

Становление железнодорожного образования в Азербайджане

Р.А. Эйвазов

Центральное территориальное управление Федерального агентства железнодорожного транспорта; г. Москва, Россия; r_eyvazov@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Рассматриваются история становления и развития железнодорожного образования в Азербайджане с конца XIX в. до начала 1930-х годов; цели, организация и содержание учебного процесса в образовательных учреждениях при железных дорогах, формы образовательных учреждений, проблемы подготовки национальных кадров для железнодорожной отрасли. Отмечается, что вопреки имеющимся проблемам в вопросах обучения национальных кадров, в первую очередь связанным с незнанием русского языка, к концу XIX в. стали появляться первые инженеры-железнодорожники из числа азербайджанцев.

Данный период времени связан с важными этапами истории региона, страны и всего мира. Если открытие первой железнодорожной магистрали в Азербайджане было связано с быстрыми темпами развития нефтяной промышленности, то расширение происходило на фоне пика экономической мощи Российской империи, а впоследствии начавшейся Первой мировой войны. Сложный период для железных дорог Азербайджана наступил после революций 1917 г., в ходе конфронтации революционных сил большевиков и местных властей была выведена из строя часть железнодорожных путей. Попытки заново отстроить разрушенные пути предпринимались национальным Правительством Азербайджана, однако полностью железная дорога была восстановлена лишь после установления в стране советской власти.

Совершенствование образовательных учреждений на железной дороге неразрывно связано с развитием железнодорожной отрасли. Все исторические и политические изменения, оказывавшие влияние на отрасль, отражались и на процессе подготовки профильных кадров.

Ключевые слова: подготовка кадров; железнодорожная отрасль; железная дорога; железнодорожные училища; технические училища; конец XIX века; XX век

Для цитирования: Эйвазов Р.А. Становление железнодорожного образования в Азербайджане // Техник транспорта: образование и практика. 2023. Т. 4. Вып. 1. С. 89–95. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.1.89-95>.

Original article

Becoming of railway education in Azerbaijan

Ruslan A. Eyvazov

Central Territorial Administration of the Federal Agency for Railway Transport; Moscow, Russian Federation; r_eyvazov@mail.ru

ABSTRACT

The history of the formation and development of railway education in Azerbaijan from the end of the 19th century is considered until the early 1930s; goals, organization and content of the educational process in educational institutions at the railways, forms of educational institutions, problems of training national personnel for the railway industry. It is noted that despite the existing problems in the training of national personnel, primarily related to ignorance of the Russian language, by the end of the 19th century, the first railway engineers from among the Azerbaijanis began to appear.

This period of time is associated with important stages in the history of the region, the country and the whole world. If the opening of the first railway line in Azerbaijan was associated with the rapid development of the oil industry, then the expansion took place against the background of the peak of the economic power of the Russian Empire, and subsequently the outbreak of the First World War. A difficult period for the railways of Azerbaijan came after the revolutions of 1917, during the confrontation between the revolutionary forces of the Bolsheviks and local authorities, part of the railways was put out of action. Attempts to rebuild the destroyed tracks were

made by the national government of Azerbaijan, but the railway was fully restored only after the establishment of Soviet power in the country.

The improvement of educational institutions on the railway is inextricably linked with the development of the railway industry. All historical and political changes that had an impact on the industry were reflected in the process of training specialized personnel.

Keywords: personnel training; railway industry; railway; railway schools; technical schools; end of the 19th century; 20th century

For citation: Eyvazov R.A. Becoming of railway education in Azerbaijan. *Transport technician: education and practice*. 2023;4(1):89-95. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.1.89-95>.

ВВЕДЕНИЕ

Одно из важных событий в истории Азербайджана в конце XIX в. — строительство первой железной дороги. Ввод в эксплуатацию железнодорожных магистралей способствовал не только налаживанию транспортного сообщения между месторождениями полезных ископаемых и промышленными зонами, но и социально-экономическому развитию региона. Строительство железных дорог было вызвано необходимостью обслуживания нужд нефтяной и горнорудной промышленности — основных отраслей экономики Бакинской и Елизаветпольской губерний (рис. 1).

Своевременная транспортировка минерального сырья на перерабатывающие предприятия и дальнейший сбыт готовой продукции по железным дорогам требовали исправного функционирования имеющейся транспортной инфраструктуры и техники. Железнодорожная отрасль стала одним из ключевых факторов, обуславливающих экономическое развитие Азербайджана, уступая

по значимости лишь нефтяной промышленности (рис. 2, 3).

С запуском железных дорог в Азербайджане появилась проблема подготовки кадров для нового вида транспорта. От уровня образования и мастерства специалиста зависели своевременность и качество значимых для экономики перевозок.

Подготовка кадров для железнодорожной отрасли в Азербайджане началась практически с первых лет функционирования железной дороги и на сегодняшний день имеет богатую историю. Несмотря на это, данная тема как отдельный предмет исследования мало изучена. При этом в работах азербайджанских авторов как в периодических изданиях, так и в фундаментальных исследованиях, посвященных истории Азербайджана, просветительской деятельности и развитию железных дорог в стране, описываются этапы становления подготовки кадров для железнодорожной отрасли.

Сотрудниками Института истории Национальной академии наук Азербайджана в 2008 г. издана монография «История Азербайджана» в семи томах. В этой коллективной монографии рассматриваются отдельные периоды исторического развития страны, начиная с древних времен и до начала XXI в., и образование выделяется как важный элемент социально-экономического прогресса страны.

Вопросам, связанным с историей развития образования в Азербайджане с древних времен до наших дней, посвящен трехтомник М. Марданова, вышедший в свет в 2011 г., в котором подробно исследуется процесс организации образовательной и просветительской деятельности в стране, приводится статистика по количеству и видам учебных заведений, перечислены педагоги, внесшие большой вклад в развитие педагогической науки.

В научных трудах Ч. Ахмедоглу, С. Ахмедова, Т. Айдамирова, а также в книге «Азербайджанские



Рис. 1. Строители железной дороги
конец XIX — начало XX вв.¹

¹ URL: <https://azertag.az/xeber/1899005>



Рис. 2. Первые железные дороги в Азербайджане²



Рис. 3. Состав, перевозящий в цистернах нефть³

железные дороги. Взгляд в историю», выпущенной ЗАО «Азербайджанские железные дороги», представлена хронология становления железных дорог с конца XIX в. до начала XX в., описываются события, способствующие их развитию, уделяется внимание и подготовке отраслевых кадров.

Особым и важным в истории страны является период существования Азербайджанской Демократической Республики (АДР) (1918–1920 гг.). В работе А. Назирли и Энциклопедии АДР, изданной в двух томах, отражены главные эпизоды и факты, посвященные становлению железнодорожного образования в указанный отрезок времени. В много-томнике, изданном к 80-й годовщине АДР Главным архивным управлением при Кабинете министров Азербайджана в 1998 г., собраны архивные документы по государственному, военному строительству, организации образовательной и просветительской деятельности страны.

В СОСТАВЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

В первые два десятилетия железная дорога в Азербайджане обеспечивалась кадрами преимущественно за счет переселившихся из центральной части Российской империи специалистов и рабочих. С увеличением роли железных дорог в экономике, а также учитывая специфику региона — малая заселенность на отдельных участках пути, особенности национального и конфессионального состава, стала очевидной целесообразность обеспечения кадровых потребностей за счет местного населения. Начиная с конца 80-х годов XIX в. в стране при железных дорогах открываются школы для детей железнодорожников. Школы главным образом находились в ведомстве Министерства народного просвещения и были организованы, как правило, по типу двухклассных и одноклассных сельских школ [1, с. 53]. Обучение в школах для детей железнодорожников было бесплатным, дети представителей иных отраслей могли учиться только на платной основе. В одноклассные и двухклассные школы, открывшиеся в таких городах как Елизаветполь, Хаджигабул, Баку и Агстафа, зачисляли по результатам вступительного экзамена по русскому языку, на котором проходило дальнейшее обучение.

Кроме того, в указанный период с целью решения вопросов обеспечения специалистами, как и по всей России, при железнодорожных мастерских создавали технические классы для подготовки технического персонала. Целью данных классов являлось не только обучение специальным навыкам, но и общеобразовательным предметам, что способствовало повышению грамотности среди железнодорожников.

Открытие школ и технических классов не могло полностью удовлетворить потребности дороги в обслуживающем персонале, так как представители местных народов не владели русским языком и не имели возможности получить образование.

Работы на железной дороге и оформление всей документации производились на русском языке. Поэтому требования к знанию русского языка затрудняли не только получение образования местными жителями, но и устройство на работу. Азербайджанцы и представители других народов Бакинской и Елизаветпольской губерний, не владеющие русским языком, редко принимались на работу. В результате этого к 1890 г. в штате азербайджанского участка Бакинско-Тифлисской железной дороги из 896 сотрудников низшего звена всего 39 человек были азербайджанцы, 37 из которых стрелочники, 1 работник телеграфа и

² URL: <http://milliarxiv.gov.az/az/zaqafqaziya-demiryolunun-tarixi>

³ URL: <https://ikisahil.az/post/55178-news-55178>

1 кондуктор. Данные показатели к началу XX в. значительно улучшились. В 1903 г. из примерно 9000 работников железнодорожной отрасли Азербайджана 1730 человек были азербайджанцами [2, с. 55, 56].

Важное место в подготовке национальных кадров для железнодорожной отрасли Азербайджана во второй половине XIX – начале XX вв. занимал Институт инженеров путей сообщения (ныне — Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I). Фатали бек Султанов, Исах Мехмандаров, Юсиф хан Мамедбеков, Самед ага Векилов, Худадат бек Меликасланов — одни из первых выпускников этого института, которые в дальнейшем посвятили свою жизнь железнодорожной отрасли [3, с. 44–47]. Получившие в профильном высшем учебном заведении образование азербайджанцы впоследствии стали видными государственными и общественными деятелями, управленцами на железной дороге независимого Азербайджана и Азербайджанской ССР и организаторами железнодорожного образования на родном языке.

В ПЕРИОД НЕЗАВИСИМОСТИ

С провозглашением независимости в Азербайджане увеличилась роль железнодорожной отрасли в обеспечении обороны страны. Однако в ходе борьбы с оппозиционными силами за власть большая часть железных дорог в стране была разрушена.

Учитывая военно-стратегическое значение путей сообщения, одной из первоочередных задач перед новым руководством республики стало восстановление выведенных из строя железных дорог. Помимо прочих ресурсов, решение данного вопроса требовало наличия квалифицированных кадров. В связи с этим приказом военного министра Азербайджанской Демократической Республики Самед беком Мехмандаровым от 04.09.1919 № 390 была сформирована военная железнодорожная школа. Согласно приказу формирование школы и ее функционирование осуществлялось на станции Гянджа. Планировалось готовить специалистов офицерского и рядового состава [4, с. 125]. Сложная военно-политическая обстановка в стране и дефицит профессионалов обусловили необходимость незамедлительного начала образовательного процесса. Первая группа будущих военных железнодорожников состояла из 20 человек офицерского состава, которые уже 15 сентября 1919 г. были командированы в школу для освоения железнодорожного дела. В дальнейшем планировалось увеличить численность учащихся до 120 человек из рядового состава [5, с. 450].

Подготовка национальных кадров для железнодорожной отрасли молодой республики требовалась не только для военного ведомства. Именно поэтому в 1919 г. в Баку было открыто железнодорожное училище. Занятия в училище, как и в школе военных железнодорожников, проводились на азербайджанском языке [6, с. 31]. Кроме того, в 1919 г. на станции Гянджа организуются курсы по подготовке специалистов в области железнодорожного транспорта и телеграфистов, а в 1920 г. в Бакинском техникуме создается железнодорожный подотдел, готовивший отраслевых специалистов [7, с. 397; 8, с. 125].

Правительство Азербайджанской Демократической Республики придавало большое значение подготовке национальных кадров для всех сфер деятельности государства, в связи с чем направляло своих граждан на учебу за счет государства в европейские страны для получения высшего образования, в том числе и по транспортным специальностям [9, с. 221, 225].

После прихода к власти большевиков 28 апреля 1920 г. в Азербайджане были закрыты военная железнодорожная школа, железнодорожное училище и прочие учебные заведения, открывшиеся в имперское время и в период независимости, прекращено финансирование обучения студентов, обучающихся за рубежом.

Несмотря на недолгое существование правительству молодой республики удалось принять значимые меры для подготовки специалистов железнодорожной отрасли. Важным событием периода Азербайджанской Демократической Республики (28.05.1918–28.04.1920) стала организация обучения в учебных заведениях всех уровней на азербайджанском языке, что послужило основой для борьбы с безграмотностью среди коренного населения страны. Благодаря этому образование на родном языке стало доступно большинству жителей Азербайджана.

В СОСТАВЕ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ССР

С установлением советской власти в Азербайджане открывается новая страница в истории транспортного образования. Перед руководством государства стоял вопрос о необходимости скорейшего восстановления путей сообщения, разрушенных в 1917–1919 гг. в ходе борьбе за власть в стране. Одной из первоочередных задач для решения данного вопроса была оперативная подготовка профильных специалистов. Поэтому среди основных форм подготовки квалифицированных железнодорожников главной стала система краткосрочных курсов. Первые курсы начали свою работу уже в октябре 1920 г., что еще раз доказывает актуальность



Рис. 4. Первый трамвай, надпись на трамвае «Пролетарии всех стран объединяйтесь!»⁴



Рис. 5. Электричка⁵

решения кадрового вопроса в кратчайшие сроки. На курсах готовили будущих железнодорожных агентов, кондукторов, машинистов, помощников, начальников станций, весовщиков, специалистов по блокировке и смазчиков [10, с. 146].

В числе первых профессиональных образовательных учреждений, обучающих железнодорожным специальностям, — школа фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) при железнодорожном управлении. Школа открыта в 1923 г. в г. Баку с целью подготовки младшего технического персонала для работы на дороге. Обучение в школе проводилось на азербайджанском и русском языках, что обеспечивало равный доступ к профессии для всех жителей страны. Согласно учебному плану, преподавались как профильные, так и общеобразовательные предметы. За год было подготовлено 455 азербайджанцев железнодорожников по различным рабочим специальностям [11, с. 106].

В целях адаптации учебного процесса к новым требованиям экономики школа ФЗУ в 1940 г. преобразована в профессиональное училище № 1, одно из двух железнодорожных училищ, созданных и функционирующих в Азербайджане. В училищах

железнодорожного профиля готовили рабочих по специальностям помощник машиниста, бригадир по ремонту вагонов и паровозов, кочегар и др. Срок обучения в училищах составлял два года [12, с. 191].

Середина 20-х годов XX в. ознаменовалась электрификацией железных дорог в Азербайджане. С 3 февраля 1924 г. в Баку начинает работать трамвай, а 6 июля 1926 г. впервые в СССР запускается электричка (рис. 4, 5) [13, с. 45, 47]. С электрификацией городского и пригородного транспорта на железной дороге, и без того испытывающей кадровый дефицит, возникла потребность в дополнительных специалистах — электриках. Электрики относились к среднему или младшему техническому персоналу, их обучение проводилось в профессиональных либо средних специальных учебных заведениях.

Подготовка среднего технического персонала осуществлялась в открывшихся в начале 1930-х гг. Бакинском железнодорожном училище, которое в 1946 г. стало техникумом, и Кировабадском железнодорожном учебном комбинате. В этих учебных учреждениях готовились специалисты в области эксплуатации тягового и подвижного состава.

Повышенный спрос на отраслевые кадры способствовал открытию железнодорожных специальностей в непрофильных техникумах.

Специалистов по программам высшего образования обучали в созданном на базе Бакинского политехникума Бакинском политехническом институте, переименованном в 1921 г. в Азербайджанский политехнический институт. Среди факультетов нового института был инженерно-строительный, на котором образование получали в том числе и специалисты по строительству и эксплуатации железных дорог. В числе организаторов и преподавателей факультета были выпускники Института инженеров путей сообщения Самед ага Векилов и Худадат бек Меликасланов (рис. 6) [13, с. 45].

Отдельного внимания заслуживает Худадат бек Меликасланов, который занимает важное место в истории организации железнодорожного образования в Азербайджане. Он обладал большим опытом практической работы в области железнодорожного строительства, а также государственной и политической деятельности. Ему довелось быть представителем Временного правительства на Закавказской железной дороге после Февральской революции в 1917 г., а в 1918 г. возглавлять Министерство путей сообщения Азербайджанской Демократической Республики. При его содействии открыты железнодорожное училище и Школа военных железнодорожников. В советское время он участвовал в

⁴ URL: <https://sputnik.az/20170203/bakida-ilk-tramvay-408696806.html>

⁵ URL: <https://www.trend.az/life/interesting/1901613.html>



Рис. 6. Худадат бек Меликасланов

восстановлении разрушенных железных дорог, с 1923 по 1930 гг. занимал ответственные посты в Госплане и Техническом комитете АзССР, а также являлся членом научно-технической коллегии Высшего совета народного хозяйства СССР. Худадат бек Меликасланов активно содействовал организации и развитию железнодорожного образования. Будучи первым ученым азербайджанцем, получившим звание профессора по специальности «железнодорожное строительство», имел ряд публикаций в бакинских и московских научных журналах. Кроме участия в создании инженерно-строительного факультета, он приложил немало усилий для открытия в 1930 г. филиала Тбилисского института инженеров железнодорожного транспорта в Баку. Таким образом, в Азербайджане сформировано учреждение высшего образования в сфере строительства и эксплуатации железнодорожного транспорта, тягового и подвижного состава [14, с. 188; 15, с. 38].

Открытие новых образовательных учреждений разных уровней сыграло ключевую роль в увеличении состава работников на Азербайджанской железной дороге. Так, если в 1926 г. в железнодорожной отрасли работали 11 692 человека, при том, что весной 1920 г. количество персонала насчитывало менее 11 000 человек, то в 1932 г. общая численность составляла 14 540 человек [10, с. 149]. Бла-

годаря этому в 1920-е гг. в стране полностью были восстановлены железные дороги, выведенные из строя в период 1917–1919 гг., разрабатывались новые линии, часть путей электрифицирована. Начинался подъем железнодорожного транспорта в Азербайджане.

В первое десятилетие существования Азербайджанской ССР в стране наблюдался рост потребности в квалифицированных специалистах на железной дороге, что связано с расширением сети стальных магистралей и увеличивающейся с каждым днем роли железнодорожного транспорта в экономике Азербайджана. Осознавая важность подготовки отраслевых кадров, власти республики уделяли большое внимание данному вопросу, благодаря чему из года в год росло число служащих на Азербайджанской железной дороге.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обобщив вышесказанное, можно сделать следующие выводы. Подготовка кадров всегда являлась важной составляющей развития железнодорожной отрасли. В руководстве железнодорожного ведомства хорошо понимали проблему подготовки работников для железной дороги и способствовали открытию и совершенствованию профильных учебных заведений. В отличие от остальных крупных регионов империи, обладающих железнодорожными магистралями, в Азербайджане кадровый вопрос стоял обособленно. Пополнение трудовых ресурсов за счет местного населения в силу невладения русским языком было ограниченным. На протяжении долгого времени решению этого вопроса не уделялось должного внимания.

Невозможно переоценить роль транспортной системы в экономике государства. Именно поэтому бесперебойное функционирование железнодорожной инфраструктуры всегда было одной из приоритетных задач, стоящей перед руководством страны в рассматриваемый период. Без удовлетворения потребностей в образованных, квалифицированных специалистах справиться с указанной задачей, особенно в столь непростой период, представлялось крайне сложным. Подготовка специалистов железнодорожников фактически не останавливалась даже в самые трудные исторические этапы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства путей сообщения. СПб.: тип. М-ва пут. сообщ., 1900. 80 с. URL: <https://viewer.rsl.ru/ru/rsi01003647591?page=7&rotated=0&theme=black>

2. Ахмедову Ч. Железные дороги Азербайджана в XIX–XX веках // IRS Наследие: международный азербайджанский журнал. 2019. № 5 (101). С. 55. URL: <https://irs-az.com/sites/default/files/2020-10/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%>

B7%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8%20%D0%90%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%B1%D0%B0%D0%B9%D0%B4%D0%B6%D0%B0%D0%BD%D0%B0.pdf

3. Azərbaycan dəmir yolu. Tarixə nəzər. Bakı. 2020. 236 səh.

4. Азербайджанская Демократическая Республика (1918–1920). Армия. (Документы и материалы). Баку: Издательство «Азербайджан», 1998. 440 с.

5. Azərbaycan xalq cümhuriyyəti ensiklopediyası: iki cildə. Bakı: Lider nəşriyyat, 2004. 440 səh.

6. Ахмедов С. Железные дороги Азербайджана в XIX–XX веках // IRS Наследие: международный азербайджанский журнал. 2021. № 1 (107). С. 26–31. URL: <https://irs-az.com/sites/default/files/2021-03/5.pdf>

7. Azərbaycan tarixi: yeddi cildə. V cild (1900–1920-ci illər). Bakı: Elm, 2008. 696 səh.

8. Назарли А.Э. Народное образование в Азербайджанской Республике (1918–1920 гг.). Баку: Нурлан, 2008. 224 с.

9. Mərdanov M. Azərbaycan təhsil tarixi: I cild. Bakı: Təhsil, 2011. 296 səh.

10. Айдамиров Т.С.о. Железнодорожный транспорт Северного Азербайджана в конце XIX – первой половине XX вв. Баку: Elm və təhsil, 2019. 240 с.

11. Azərbaycan tarixi. Yeddi cildə. VI cild (aprel 1920 – iyun 1941). Bakı: Elm, 2008. 568 səh.

12. Mərdanov M. Azərbaycan təhsil tarixi: II cild: 1920–1991-ci illər. Bakı: Təhsil, 2011. 704 səh.

13. Ахмедоглу Ч. Железные дороги Азербайджана в XIX–XX веках // IRS Наследие: международный азербайджанский журнал. 2021. № 2 (108). С. 42–48. URL: https://irs-az.com/sites/default/files/2021-07/108_05_compressed.pdf

14. Azərbaycan xalq cümhuriyyəti ensiklopediyası: iki cildə. II cild. Bakı: Lider nəşriyyat, 2005. 472 səh.

15. Ахмедов С. Железные дороги Азербайджана в XIX–XX веках // IRS Наследие: международный азербайджанский журнал. 2021. № 3 (109). С. 34–39. URL: https://irs-az.com/sites/default/files/2021-08/IRS%20RUS%20109_5.pdf

REFERENCES

1. *Brief historical outline of educational institutions of the Department of Railways*. St. Petersburg, Printing house of the Ministry of Railways, 1900;80. URL: <https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01003647591?page=7&rotate=0&theme=black> (In Russ.).

2. Ahmedoglu Ch. Railways of Azerbaijan in the 19th–20th centuries. *IRS Heritage: International Azerbaijani Journal*. 2019;5(101):55. URL: <https://irs-az.com/sites/default/files/2020-10/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8%20%D0%90%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%B1%D0%B0%D0%B9%D0%B4%D0%B6%D0%B0%D0%BD%D0%B0.pdf> (In Russ.).

3. *Azərbaycan dəmir yolu. Tarixə nəzər*. Bakı. 2020;236.

4. *Azerbaijan Democratic Republic (1918–1920). Army. (Documents and materials)*. Baku, Azerbaijan Publishing House, 1998;440. (In Russ.).

5. *Azərbaycan xalq cümhuriyyəti ensiklopediyası: iki cildə*. Bakı, Lider nəşriyyat, 2004;440.

6. Akhmedov S. Railways of Azerbaijan in the 19th–20th centuries. *IRS Heritage: International Azerbaijani Journal*. 2021;1(107):26-31. URL: <https://irs-az.com/sites/default/files/2021-03/5.pdf> (In Russ.).

7. *Azərbaycan tarixi: yeddi cildə. V cild (1900–1920-ci illər)*. Bakı, Elm, 2008;696.

8. Nazarli A.E. *Public education in the Azerbaijan Republic (1918–1920)*. Baku, Nurlan, 2008;224. (In Russ.).

9. Mərdanov M. *Azərbaycan təhsil tarixi: I cild*. Bakı, Təhsil, 2011;296.

10. Aidamirov T.S.o. *Railway transport of Northern Azerbaijan at the end of the 19th – the first half of the 20th centuries*. Baku, Elm və təhsil, 2019;240. (In Russ.).

11. *Azərbaycan tarixi. Yeddi cildə. VI cild (aprel 1920 – iyun 1941)*. Bakı, Elm, 2008;568.

12. Mərdanov M. *Azərbaycan təhsil tarixi: II cild: 1920–1991-ci illər*. Bakı, Təhsil, 2011;704.

13. Ahmedoglu Ch. Railways of Azerbaijan in the 19th–20th centuries. *IRS Heritage: International Azerbaijani Journal*. 2021;2(108):42-48. URL: https://irs-az.com/sites/default/files/2021-07/108_05_compressed.pdf (In Russ.).

14. *Azərbaycan xalq cümhuriyyəti ensiklopediyası: iki cildə. II cild*. Bakı, Lider nəşriyyat, 2005;472.

15. Akhmedov S. Railways of Azerbaijan in the 19th–20th centuries. *IRS Heritage: International Azerbaijani Journal*. 2021;3(109):34-39. URL: https://irs-az.com/sites/default/files/2021-08/IRS%20RUS%20109_5.pdf (In Russ.).

Об авторе

Руслан Алшир оглы Эйвазов — начальник отдела правового обеспечения; **Центральное территориальное управление Федерального агентства железнодорожного транспорта**; 105064 г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11А; r_eyvazov@mail.ru.

Bionotes

Ruslan Alshir ogly Eyvazov — Head of Legal Support Department; **Central Territorial Administration of the Federal Agency for Railway Transport**; 11 A Staraya Basmannaya st., Moscow, 105064, Russian Federation; r_eyvazov@mail.ru.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.
The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 30.01.2023; одобрена после рецензирования 20.02.2023; принята к публикации 28.02.2023.
The article was submitted 30.01.2023; approved after reviewing 20.02.2023; accepted for publication 28.02.2023.