəsinə 1 avqust 1911-ci ildə məktubla müraciət etdi. Həmin müraciət Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix Arxivinin sənədlərində öz əksini tapmışdır.

### 1889-cu ildə Bakıda ilk konkə istifadəyə verildi

Bu, böyük dəyişikliyə səbəb oldu. Eyni zamanda şəhərdə əsrlər boyu istifadə olunan keçmiş nəqliyyat vasitələri - müxtəlif növ arabalar, məşhur faytonlar da mövcud idi. 1887-ci ildə milyonçu Hacı Zeynalabdin Tağıyev başda olmaqla digər beş mesenat Atlı-Dəmiryol Səhmdar Cəmiyyətini təşkil etdilər. Səhmdar cəmiyyətinin ilk sədri H.Z.Tağıyev oldu. 1889-cu ildə aksioner cəmiyyətinə məxsus olan ilk konkə istifadəyə verildi. Konkanın yay və qış üçün iki növü nəzərdə tutulmuşdu. Sərnəşinlərin rahatlığını təmin etmək

məqsədlə 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 dayanırdı.

1895-ci ildə artıq Bakıda 4 xətt üzrə dəmiryol konkaları işə salındı. Bunlar Vağzal-Bayıl, Vağzal-Şamaxinka, Şamaxinka-Bayıl, Vağzal-Qaraşəhər 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 tarixində Bakı şəhər idarəsinə ünvanladığı məktubda qeyd edilirdi ki, rəhbərlik etdiyi məktəbin tələbələri biletlərini göstərmələrinə baxmayaraq, onlardan gediş haqqı tələb olunur. Direktor məktubunda bu ayrı-seçkiliyə son qoyulmasını Bakı şəhər idarəsinin rəhbərliyindən xahiş edirdi.

20 oktyabr 1900-cü ildə Bakı Şəhər Dumasının üzvü A.N.Saparov tərəfindən 12 il əvvəl tikilmiş dəmiryol şəbəkələri artıq köhnəliyindən dəmiryol konkalarının şəbəkələrini yenisi ilə genişləndirmək təklif edilirdi. Saparov təklif edirdi ki, Azneftdən Qaraşəhərdəki mexaniklər zavoduna doğru yeni dəmiryol şəbəkəsi çəkilsin və 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 olunmuşdu. Həmin sənədlər ARDT arxivində tarixi bir sənəd kimi qorunmaqdadır.

\*\*\*

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