

Müsəllim Həsənov

Azərbaycanda gəmiçilik: sənədli tarix

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin
160 illiyinə həsr edilir

Kitab "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin sifarişi ilə hazırlanıb.

Bakı-2018

Giriş

Deyirlər, Yer üzündə həyat ilk dəfə suda başlayıb; qədim dövrün filosoflarının irəli sürdüyü bu müddəanı müasir elm də təsdiqləyir. Su bəşəriyyət üçün həyat və rifah mənbəyidir: onsuz nə insanın yaşayışı mümkündür, nə də təbiətin mövcudluğu...

Okeanlar, dənizlər, çaylar, göllər – planetin yetmiş faizindən çoxunu əhatə edən bu sututarlar onun quru hissələrini həm ayırır, həm də birləşdirir. Əcdadlarımız hələ eramızdan əvvəl adi ağac gövdəsindən düzəltdikləri sadə saldan su üzərində gediş-gəliş və yük daşımaq üçün istifadə etməklə su hövzələrinin bir-birindən ayırdığı quru ərazilər arasında əlaqə yaratmışlar. Bu məqsədlər üçün sonralar qamış və papirusdan da salları hazırlanmışdır.

Belə primitiv vasitələrdən suda hərəkət üçün istifadə etmək fikri ilk dəfə hansı qitədə - Avropada, yoxsa uzaq Amerikada yaşayanların ağına gəlmişdir? Bu, heç kimə məlum deyil. Məlum olan odur ki, arxeoloji qazıntılar zamanı indiki İngiltərə və Danimarka ərazisində tapılan ən qədim qayıq qalıqlarının təxminən 9 min il yaşı var. Məşhur Norveç səyyahı və tədqiqatçısı Tur Heyerdal bu inkişaf tarixini vaxtilə qısaca belə ümumiləşdirmişdir: “İnsan təkərlər üstündə yollara çıxmadan xeyli əvvəl avar və kürəklə çaylarda, açıq dənizdə üzməyə başlamışdır”...

Elmi araşdırmalarla müəyyən edilmişdir ki, şimal ölkələrində lap qədimdən, Mesopotamiya ovalığında isə eramızdan əvvəl VIII əsrdən ağac qabığı və heyvan dərisindən yüngül qayıqlar hazırlanmış, Benqaliyada bişirilmiş gildən dairəvi qayıqlar düzəldilmişdir.

Misir, Mesopotamiya, Hindistan və Çində çaylararası mədəniyyət təxminən 6 min il əvvəl, tunc dövründə inkişaf etmişdir. Papirus qayıqların da məhz həmin dövrdə meydana gəldiyi ehtimal olunur.

Tarixi mənbələr qədim dövrlərdə Qara dənizdə çoxlu sayda gəminin üzdüyünü xəbər verir. Bizim eradan əvvəl III minillikdə həmin dənizin cənub sahilindəki Herakliyada yunan icmasının hərbi və ticarət donanmasının, Bospor çarı Mitridatın 400 gəmisinin, hətta skiflərin öz donanmasının olması, qot tayfasının dənizə bütöv bir ordu çıxarması barədə məlumatlar, eləcə də qədim yunanlara məxsus, baş ucu şir sifətinə oxşayan nəhəng “Leantofor” yelkənli gəmisi haqqında əfsanələr də bu günümüzdə qədər gəlib çıxmışdır.

Ötən əsrin doxsanıncı illərində Aralıq dənizinin Misirə aid sahəsində, Əbu-Kir körfəzində Avropa Sualtı Arxeologiya İnstitutunun (Fransa) apardığı kəşfiyyat işləri zamanı su altında qalmış Tonis-Herakliya şəhərinin qalıqları araşdırılarkən burada qədim gəmilərin qəbiristanlığı da aşkar edilmişdir. Məhv olmuş şəhərin ərazisində indiyədək 64 qədim gəmi və 700-ə qədər lövbərin tapıldığı bildirilir.

Ümumiyyətlə, Yer kürəsinin fəthində və öyrənilməsində dənizçilik mühüm rol oynamışdır. Skandinav vikinqləri və ispan dənizçiləri məhz gəmilərlə intəhasız okeanlarda səyahətə çıxaraq dünyanın coğrafi həddlərini müəyyənləşdirmişlər.

Primitiv sallardan okeanlarda üzməyə qadir böyük gəmilərin yaradılmasına qədər keçilən yol isə asan olmamışdır. Bəzən sakitcə dalğalanan, bəzən də sahilə hücum çəkən suların qoynunda rahat və təhlükəsiz hərəkət etmək üçün insanlar daim düşünmüş, yeni kəşflər etmiş, üzmə vasitələrini təkmilləşdirmişlər. Məhz buna görə də dünyada gəmiqayırma tarixinin və ümumiyyətlə, gəmiçilik tarixinin yaşının min illərlə ölçüldüyü deyilir.

Bütövlükdə dənizçilik, bununla birlikdə gəmiqayırma sənayesi bilavasitə dəniz və okeanlar vasitəsilə

bir-birindən aralı yaşayan xalqlar arasında, ilk növbədə, ticarətin inkişaf etdirilməsi zərurəti nəticəsində meydana gəlmişdir. Bu baxımdan, Şərqlə Qərbi birləşdirən ticarət yollarının üstündə yerləşən Xəzər dənizi də lap qədim zamanlardan ölkələr və xalqlar arasında iqtisadi əlaqələrin yaradılmasında mühüm rol oynamışdır.

Azərbaycan tarixinin daş yaddaşı olan məşhur Qobustan qayaüstü rəsmlərində qayıq təsvirlərinin olması heç də təsadüfi deyil. Xəzər sahilində yaşayan əcdadlarımız öz dəniz macərələrini, balıqçı əməyini, mavi suların qoynundakı səyahətlərini həmin təsvirlərdə məharətlə əbədiləşdirmişlər.

Təkcə qayaüstü rəsmlər deyil, arxeoloji araşdırmalar da Xəzərdə qədim zamanlardan – neolit dövründən gəmiçiliyin mövcud olduğunu təsdiqləyir. Dənizin Azərbaycana aid hissəsində - Bilgəh zonasında 1968-1986-cı illərdə aparılan sualtı arxeoloji ekspedisiya zamanı mütəxəssislər antik dövrdən orta əsrlərə qədər istifadə olunduğu ehtimal edilən daş lövbərlər aşkar etmişlər.

Xəzərdə gəmiçiliyin tarixinə işıq salan növbəti dəlillər – dəmir lövbərlər 1980-ci illərdə tapılmışdır. Milli Azərbaycan Tarixi Muzeyinin Arxeologiya fondunda saxlanılan həmin dördbuynuzlu dəmir lövbərlərdən XIV-XVI əsrlərdə istifadə olunduğu güman edilir. Arxeoloji tapıntılar alimlərə Xəzərdə gəmiçiliyin inkişafı ilə bağlı yeni ehtimallar irəli sürməyə imkan vermişdir. Onların qənaətinə görə, artıq həmin dövrlərdə Xəzərdə gəmiçilik elə bir inkişaf səviyyəsinə çatmışdı ki, burada ağır tonnajlı gəmilər də üzürdü. Dənizin dibindən XVIII-XIX əsrlərə aid müxtəlif ölçüdə lövbər zəncirlərinin tapılması isə burada gəmiçiliyin sadədən mürəkkəbə doğru inkişaf dinamikasını izləməyə imkan verir.

Tarixi-arxeoloji dəlillər deməyə əsas verir ki, hələ antik dövrlərdən Xəzər dənizində gəmilər üzmüş, orta əsrlərdə gəmiçilik daha da intensiv xarakter almış, X əsrin əvvəllərində isə rus gəmiləri ilk dəfə Abşeron sahillərinə qədər gəlib çıxmışdır.

Şirvanşahların hakimiyyəti dövründə Xəzər vasitəsilə dəniz ticarətinin böyük vüsət alması da tarixi mənbələrdə öz təsdiqini tapır. O dövrdə Genuya və Venesiya tacirlərinin Xəzər vasitəsilə ticarət əlaqələri qurması barədə məlumatlar var. 1293-cü ildə İranda və indiki Cənubi Azərbaycan ərazisində olmuş məşhur venesiyalı tacir və səyyah Marko Polo “Dünyanın müxtəlifliyi haqqında kitab”ında Şirvan şəhərlərini təsvir etmiş, genuyalıların Xəzər vasitəsilə ipək daşdıqlarını xatırlatmışdır.

Elxanilər dövlətində yüksək rütbəli məmur olmuş şair, tarixçi və coğrafiyaşünas Həmdullah Qəzvinli Xəzər dənizində gəmiçiliyin inkişafı və Bakı limanı haqqında məlumat vermişdir.

Xəzərdən həm iqtisadi, həm də hərbi məqsədlər üçün istifadə edilməsi Rusiya İmperiyasının dövlət siyasətində tarixən mühüm yer tutmuşdur. XVIII əsrin əvvəllərində çar I Pyotr-un bununla bağlı qəbul etdiyi qərarlar barədə müxtəlif mənbələrdə geniş məlumatlara rast gəlmək olar.

Xəzərdə su nəqliyyatının dirçəldilməsi, gəmiçilik şirkətlərinin təşkili ideyası bir daha XIX əsrin ortalarında, artıq Azərbaycanın şimal əraziləri Rusiyanın tərkibində olduğu dövrdə gündəmə gəlmişdir. Belə ki, imperatorluq Qafqazda yerləşdirdiyi çoxsaylı ordu hissələrinin ərzaq, silah-sursat və digər zəruri vasitələrlə təchizatını həyata keçirməyin sərfəli yollarını axtararkən hərbi yüklərin daşınmasında Xəzər dənizindən istifadə etmək qərarına gəlir. Doğrudur, bu ideya dərhal reallaşmır, uzun sürən və ciddi müzakirələr aparılır, müxtəlif mübahisəli fikirlər söylənilir. Davamlı yazışmalardan sonra Rusiya imperatoru II Aleksandr 1858-ci il mayın 21-də fərman imzalayır: “...Əlahəzrət İmperator Qafqaz Komitəsinin fikrinə əsasən, ali hökm verməyi iltifat etdi: Volqa, Oka, Kama çayları və onların qollarında cədvəl əsasında işləyən gəmiçilik təşkil etmək məqsədilə 1849-cu ildə təsis olunmuş “Merkuri” Cəmiyyəti “Kavkaz” firması adı altında Nizamnaməsi 1858-ci il aprelin 15-də təsdiq edilmiş Xəzər Dənizində Gəmiçilik və Ticarət Cəmiyyəti ilə birləşdirilsin”.

İmperator II Aleksandrın həmin fərmanı ilə yaradılan “Kavkaz i Merkuri” şirkəti Xəzərdə fəaliyyətini ötən əsrin 20-ci illərinə qədər davam etdirmiş, su nəqliyyatının, gəmiçilik sənayesinin inkişafına öz töhfəsini vermişdir. Lakin Azərbaycanda Sovet Hakimiyyəti qurulandan sonra həyata keçirilən inqi-

labi dəyişikliklər nəticəsində həmin şirkət ləğv edilmiş, onun mülkiyyəti yeni qurulmuş bolşevik hökumətinin ixtiyarına keçmişdir. Təxminən 70 il müxtəlif adlar altında fəaliyyət göstərən Xəzər gəmiçiliyi Azərbaycan müstəqillik qazanandan sonra respublikanın aparıcı nəqliyyat idarələrindən birinə çevrilmişdir.

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin yaradıldığı tarix - 21 may 1858-ci il Xəzərdə dövlət nəzarəti altında sistemli nəqliyyat gəmiçiliyi şirkətinin yaradılması günü hesab edilir.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin 22 oktyabr 2013-cü il tarixli fərmanı ilə yaradılmış “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin tarixi öz başlanğıcını həmin əlamətdar gündən götürür.

Bu kitab Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafında, beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin genişlənməsində xüsusi rolu və əhəmiyyəti olan, ölkə qanunvericiliyinə görə indi qapalı səhmdar cəmiyyəti kimi fəaliyyət göstərən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 1858-ci ildən bəri keçdiyi 160 illik tarixi yola işıq salır, bu yolun müxtəlif mərhələlərindən, uğur və nailiyyətlərindən bəhs edir.



Xəzər dənizinin ümumi görünüşü.

I HISSƏ

Xəzərdə gəmiçilik şirkəti olsun, olmasın?

I Pyotrın Xəzərlə bağlı planları

Şərqdən-qərbə, cənubdan-şimala gedən tarixi və müasir nəqliyyat marşrutlarının üstündə qərar tutan Xəzər dənizi yüz illərdir ki, əlverişli coğrafi mövqeyi ilə bəşəriyyətin iqtisadi inkişafına və tərəqqisinə öz töhfəsini verir.

Qədim dövrlərdən başlayaraq Xəzər dənizindən Yaxın və Orta Şərq ölkələrini birləşdirən ticarət yolu kimi istifadə edilmişdir. Təxminən X əsrdən etibarən Xəzərdə rus tacirləri görünməyə başlayıb, onlar uzun müddət Xəzərdə duruş gətirə bilməmişlər.

Çar I Pyotr hakimiyyətdə olduğu illərdə Xəzərdən nəqliyyat məqsədləri üçün istifadə etməyə xüsusi əhəmiyyət vermiş, hətta bu istiqamətdə konkret hərbi-iqtisadi xarakterli tədbirlər həyata keçirmişdir. Belə ki, 1721-ci ildə Şimal müharibəsindən qalib çıxan I Pyotr Baltik-Xəzər su yolunu bərpa edərək Rusiyanın Şərq ölkələri ilə ticarət əlaqələrini genişləndirmək fikrinə düşür. Bu məqsədlə yürüşə hazırlaşan rus çarının tapşırığı ilə Xəzərin ilk xəritələri tərtib olunur, dənizdə döyüşlərin aparılması imkanları öyrənilir. İran üzərinə yürüş üçün 59 yeni gəmi tikilir, 1722-ci ilin iyulunda Həştərxandan 274 gəmi və 170-dən çox desant qayığı yola çıxır. Saritsından göndərilən böyük bir nizami süvari dəstə isə quru yolu ilə sahil boyunca irəliləməyə başlayır. I Pyotrın və general F.M.Apraksinin komandanlığı altında qoşunlar avqust ayında Xəzərin qərb sahilindəki Aqraxan körfəzində birləşərək Dərbəndi tuturlar. Bunun ardınca Həştərxandan çıxan 14 gəmi min nəfərlik desant dəstəsi ilə İranın Rəşt şəhərinə tərəf istiqamət alır və 1722-ci ilin dekabrında Ənzəli körfəzində yerləşərək Rəşt şəhərini nəzarətə götürür. 1723-cü ilin iyununda isə Həştərxandan 14 gəmi dörd min nəfərlə Bakını tutmaq üçün göndərilir və dörd günlük bombardmandan sonra rus desantları şəhərə daxil olur. Ordunun və donanmanın uğurlu döyüş əməliyyatları 1723-cü il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburqda Rusiya ilə İran arasında sülh müqaviləsinin bağlanmasına səbəb olur. Müqaviləyə əsasən, Dərbəndə, həmçinin ətraf torpaqlarla birlikdə Bakıya, Gilan əyalətinə, Mazandaran və Astrabada “əbədi sahiblik” Rusiyaya keçir. Lakin I Pyotrın ölümündən sonra hərbi əməliyyatlar dayandırılır və Xəzər donanması tənəzzülə uğrayır.

Xəzərin taleyi və burada ticarət gəmiçiliyi ilə bağlı məsələ Rusiya ilə İran arasında 1813-cü il oktyab-

Xəzər dənizinin 1723-cü ilə aid xəritəsi.



rın 12-də imzalanan və Azərbaycanın iki yerə bölünməsinə səbəb olan Gülüstan müqaviləsində öz əksini tapmışdır. Xəzər dənizini ümumən Rusiyanın daxili dənizi elan edən həmin müqavilənin beşinci maddəsində deyilir: “Rus ticarət gəmilərinə əvvəlki qayda üzrə Xəzər sahilləri yaxınlığında üzmək və onlara yan almaq hüququ verilir; həm də gəmi qəzası zamanı iranlılar tərəfindən dostluq köməyi edilməlidir. İran ticarət gəmilərinə də həmin hüquq - əvvəlki qaydada Xəzər dənizində üzmək və Rusiya sahillərinə yan almaq ixtiyarı verilir, burada da gəmi qəzası zamanı, qarşılıqlı surətdə, iranlılara hər cür yardım göstərilməlidir. Hərbi gəmilərə gəldikdə isə, Xəzər dənizində müharibədən əvvəl, habelə sülh vaxtı və həmişə gəmilər ancaq Rusiya bayrağı altında üzmüşdür. Həmin ehtiram daxilində, əvvəlki ixtiyar indi də yalnız Rusiya dövlətinə verilir ki, ondan başqa heç bir dövlətin hərbi bayrağı Xəzər dənizində ola bilməz”.

Xəzər dənizində gəmiçilik hüququ haqqında Gülüstan müqaviləsində təsbit olunmuş müddəalar 1828-ci il fevralın 10-da Təbriz yolunun üstündə yerləşən Türkmənçay kəndində Rusiya ilə İran arasında imzalanmış məşhur sülh müqaviləsinin səkkizinci bəndində bir daha təkrar olunmuşdur. Yeri gəlmişkən, müqaviləyə bu bəndin salınmasının maraqlı tarixçəsi var. Belə ki, Rusiya qalib tərəf kimi Xəzərə tam nəzarət etmək üçün burada hərbi donanma saxlamaq hüququnun yalnız ona məxsus olması tələbini irəli sürür. Rus çarının bu tələbini eşidən İran şahı baş vəzirinə deyir: “Şor sudur, nə faydası var, ver töksün atasının goruna!”

İranla sərfəli ticarət yolu

Bu müqavilə imzalanandan sonra Rusiya hökuməti İranla ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsinə, Rusiyada istehsal edilən malların İran bazarlarına çıxarılmasına xüsusi əhəmiyyət verməyə başlayır. 1828-ci ilin avqustunda Rusiya Maliyyə Nazirliyinin Salvatori və Xripkov fəsiləli iki məmuru Cənubi Qafqaza ezam edilir. Tiflisin hərbi qubernatoru, general-adyutant İ.M.Sipyagin Qafqaz canışını qraf İ.F.Paskeviçə təqdim etdiyi 19 sentyabr 1828-ci il tarixli təqdimatdan görünür ki, Maliyyə Nazirliyinin bu iki məmuru Qafqaza 16 bənddən ibarət təlimatla gəlib. Daha doğrusu, onlar qarşılarına qoyulan 16 suala cavabla geri dönməli idi. Təlimatlar ticarət münasibətlərinə aydınlıq gətirmək xarakteri daşıyırdı. Məsələn, həmin suallardan birincisi belə idi: “İrandan bizə hansı mallar gətirilir və bizdən ora daha çox hansı mallar aparılmalıdır?”

Sonrakı suallar da sırf ticarət məsələləri ilə bağlı idi: İrana aparılan mallar vergiyə necə cəlb edilir, Rusiya malları İran bazarlarına hansı qiymətə çatdırılır, Rusiyadan İranın içərilərinə mal aparmaq təhlükəsizdir və i.a.

Maliyyə Nazirliyi məmurlarının hazırladığı həmin hesabatda o da vurğulanırdı ki, “bizim İranla ən əsas və ən müvafiq ticarət yolumuz Xəzər dənizi olub, indi də Xəzər dənizidir”. Onların qənaətinə görə, Həştərxandan hər cür mal daşımaq üçün Bakı limanı olduqca sərfəlidir, amma həmin malların quru yolla Bakıdan Tiflisə aparılması çox çətin və demək olar ki, mümkünə deyildir. Çünki ağır və ucuz qiymətli mallar hər mahalda daxili vergiyə cəlb olunur və çox baha başa gəlir.

Bundan başqa, həmin məmurlar İranla Rusiya arasında hansı malların mübadilə edilə biləcəyi barədə də hesabat hazırlayır, iki dövlət arasındakı gömrük rejimi barədə təkliflərini verirlər.

Qafqazda ticarətin çətinliyi, xüsusən, Rusiya mallarının buraya çatdırılmasındakı problemlər general-adyutant İ.M.Sipyagin maliyyə naziri general-leytenant Y.A.Kankrinə ünvanladığı təliqədə də öz əksini tapmışdır: “Adama elə gəlir ki, Xəzər dənizi və Qara dəniz vasitəsilə Rusiyanın daxili quberniyaları ilə Gürcüstanın əlaqələrini asanlaşdırmaq olar; amma indiyə qədər nə hökumət, nə də ayrı-ayrı şəxslər Həştərxandan Bakıya və Qara dəniz limanlarından Redut-qalaya gəmilərin daimi üzməsinə təşkil etmək qayğısına qalmamışlar”.

General maliyyə nazirinə onu da xatırladır ki, “bu rahat yolun Gürcüstan ilə Rusiya arasında əlaqələrə xeyir verəcəyinə əmin olduğumdan Həştərxandan Bakıya Xəzər dənizi vasitəsilə və Odessadan Redut-Qalaya Qara dəniz vasitəsilə gəmiçilik xətti təşkil etmək zərurəti barədə fikirlərimi Baş Qərargah

rəisi vasitəsilə əlahəzrət İmperatorun ali diqqətinə təqdim etmək xoşbəxtliyinə nail oldum. Tezliklə bu rahat yolun təşkili ilə bu diyar tamamilə canlanacaq və onun varlanması üçün yeni imkanlar açılacaq”.

General Sipyagin bu məktubuna cavab olaraq maliyyə naziri Xəzərdə gəmiçiliyin təşkil edilməsinin Maliyyə Nazirliyinin səlahiyyətində olmadığını bildirir. Eyni zamanda, xatırladır ki, Bakı ilə Tiflis arasındakı yolların yük daşımaları üçün yararsızlığı aradan qaldırılırsa, Xəzər dənizi vasitəsilə ticarətin əhəmiyyətli səmərə verəcəyi gözləniləndir.

General İ.M.Sipyagin “Qara dənizdə və Xəzər dənizində gəmiçilik idarəsinin təsis edilməsi haqqında” baş qərargah rəisi vasitəsilə imperatora təqdim etdiyi məlumat öz təsirini göstərir.

Maliyyə naziri general Y.F.Kankrin tezliklə ona şad xəbər verir: “Aprelin 14-də əlahəzrət İmperatorun mənə ünvanladığı ali əmrlə buyurulmuşdur ki, Qara dənizdə Odessa ilə Redut-qala arasında işləmək üçün 100 at gücündə iki, Xəzər dənizində isə Həştərxanla Bakı qalası arasında işləmək üçün yenə də 100 at gücündə hələlik bir gəmi inşa edilsin”.

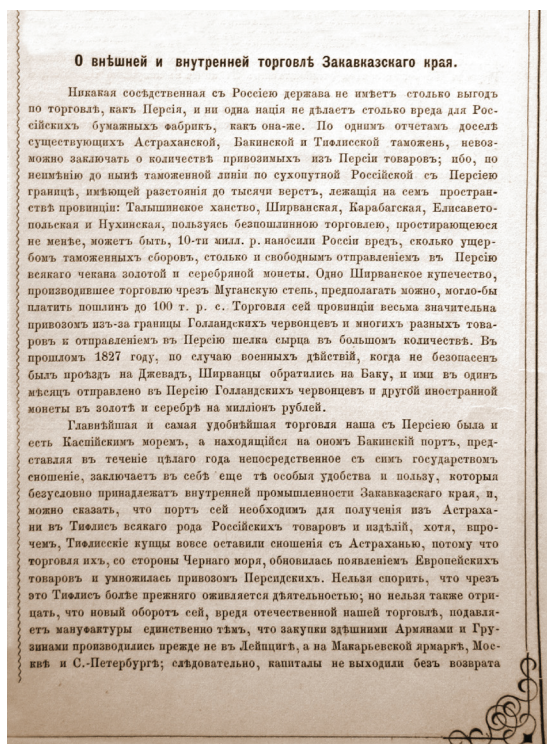
Nazir onu da bildirir ki, hər üç gəminin inşası üçün müvafiq zavodlara tapşırıqlar verilmişdir və ümid edilir ki, 1830-cu ildən gəmilər fəaliyyətə başlayacaqdır. Bununla belə, nazir gəmilərin kimin tabeliyində olacağı və onlardan necə istifadə ediləcəyi barədə sualların hələ də açıq qaldığını bildirir. O, Xəzərdəki gəmilərin Həştərxan limanının rəisinin tabeliyində olacağını güman edir. Bu işin təşkilinin Zaqafqaziya vilayətlərinin Rusiya ilə əlaqələrini yüngülləşdirəcəyinə, oradakı sakinlərin öz mallarını rahat satmalarına imkan verəcəyinə inandığını diqqətə çatdırır.

Nazir daha sonra müxtəlif məktub və bağlamaların, cürbəcür malların və sərnişinlərin daşınması üçün həmin gəmilərdən istifadə ediləcəyini vurğulayır. Eyni zamanda gəmilərə hansı yüklərin, hansı şərtlərlə qəbul ediləcəyi, sərnişinlər və yüklər üçün qiymətlərin müəyyən olunması və s. barədə təkliflər hazırlamağı tapşırır.

Lakin həmin yazışmadan təxminən bir ay sonra, 1828-ci il oktyabrın 4-də Kür çayı üzərindəki körpüdə Qafqaz canişini, qraf Paskeviçin gəlişini gözləyərkən general Sipyagin sovuqlayır və bir neçə gün sonra – oktyabrın 10-da 42 yaşında sətəlcəmdən dünyasını dəyişir. Ona görə də Tiflis hərbi qubernatorunun Xəzərdə gəmiçiliklə bağlı planları yarımçıq qalır.

Qafqaz canişininin etirazı

Tiflisin yeni hərbi qubernatoru Xəzərdə gəmiçilik məsələləri ilə bağlı sələfinin yazışmalarını 1829-cu ilin aprelində qraf İ.F.Paskeviçə təqdim edir. Gəmiçiliklə bağlı həmin məlumatı alan Qafqaz canişini dərhal Rusiyanın maliyyə naziri general Y.F.Kankrinə məktub göndərir: “...Hər şeydən əvvəl izah etməyi vacib sayıram ki, göstərilən gəmiçilik işinin təşkili barədə general Sipyagin fikirləri Sankt-Peterburqa mənim razılığım olmadan təqdim edilmişdir. Əgər bu barədə mənim rəyim soruşulsaydı, onda Qara dəniz və Xəzər dənizi vasitəsilə Rusiya quberniyaları və Gürcüstan arasında əlaqə yaratmaq üçün gəmiçilik idarəsinin təşkilinin bir qədər tez olduğunu bildirərdim...”



Rusiya ilə İran arasında ticarət əlaqələrinin gücləndirilməsi zərurəti barədə yazışmalardan.

O zaman təzəcə başa çatmış Rusiya-İran müharibələrinin qəhrəmanı kimi qraf Paskeviçin hakimiyyət dairələrində nüfuzu böyük idi. Buna görə də canişin ondan xəbərsiz Qafqaz barədə danışıqlar aparmağa başlamış Tiflis hərbi qubernatorunun “özfəaliyyətini” həzm edə bilmir. Xəzərdə gəmiçiliyin təşkilinin niyə tez olduğunu isə belə izah edir: yaxşı olardı ki, əvvəlcə Zaqafqaziyada quru yollar sahmana salınsın; Tiflisdən Mingəçevirə qədər Kür çayı ilə gəmiçilik təşkil olunsun, bir şərtlə ki, əvvəlcə Kür çayı təmizlənsin. Çünki çaya tökülmüş saysız-hesabsız ağaclar burada gəmilərin hərəkətini qeyri-mümkün edir. Poçt və yük daşımalarının, eləcə də gəmi ilə getmək istəyən sərnəşinlərin sayının az olacağını iddia edən canişinin uzun-uzadı məktubunun qısa məğzi belədir: məktub, bağlama və sərnəşin daşınmasından ötrü həm Qara dənizdə, həm də Xəzər dənizində gəmiçilik idarəsi təsis edilməsi tamamilə gərəksiz iş olardı.

Beləliklə, qraf Paskeviç Xəzər dənizində və Qara dənizdə gəmiçiliyin təşkilinin əleyhinə çıxaraq məktubunda bir daha təkrar edir: “Əgər bu məsələ barədə əvvəlcədən mənim fikrim soruşulsaydı, cavab verərdim ki, kommersiya məqsədilə gəmiçilik işinin təşkil edilməsi hələ tezdir”.

Qafqaz canişini qraf Paskeviçin bu ideyanın əleyhinə çıxmasının arxasında nə dayanırdı? Onun maliyyə nazirinə ünvanladığı uzun məktubda sadaladığı dəlillər, yoxsa İranla müharibəni qalibiyyətlə başa çatdıran bir generalın iqtisadi sahədə də bilik nümayiş etdirmək cəhdi?

Bu suallara cavab vermək çətindir. Lakin məktubda iki dəfə “əgər mənim fikrim soruşulsaydı” ifadəsini işlətməsi onu göstərir ki, Tiflis hərbi qubernatorunun Qafqaz canişinindən xəbərsiz danışıqlar aparması qraf Paskeviçi incik salıbmış... Bu fikri qrafın son cümlələri də təsdiq edir: “Nəhayət, axırda bildirməyi şərəf sayıram ki, bu diyarda Allahın köməyi ilə indiki müharibə müvəffəqiyyətlə qurtaran kimi mən dərhal həm Xəzər, həm də Qara dəniz arasındakı böyük məkanda həm su, həm də quru yolları yaradılması işlərinə başlayacağam, bununla əlaqədar kifayət qədər böyük maliyyə vəsaiti xahiş etmişəm. Mən Tiflisdən Bakıya və Potiyə qədər olan yolların düzəldilməsi ilə xüsusi məşğul olacağam. Daşımalar üçün iki dəniz bir-birilə rahat və etibarlı yollarla birləşsə, bununla bərabər bu yollarda karvansaralar və digər fərdi yardımçı evlər tikilsə, onda, əlbəttə, bu diyarı Rusiya ilə birləşdirmək üçün gəmiçilik idarəsinin təsis edilməsi hiss olunacaq dərəcədə səmərə verə bilər”.

Deməli, Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili ilə bağlı qraf Paskeviçin öz planları və iddiaları olmuşdur. Hər halda Paskeviçin bu məktubu ilə Xəzər dənizində gəmiçiliyin təşkili ideyası arxa plana keçir, amma tam unudulmur, zaman-zaman müzakirə edilir və bu barədə fikirlər səsləndirilir.

Gəmiçilik siyasi işdir?

Xəzərdə gəmiçiliyin təşkilinə dair arxivlərdə qorunan sənədlərdən aydın olur ki, hətta bir vaxtlar burada gəmiçiliyin təşkili və formalaşdırılması ideyası təkəcə iqtisadi deyil, həm də siyasi məsələ hesab edilmişdir. A.S.Puşkinin müasiri və dostu olmuş general-leytenant N.N.Rayevski 1839-cu ildə çarın əmri ilə Qara dəniz Sahil xəttinin rəisi təyin olunur. Generalın qarşısına qoyulan əsas vəzifə sahilbərkitmə qurğuları tikmək idi. Lakin Qafqaza yaxşı bələd olan Rayevski də Peterburqla yazışmalarında Volqa çayı və Xəzər dənizi vasitəsilə gəmiçiliyin təşkili zərurətinə toxunur, amma bu zaman siyasi mülahizələri əsas götürür.

O, 1840-cı ildə “Dağlılarla ticarət haqqında və şərq sahilinə köçürmələr” adlı qeydlər yazır. Həmin qeydlərin “Bizim ticarətin əsl vəziyyəti haqqında” adlanan bölməsində İngiltərə şirkətlərinin Kiçik Asiyada və İranda bütün ticarəti ələ aldıklarından bəhs edilir, bu şirkətlərin həmin ərazidəki ölkələrin siyasi işlərinə də təsir etdiyindən narahatlıq ifadə olunur. Həmin şirkətlərin Türkiyə və İran vasitəsilə bütün Zaqafqazıyanı İngiltərə malları ilə doldurduğunu bildirilir.

General Rayevski təəssüflə qeyd edir ki, “Rusiyada istehsal olunmuş bütün mallar Makaryev yarmarkasından¹ hərbi Gürcüstan yolu ilə arabalarla Tiflisə gətirilir; bizim tacirlərin hələ də ağına gəlmir ki,

1. Nijni Novqorod yarmarkası nəzərdə tutulur.

Rusiyanın sənaye mərkəzi olan Moskvadan malları Volqa və Xəzər vasitəsilə daşımaq mümkündür”.

Görünür, bu məsələlər general Rayevskinin birbaşa səlahiyyətlərinə aid olmadığından fikirlərini arzu şəklində ifadə edir: “Nəhayət, yaxşı olardı ki, hərbi Gürcüstan yolunun ticarət yolu deyil, ancaq qoşunların keçməsi üçün nəzərdə tutulduğuna əmin olsunlar; bütün ticarət malları və dövlət yükləri Şərqi Rusiyadan su yolu ilə Bakıdan daşınmalıdır, Avropadan və Qərbi Rusiyadan gələn mallar isə dəniz vasitəsilə Suxumidən keçməlidir”.

Bu, gəmiçiliyin təşkili ilə heç bir bağlılığı olmayan bir rus generalının düşüncələri, vətəndaş mövqeyi idi. Amma ona qulaq asan, fikirlərini nəzərə alan var idi, ya yox, demək çətindir.

Xəzərin Bakı limanında kommertiya əsaslı gəmiçiliyin təşkil edilməsi ilə bağlı başqa bir rus generalının arzu və təkliflərinə isə qulaq asırdılar. Həm də artıq bir neçə il də keçmişdi, Xəzər dənizində gəmiçiliyin təşkili zərurəti daha da artmışdı. Söhbət 1844-cü ilin dekabrından 1854-cü ilin martına qədər Qafqazdakı qoşunların ali baş komandanı və Qafqaz canişini olmuş knyaz M.S.Vorontsovdan gedir. Knyaz Vorontsov Qafqaza təyinatdan əvvəl Novorossiysk şəhərinin general qubernatoru olmuş, Qara dəniz gəmiçiliyinin təşkilinə 1828-ci ildə onun dövründə başlanılmışdı. Buna görə də Qafqaza təyinat aldıqdan sonra Vorontsov Xəzərdə, eləcə də Kür çayında gəmiçilik məsələlərinin təşkili ilə yaxından məşğul olur.

O, 1852-ci ilin yanvarında Xəzər dənizi üçün hazırlanan iki gəminin taleyi ilə bağlı Rusiya Maliyyə Nazirliyinin sorğusuna cavab olaraq yazır ki, “Xəzər dənizində sırf kommertiya məqsədləri üçün gəmiçiliyin gücləndirilməsi barədə əlahəzrət İmperatorun xeyrixah ideyası Həştərxan və Volqa çayı sahilindəki yerlər, eləcə də Zaqafqaziya limanları üçün ticarət baxımından fəvqəladə dərəcədə mühüm və əhəmiyyətlidir”.

Knyaz Xəzərdə üzəcək iki gəmidən birini yüklər üçün nəzərdə tutmağı təklif edir, gəmilər üçün kömür ehtiyatı hazırlandığını bildirir və bu işin tezliklə reallaşacağını arzulayır.

Məktubda knyaz Vorontsov xüsusi vurğulayır ki, “gəmiçilik müəssisəsi kommertiya işidir”, lakin müxtəlif bürokratik səbəblər üzündən Həştərxandakı dənizçilik idarəsi gözlənilən səmərəni əldə edə bilmir.

Knyaz Vorontsovun Xəzərlə bağlı planları

1853-cü ilin mayında knyaz Vorontsov imperator II Aleksandrın qardaşı, böyük knyaz Konstantin Nikolayeviçə ünvanladığı məktubda da Xəzərdə ticarət gəmiçiliyinin inkişafı barədə təkliflərini yazır. Vorontsov Xəzər dənizində gələcəkdə ticarət məqsədi ilə istifadə ediləcək gəmilər üçün Bakı admirallığının nəzdində mexaniki idarə, hətta mümkün olsa, “Morton ellinqi”² tikməyin çox faydalı ola biləcəyini vurğulayır. Bu məqsədlə İngiltərədən maşınlar almağa və bina tikməyə xeyli vəsaitin sərf ediləcəyini, lakin əldə olunacaq gəlirin xərcləri üstələyəcəyini xüsusi qeyd edir.

Knyaz, eyni zamanda Bakı körfəzində gəmilərin yan alıb ərzağı, sənişinləri və yükləri rahat boşaltması üçün körpü tikilməsi imkanlarının da araşdırıldığını bildirir. Vorontsov yazır ki, “bir sözlə, Xəzər dənizində gəmiçiliyin inkişafı üçün bütün güclərdən istifadə edilir”. Lakin bu məqsədlə əlavə işlərin görülməsinə ehtiyac olduğu da vurğulanır. Qeyd edilir ki, Xəzər dənizinin yeni xəritəsi hazırlanmalıdır, çünki mövcud xəritə səhvdir. Bundan başqa, Volqa çayının mənəbinin dayazlaşmış yerlərinin təmizlənməsi işləri gücləndirilməlidir: “Bu, birinci dərəcəli məsələdir: Volqanın dayazlaşması dövlət əzəsinin Xəzərsahili diyara, Bakı və Lənkərana uğurla və vaxtında çatdırılmasına mane olur”.

Vorontsovun irəli sürdüyü təklifləri böyük knyaz Konstantin Nikolayeviç bəyənir və qaldırılan məsələlər üzrə müvafiq göstərişlər verir. Knyaz Vorontsovun əlahəzrət İmperatora təqdim etdiyi başqa bir hesabatda da Xəzər dənizində və Kür çayında gəmiçiliyin inkişafı ilə bağlı maraqlı məlumatlar var. Canişinin yazdığına görə, 1850-ci ildə mütəxəssislər tərəfindən müəyyən edilmişdir ki, Zərdabdan Mingəçevirə qədər olan ərazidə təmizlik işləri aparmaqla gəmilərin bu çayda rahat üzməsinə

2. Kiçik gəmilərin sahilə çıxarılması üçün qurğu, şotland əsilli ingilis mühəndisi Mortonun adı ilə bağlıdır.

imkan yaratmaq olar. Çünki Kürdə gəmiçilik üçün şərait yaradılması nəinki ordunun azuqəsinə Xəzərdən Mingəçevirə qədər gəmilərlə gətirməyə imkan verər, hətta Xəzər dənizi və Volqa çayı vasitəsilə Zaqafqaziya ilə Nijni Novqorod və Moskva arasında ucuz nəqliyyat yolu açmağa imkan verərdi.

Yeri gəlmişkən, hələ lap qədim dövrlərdən fəaliyyət göstərən Novqorod yarmarkası XIX əsrdə xüsusi inkişaf mərhələsinə qədər qoymuşdu. Nəinki Rusiyanın hər yerindən, eləcə də Avropanın və Asiyanın bir çox ölkələrindən bu şəhərə tacirlər mal daşıyırdılar. Nijni Novqorod şəhərinin o vaxtlar cəmi 20 min əhalisi olsa da, buradakı yarmarkaya il ərzində 200 mindən çox tacir axışırdı. Ona görə də Rusiya hökuməti mal və məhsulların Novqorod yarmarkasından Zaqafqaziya və İrana daşınmasında maraqlı idi. Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili həm də Novqorod yarmarkası ilə Qafqaz və İran arasında ticarət əlaqələrinin artırılmasına səbəb ola bilərdi.

Rusiya imperatorunun, dövlət məmurlarının, o cümlədən knyaz Vorontsovun nəinki Xəzər dənizində, eyni zamanda Kür çayında gəmiçiliyin təşkilinə böyük maraq göstərməsinin səbəbləri sırasında bu amil də var idi.

Həmin vaxtlar təsis olunmuş Kür çayı üzrə Gəmiçilik Komitəsinin sədri, məxfi müşavir, baron F.Y.Meyendorf Zaqafqaziyanın sənaye və kommertiya gücünü ətraflı araşdırdıqdan sonra əmin olmuşdu ki, düzgün müəyyənləşdirilmiş su yolu bu diyarın Rusiya ilə sənaye baxımından birləşdirilməsi üçün ilkin əsas şərtidir. Onun qənaətinə görə, Xəzər dənizi və Kür çayı Volqa üzərindən İmperiyanın mərkəzinə Zaqafqaziya ilə rahatlıqla birləşdirə biləcək ən yaxın və təbii vasitədir.

Baron F.Y.Meyendorf xatırladırdı ki, su yolu vasitəsilə Qafqazla əlaqələrin genişləndirilməsi barədə Böyük Pyotrun tövsiyələrini gerçəkləşdirmək 1801-ci ildən başlayaraq diyarın, demək olar ki, bütün ali baş komandanlarının əsas qayğısı olmuşdur. O yazırdı: “1850-ci ilin noyabrından mən dəfələrlə bu mühüm təklifin həyata keçirilməsini təkid etmişəm. İclaslar təyin edilib, komitələr yaradılıb və nəhayət, Kürün ikinci dəfə tədqiq edilməsinə başlamaq qərara alınıb”.

Meyendorfun qeydlərindən aydın olur ki, 1851-ci ildə mühəndis-polkovnik Sankovski və poruçik Sa- viç çayın dərinliyini ölçmək üçün Qafqaza ezam edilir. Hesablamalar əsasında knyaz Vorontsov ordu üçün azuqənin Kür çayı vasitəsilə kirjimlərdə³ daşınacağını nəzərdə tutaraq diyarın ümumi marağı naminə bu çayda gəmiçilik xidmətinin yaradılması barədə təqdimat yazır.

Knyaz M.Vorontsovun Qafqazla bağlı hesabati.

Təklif imperator tərəfindən qəbul olunur və nəzərdə tutulan gəmiçilik xidmətinin yaradılması məqsədilə baron Meyendorfun rəhbərliyi altında komitə yaradılır.



1851-ci ilin əvvəllərindən isə çayın gəmi keçə biləcək yerlərinin ağac və kötüklərdən təmizlənməsinə başlanılır. Artıq 1852-ci ilin axırlarına yaxın böyük zəhmət hesabına Mingəçevirə qədər Kürün gəmi keçəcək bütün yerləri eni 15-20 sajənə⁴ qədər təmizlənilir, çaydan 500-dən çox ağac çıxarılır.

Bütün bunlardan sonra 1851-ci ilin dekabrında həmin Komitə Nijeqorod Gəmiqayıma müəssisəsinə ildə 8 ay Kürdə üzməsi nəzərdə tutulan gəmi sifariş verir. Dəmirdən hazırlanacaq gəminin uzunluğu 105, eni 18 fut⁵ nəzərdə tutulur.

Dekabrın 1-də gəmi Kür reydinə gəlir və 29 günlük ən aşağı və ehtiyatlı sürətlə, ilk reysdə 8 min ton yük götürməklə

3. Ağac materialından hazırlanan kiçik həcmli, yastı dibli gəmi, su nəqliyyatı vasitəsi.
4. Çar Rusiyasında məsafə ölçüsü, 2,16 metrə bərabərdir.
5. Rus və ingilis uzunluq ölçüsü, 30,479 sm-ə bərabərdir.

Mingəçevirə çatır.

Yüklərin Mingəçevirdən Tiflisə qədər quru yolla daşınması üçün 20 at və 20 araba alınır. 1853-cü ilin fevralından noyabrına qədər daşımalar davam edir.

Beləliklə, nəzərdə tutulan su yolu ilə bağlı ilkin məqsədə nail olunur. Kürdən Mingəçevirə qədər 600 verst⁶ uzunluğunda su yolunda gəmiçilik imkanlarının mümkünlüyü və səmərəliliyi təsdiq edilir.

Lakin həmin araşdırmalardan sonra məlum olur ki, Xəzərdə, xüsusən, Volqa vasitəsilə Həştərxana qədər sabit gəmiçilik xətti yaratmadan Kür çayında gəmiçilik işinin uğurundan danışmaq mümkün-süzdür.

XIX əsrin ortalarında alovlanan Krım müharibəsi Qafqazda yeni şərtlər diktə edir. Rusiya imperatoru 1855-ci ilin dekabrında Qafqaza əlavə hərbi qüvvələr – drujinalar göndərmək qərarına gəlir. Belə bir addım Rusiyanın Qafqazda öz gücünü artırmaqda olduğunu İrana və yerli müsəlman əhaliyə xatırlatmaq niyyəti güdüdü. Drujinaların yayda Bakıda qalması nəzərdə tutulur, qışda kazarmalarda yerləşdiriləcəyi planlaşdırılırdı. 1857-ci ilin yazında, artıq yerli iqlimə uyğunlaşandan sonra onlar döyüşlərə göndəriləcəkdilər. Beləliklə, drujinaların Qafqaza Volqa çayı və Xəzər dənizi vasitəsilə daşınması barədə göstəriş verilir.

İmperator əmr edir ki, bu çətin əməliyyatın həyata keçirilməsi üçün Samarada etibarlı gəmilər icarəyə götürülməlidir. Eyni zamanda xatırladır ki, bundan sonra Qafqaza xidmətə göndərilən ordu hissələrinin gəmilərdən boşaldılması üçün ən təhlükəsiz yer Bakı olduğundan həmin limandan istifadə edilsin.

Ordu hissələrinin Bakıya çatdırılması üçün Volqa çayında fəaliyyət göstərən çay gəmiçiliyi şirkətinin xidmətindən yararlanmaq, o cümlədən “Merkuri” gəmi şirkətinin 6 gəmisindən istifadə etmək tövsiyə edilir.

O dövrdə Rusiyada bir çox gəmiçilik şirkətləri və səhmdar cəmiyyətləri fəaliyyət göstərirdi. Niyə məhz “Merkuri” şirkəti seçilir?..

⁶. Uzunluq ölçüsü, 1,05 kilometrə bərabərdir.

II HISSƏ

“Kavkaz i Merkuri”dən başlanan yol

“Merkuri” şirkəti Qafqaza dəvət edilir

“Merkuri” gəmiçilik şirkəti 1849-cu ildə həqiqi dövlət müşaviri V.V.Skripitsın və dövlət müşaviri N.A.Jrebtsov tərəfindən yaradılmışdı. Şirkətin adı həmin il aprelin 9-da təsdiqlənən Nizamnamədə belə göstərilmişdi: “Volqa, Oka, Kama və onların qolları üzrə “Merkuri” müddətli gəmiçilik cəmiyyəti”.

Nizamnamənin birinci bəndində deyilirdi ki, cəmiyyət həmin çaylarda gəmi əlaqəsinin gücləndirilməsi, həmçinin mümkün qədər ucuz və yüngül gövdəli gəmilər vasitəsi ilə yüklərin yedəklənməsi üçün təsis olunur.

Bu məqsədə çatmaq üçün dörd gəminin inşası nəzərdə tutulurdu. Onlardan ikisi 460, ikisi isə 200 at gücündə olmalı idi. Bununla belə, səhmdarların ümumi yığıncığının razılığı ilə gələcəkdə gəmilərin sayı üç dəfə artırılmalı idi.

Təsis ediləndə “Merkuri”nin ümumi kapitalı 750 min rubl dəyərində müəyyən edilmişdi. 15 il müddətinə yaradılan “Merkuri” cəmiyyəti Rusiya çay gəmiçiliyinə öz töhfəsini verməli, 15 ildən sonrakı fəaliyyəti barədə səhmdarların ümumi yığıncığında qərar qəbul edilməli idi.

1853-cü ildə cəmiyyətin idarə heyətinə daxil edilən o dövrün məşhur sənayeçisi Nikolay Aleksandroviç Novoselski tezliklə kifayət qədər nüfuz və təsir imkanlarına malik olur və 1855-ci ildə artıq “Merkuri” şirkətinə rəhbərlik etməyə başlayır.

1818-ci ildə Kursk quberniyasında doğulan N.A. Novoselski hələ gəncliyindən işgüzar və təşəbbüskar iş adamı kimi tanınmış, gəmiçilik sahəsində ilk vaxtlardan xeyli uğur qazanaraq hakimiyət dairələrinin diqqətini cəlb etmişdi. Belə işgüzar xarakteri ilə o, sonralar – 1867-ci ildə Odessanın şəhər başçısı olacaq, Qara dənizdə donanmanın bərpasında xüsusi xidmətləri ilə seçiləcəkdi...

XIX əsrin ortalarında Xəzərdə və Kür çayında gəmiçiliyin təşkili barədə müzakirələr gedəndə məhz “Merkuri” gəmiçilik cəmiyyətinin, onun sədri Novoselskinin yada düşməsi təsadüfi deyildi.

Həmin dövrdə Həştərxanın hərbi qubernatoru və Həştərxan limanının baş komandiri olan kontr-ad-

“Kavkaz i Merkuri” Cəmiyyətinin təsisçisi
N.A. Novoselski.



miral N.A.Vasilyev 1853-cü ildə bu vəzifələrə təyinat alarkən çar II Aleksandr ona Qafqazdakı ordu üçün azuqə daşınması məqsədilə Kür çayında ticarət gəmiçiliyinin yaradılmasının faydalı ola biləcəyini söyləmişdi.

N.A.Novoselski də Kürdə gəmiçilik şirkəti yaratmaq və ordu üçün azuqə daşınmasını təşkil etmək barədə təklifi kontr-admiraldan almış və təklifə müsbət cavab vermişdi:

“Zati-aliləri, mənə edilmiş təqdirəlayiq təklifə cavab olaraq Sizə bildirməyi şərəf sayıram ki, ordu üçün azuqənin Salyandan Tiflisə daşınmasında xərclərin azaldılması üçün öz gücüm daxilində hökumətə kömək göstərməyə hazırım və Kür çayında gəmiçilik sənayesini təşkil etməyi xüsusi məmnuniyyətlə qəbul edirəm. Amma yeni fəaliyyət sahəsi əsl işimdən uzaq olduğu üçün mən bu işə xeyli əlavə kapital qoymalıyam, ona görə də istərdim ki, hökumət mənə müəyyən güzəştlər versin”.

Novoselskinin istədiyi güzəştlərin təxmini məzmunu belə idi:

Birinci: ordu üçün azuqənin və digər yüklərin Kür çayı vasitəsilə Salyandan Mingəçevirə, oradan isə quru yolla Tiflisə daşınması hüququ, istisnasız olaraq, beş illiyinə yalnız mənə verilsin.

İkinci: Qafqazın rəhbərliyi mənim gəmilərimin işləməsi üçün odunu yerli qiymətlərlə almağıma kömək etsin, əgər lazım olsa, Kür çayının ora tökülmüş ağaclardan və su altında qalmış kötüklərdən təmizlənməsinə yardımçı olsun.

Üçüncü: Həştərxan dəniz rəisliyi payızda mənimlə, yaxud mənim etibarlı gəmi mühəndisimlə Kür çayını müşahidə etməyə adam ezam etsin ki, biz yerli şəraiti öyrənib ona uyğun gəmilər almağı planlaşdırı bilək.

Dördüncü: rəhbərlik indidən məlumat versin ki, Salyandan Tiflisə hansı miqdarda və ilin hansı dövründə ərzaq daşınacaq? Bunu bilmək mənə ona görə lazımdır ki, gəmilərin sayını və ölçüsünü müəyyən edə bilim.

Beşinci: ərzağın daşınması qiymətlərinin azaldılmasına gəlincə, gəmiçiliyin lazımi inkişaf mərhələsində qiymətlər ucuzlaşacaq, amma ilk vaxtlar üçün mən qiymətləri 10 faizdən çox aşağı sala bilmərəm. Ümid edirəm ki, gələcəkdə qiymətləri xeyli aşağı salmaq mümkün olacaq.

Altıncı: əgər ərzağın Kür çayı ilə daşınması üzrə əməliyyatları mənə etibar etmək hökumətə əl verirsə, onda hökumət mənə də kommersiya yüklərinin Volqa çayı ilə daşınmasındakı kimi hərəkət etməyi məqbul sayırmı?

Burda söhbət daşınan qiymətli əşyalara görə girov saxlamaq məsələsindən gedir. Novoselski qiymətli əşyalara görə çayda işlədəcəyi gəmiləri girov qoymaqla kifayətlənmək istəyirdi.

Yeddinci: əgər rəhbərlik yuxarıda sadaladığım altı şərti qəbul edirsə, onda mən həmin yerə gəmi və lazımi materiallar göndərilməsi barədə göstəriş verməyə hazırım.

Xəzərdə gəmiçilik şirkəti yaratmağa yeni namizəd

N.A.Novoselskinin irəli sürdüyü şərtlər ən yüksək səviyyədə müzakirə olunur və bunun nəticəsi kimi 1855-ci ilin avqustunda Qafqazın mülki idarəetməsinə cavbdeh olan general-leytenant, knyaz V.O.Bebutov Tiflisdə Qafqaz canişini, general N.N.Muravyova xüsusi məruzə təqdim edir.

Məruzə ilə tanış olan canişin qeyd edir ki, ordu üçün azuqənin Mingəçevirdən Tiflisə quru yolla daşınmasını tək “Merkuri” şirkətinin öz öhdəsinə götürməsi sərfəli deyil.

O, Kür çayının təmizlənməsinin Qafqaz rəhbərliyinə həvalə edilməsi şərti ilə də razılaşmır, gəmiləri odunla təmin etmək barədə danışmağın isə hələ tez olduğunu bildirir.

Письмо г. Новосельскаго къ Астраханскому военному губернатору, контр-адм. Васильеву, отъ 7-го Юля 1855 года.

Въ отвѣтъ на лестное для меня предложеніе в. пр., имѣю честь уведомить, что я готовъ по мѣрѣ силъ моихъ содѣйствовать видамъ правительства относительно удешевленія перевозки провинтъ отъ Сальянъ до Тифлиса и съ особеннымъ удовольствіемъ принимаю на себя развитее пароходственной промышленности по р. Курѣ. Но такъ-какъ истое дѣйствіе будетъ отдѣлено отъ центра моихъ настоящихъ занятій и я на дѣло это долженъ употребить довольно значительный капиталъ, то я желалъ-бы, чтобы правительство доставило мнѣ нѣкоторыя льготы, которыя послужатъ основаніемъ условій принимаемыхъ мною обязательствъ, а именно: *Первое*: исключительное право перевозки провинтъ и комиссаріатскихъ грузовъ отъ Сальянъ по р. Курѣ до Мингеаура и оттуда сухимъ путемъ до Тифлиса, которое в. пр. мнѣ предлагаете, назначить на пять лѣтъ, считая съ открытія дѣйствій моихъ пароходовъ по перевозкѣ казеннаго провіанта. *Второе*: чтобы Кавказское начальство оказало мнѣ вспоможеніе снабженіемъ ввезенныхъ мною пароходовъ дровами по мѣстнымъ цѣнамъ и, буде нужно, очищеніемъ р. Куръ отъ карпей или затоншихъ деревъ. Впрочемъ, относительно дровъ, сколько мнѣ извѣстно, то порядочное количество оныхъ могло-бы быть получено при очищеніи береговъ р. Куръ отъ растущихъ на берегахъ ея деревьевъ, которыя, подмываемыя весеннею водою, падаю въ рѣку, образуютъ такъ-называемыя карчи, затрудняющія судоходство. *Третье*: чтобы Астраханское морское начальство имѣвшю осенью командовало со мною или съ повѣренными мною свѣдущаго корабельнаго инженера, для обозрѣнія плаванія по р. Курѣ, для того, чтобы, сообразно условіямъ мѣстности, отвѣ помолъ-бы мнѣ соорудить, построить и приспособить самыя пароходы и принадлежанія къ нимъ грузовыя суда. *Четвертое*: необходимо, чтобы начальство имѣ-же извѣстало мнѣ, въ какомъ именно мѣсяцѣ перевозитсѣ провинтъ изъ Сальянъ въ Тифлисъ и какъ велико количество провинтъ, сколькою одновременно на сѣверо-восточномъ Бангѣ, и въ какое именно время года. Это мнѣ необходимо знать для того, чтобы опредѣлить число и величину судовъ, равно какъ систему машинъ, наиболее выгодную для на-

8) Письмо ген.-л. кн. Себутова къ управляющему казенными обществами „Меркурій“, Новосельскому, отъ 3-го октября 1855 года, № 1501.

Военный министръ, препроводить на благоусмотрѣніе главнокомандующаго Отдѣльнымъ Кавказскимъ Корпусомъ копия съ письма вашего къ Астраханскому военному губернатору и главному командиру Астраханскаго порта и Каспійскаго флота, отъ 7-го прошлаго мѣся.

Тѣмъ-же. Муравьевъ, по разсмотрѣніи условій, предложенныхъ вами въ этомъ письмѣ, на которыхъ вы желаете возложить пароходному обществу „Меркурій“ принять на себя доставку казеннаго провіанта отъ Сальянъ до Тифлиса, изволилъ сдѣлать касательно ихъ нѣкоторыя замѣчанія и поручилъ мнѣ войти съ вами, к. г., въ несогласованнаго свидѣнія по оному предмету.

(Слѣдъ въ письмѣ слѣдуютъ: 1) вѣдомое прокладочнаго г. Новосельскаго условій (письмо Новосельскаго, стр. 804); 2) мѣста ген. Муравьева (стр. 805).

Исходяи сими поручене главнокомандующаго, повелѣваю проку васъ, по сообщеніи мнѣнн с. в.м.-пр. съ возможностью издѣленны, уведомить васъ о тѣхъ измѣненіяхъ, которыя имѣютъ сдѣлать пароходное общество „Меркурій“ въ предложенныхъ вамъ условіяхъ, и коимъ вамъ оно можетъ принести основательно условія на устройство этихъ пароходовъ по Курѣ для доставки казен-

9) Письмо кн. с. Новосельскаго къ ген. Муравьеву, отъ 9-го ноября 1855 года.

Замѣчанія, кои я, в.м.-пр. угодно было сдѣлать относительно пріятель моихъ условій при учрежденіи пароходства по р. Курѣ, я принимаю на основаніи въ вѣдомомъ обсужденіи этого дѣла.

Онакожеименя между-тѣмъ бывше съ предпріятіемъ этимъ, на осуществленіе котораго я уже изъявилъ готовность, доведенію до свѣдѣнія Его Императорскаго Величества, беру съявство извѣщать к. в.м.-пр. повѣнны мнѣ по оному предмету.

Кн. г. Астраханскій военный губернаторъ, передавъ мнѣ, что Государь Императоръ выразилъ желаніе отвѣчать и Его Августѣйшата Императрица приказать частнаго мѣлоба на учрежденіи пароходства по р. Курѣ для доставаннаго и прочаго соединенія такъ-же образомъ Кавказа и Россіи повоицею Волги и Каспійскаго моря, то въ такое время контр-адм. Васильевъ сказалъ, что к. в.м.-пр. сообщается прилагать въ исполненіи этой мысли и что отвѣчать заниматься этимъ дѣломъ по вашему порученію.

Я полагаю, что вамъ угодно было создать для Кавказа черезъ пристани Серебряковскую, Петровскую, Новую и Баканскую и для Закавказья, почти въ центра его—Мингеаура, сообщеніе съ обшнми столицами и Нижнимъ-Новгородомъ и по сообщенію моему, какъ единственному, сполному, удобному и ронному пути сплывать стрѣлу, вамъ управленію, не только всѣмъ военнымъ и продовольственнымъ потребностямъ для настоящаго числа тамошнихъ

N.A. Novoselskinin Rusiyanın yüksək rütbəli məmurları ilə yazışmalarından.

Novoselski general Muravyova bu dəfə daha geniş məktub yazır: “...Siz zati-alilərinin qeydlərini Kürdə gəmiçilik təşkil etmək barədə ilkin şərtlərimin yeni müzakirəsinə başlamaq üçün əsas sayıram.

...Belə bir təklif alanda nəzərdə tuturdum ki, Volqada üzən 8 - 10 sürətli böyük sərnəşin gəmisini sifariş verməliyəm. Kür üçün əlavə 5 gəmi almalyam”.

Bununla belə, Novoselski məktubun sonunda şərtlərini dəyişməyə razı olduğunu bildirir. Novoselski öz şərtləri barədə yenidən düşündüyü vaxt hökumət nümayəndələri Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili ilə bağlı başqa bir iş adamı ilə də danışıqlara başlayır. Söhbət quberniya katibi, Volqa və Xəzərdə gəmiçilik sahəsində iş adamı kimi tanınan Stavasserdən gedir. O, müəyyən şərtlərlə Həştərxandan Xəzər limanlarına hərbi azuqə və yüklər daşımaq üçün öz hesabına buxar gəmiləri və yelkənli gəmilər inşa etdirməyi öhdəsinə götürür.

Qafqaz Korpusunun Ali Baş Komandanı Muravyov Stavasserin təklif etdiyi şərtlər əsasında Qafqaz Korpusu üçün hərbi azuqənin və hərbi yüklərin yarısının onun daşmasını sərəfəli sayır, qalan yarısını isə Həştərxan gəmi sahiblərinə həvalə etməyi məsləhət görür. Bununla da faydalı rəqabət yaratmaq məqsədi güdür və ümid edir ki, Həştərxan gəmiçiləri bu rəqabəti nəzərə alaraq köhnə gəmiləri ilə vidalaşacaq, yeni gəmilər alacaqlar.

Lakin Stavasser cavab verməyi martın ortalarına qədər gecikdirir və danışıqlara yenidən Novoselski qoşulur. Onun Həştərxanın Hərbi qubernatoruna yazdıqlarının qısa məğzi belədir: dərhal işə başlamaq üçün yerölçən maşınlar və gəmilər sifariş verməyə hazırdır; Kürdə gəmiçilik şirkətini müflis olmaqdan xilas etməyin bir yolu var - Kür çayını Xəzər vasitəsilə Volqa çayı ilə birləşdirmək; Kür çayında gəmiçilik Xəzərdə gəmiçiyin yaradılması ilə sıx bağlıdır və belə olarsa, poçt yüklərini, indi dövlət gəmiləri daşdığı kimi, pulsuz daşımağa razıdır.

Beləliklə, Xəzərdə gəmiçiliyin təşkilini vəd edən Novoselski bu dəfə cəmi iki şərt irəli sürür:

1. Xəzərdə 10 il müddətinə, istisnasız olaraq, onun gəmilərinin üzməsinə icazə verilsin.
2. Heç olmazsa, ilk vaxtlar üçün Qafqaza daşınacaq bütün dövlət yüklərinin indiki qiymətə daşınmasına imkan verilsin.

Həştərxan qubernatoru gəmiçiliyin təşkili ilə bağlı iki iş adamının – Stavasser və Novoselskinin təkliflərini müqayisə edir və ikincinin təkliflərinə daha çox maraq göstərir. Ona görə də Hərbi nazirə yazır ki, “...mənim fikrimcə, hökumət nəinki belə təşkilatçılığı həvəsləndirməli, həm də təsisçiyə hər cür güzəşt etməlidir”.

Qubernator onu da xatırladır ki, hazırda hərbi yüklər Moskvadan Qafqaza quru yolla daşınır və baha başa gəlir. Əgər bu daşımalar Xəzər dənizi vasitəsilə təşkil edilsəydi, xəzinə xeyli qənaət edə bilərdi. Amma hazırda belə imkan yoxdur. Xəzərdə normal kommersiya gəmiçiliyi təşkil edilərsə, qiymətli hərbi yüklər hazırlanma yerindən Volqa çayı vasitəsilə Xəzər dənizinə, oradan isə Kür çayı vasitəsilə Zaqafqaziya diyarının mərkəzinə münasib qiymətə çatdırıla bilər.

Daha sonra kontr-admiral daşımalarla bağlı konkret rəqəmlər göstərir, xərclər və gəlirləri diqqətə çatdırır və nəticə çıxarır ki, “bu rəqəmlər də poçt yüklərinin, sənişinlərin və şəxsi yüklərin daşınmasının Xəzər dənizindəki gəmiçilik şirkətinə həvalə olunması zərurətini sübut edir”.

Novoselskinin cəlbədiçi şərtləri

Həştərxan qubernatoru müəyyən araşdırmalar apardıqdan sonra qərara alır ki, hökumət Novoselskinin fikri ilə razılaşmalı və onu dəyərləndirməlidir: “Əgər Xəzərdə gəmiçilik şirkəti yaradılsa, mən təklif edərdim ki, bu işin təşkili və şirkətin ilkin qurulması kollec müşaviri Novoselskinin direktorluğu ilə həyata keçirilsin. Bununla belə, bu şirkətin yaradılmasına iştirakçı kimi Xəzər gəmiçiliyi üçün öz kapitalını ilk təklif edən kapitalistlərdən cənab Stavasserin də cəlb edilməsini ədalətli sayıram”.

Qubernator Vasilyev vurğulayır ki, aldığı məlumata görə, bu məsələyə Dəniz Nazirliyində də baxılmış və nazirliyin rəhbərliyi Xəzər dənizində gəmiçilik şirkətinin yaradılması barədə təklifləri reallaşdırmaq üçün Novoselski ilə Stavasserin vəsait və fəaliyyətlərinin birləşdirilməsi barədə onun təklifinə tərəfdar çıxmışdır.

Bütün bunları nəzərə alan kontr-admiral Novoselskiyə və Stavasserə bu barədə məlumat verir, onlara öz aralarında razılığa gəlib yeni birləşmiş şirkətin əsasnaməsini hazırlayıb təqdim etməyi təklif edir.

Həştərxanın Hərbi qubernatorunun Sankt-Peterburqa göndərdiyi başqa bir məktubda Stavasserin bu işə cəlb edilməsinin incəlikləri açıqlanır: “Həştərxan quberniyasına rəhbərliyə başlayanda mən Həştərxan kapitalistlərindən olan Stavasseri inandırdım ki, Xəzər dənizində kommersiya gəmiçilik şirkəti yaratsın. Stavasser o vaxt bu işə xərcləyəcəyi kapitalı qorumaq üçün bircə onu xahiş etdi ki, hərbi azuqə Həştərxandan Qafqaza son beş ildə hansı qiymətlərə daşınıbsa, bundan sonra da ona həmin qiymətlə daşımaq üçün beş illiyə müstəsna hüquq verilsin. Bu qiymət təsisçinin xərcləyəcəyi pulla müqayisədə çox az idi”.

Stavasserə hərbi azuqənin yarısını, özü də son beş ildəki qiymətə yox, daha aşağı qiymətə daşımaq təklif olunur, Stavasser buna da razılaşır.

Novoselski isə bu yazışmalardan bir qədər əvvəl artıq Tiflisdə olur, geri qayıdarkən “Knyaz Vorontsov” gəmisində Kür çayı ilə Zərdaba qədər gəlir, çayın 500 verstlik ərazisinə baxır. Və həmin səfəri zamanı Zaqafqaziyada gəmiçilik şirkətinin yaradılması ideyasının səmərəliliyinə tam əmin olur. Bu səfərdən sonra Qafqaz canişininə məktub yazaraq gəmiçilik şirkəti yaratmaq üçün şərtlərini bildirir və həmin işi tezliklə təşkil edəcəyini söyləyir. Bu işə xərcləyəcəyi kapitalın qorunması üçün yeganə şərt irəli sürür: bütün hərbi azuqənin və hərbi yüklərin Mingəçevirə qədər daşınması hüququ istisnasız olaraq yalnız ona verilsin.

Beləliklə, Volqa çayını Zaqafqaziyanın mərkəzi ilə səmərəli birləşdirmək barədə iki şirkətin ideyası ortaya çıxır. Şirkətlərdən hər birinin təklifi özlüyündə cəlbədiçi görünürdü, lakin hökumət hesab edirdi ki, bu iki variantın, daha doğrusu, iki şirkətin birləşdirilməsi daha səmərəli ola bilər.

Elə bu səbəbdən də Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili ilə bağlı müzakirələr uzanır. Bu işin təşkili ilə məşğul olan məmurlar dəyişdirilir. 1856-cı ilin yayında Əlahiddə Qafqaz Korpusunun Ali Baş Komandanı və Qafqaz canişini vəzifəsinə knyaz A.İ. Baryatinski təyin edilir. 1857-ci ildə Xəzərdə gəmiçiliklə bağlı müzakirələrin fəal təşəbbüskarlarından və iştirakçılarından olan Həştərxan Hərbi qubernatorunun vəzifəsi ləğv olunur. Bu dəfə Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili ilə Qafqazın yeni canişini məşğul olmağa başlayır.

Müzakirələrə Baryatinski də qoşulur

Knyaz Baryatinski Tiflisdə işə başladığı ilk günlərdən Qafqazı Xəzər dənizi ilə Volqa çayı üzərindən Rusiyanın məhsuldar quberniyaları və əsas sənaye məntəqələri ilə birləşdirən yolların yaxşılaşdırılmasına xüsusi qayğı göstərməyə başlayır.

Təzə canişin bu yolu Zaqafqaziyanı imperiya ilə birləşdirən ən düzgün və tamamilə etibarlı yol hesab edir. Amma, onun fikrincə, kollec müşaviri Novoselskinin və quberniya katibi Stavasserin Xəzər dənizində və Kür çayında kommersiya gəmiçilik şirkəti yaratmaq barədə ayrı-ayrılıqda verdikləri təkliflər nəinki diyarın tələbatını təmin edər, hətta Qafqaz ordusunun təsərrüfat qayğılarını belə lazımi qədər azalda bilməz.

Baryatinski bu dəlilləri əsas götürərək, sabiq Həştərxan qubernatorundan xahiş edir ki, yenidən Novoselski və Stavasserlə danışıqlar apararaq onları öz güclərini və kapitallarını birləşdirməyə, hökumətin və imperatorun istəyinə uyğun olan daha böyük ümumi bir səhmdar şirkəti yaratmağa inandırсын. Bu zaman canişin gəmiçiliklə bağlı bəzi təklif və qeydlərini də bildirir:

Kürdə gəmiçilik şirkətinin son məntəqəsi kimi Mingəçevir yox, Samux götürülsün. Bununla Tiflisə su yolunu 60 verst uzatmaq olar.

Bu işdə dövlət vəsaitinə və hökumət sərəncamlarına, imkan dairəsində, az ümid edilsin, əksinə, şəxsi təşəbbüskarlığa üstünlük verilsin. Bununla əlaqədar mən Novoselskinin ilk təklifində irəli sürülən Kür çayının təmizlənməsinin hökumətin üzərinə qoyulması fikri ilə razılaşa bilmərəm.

Şirkətin gəmilərinə Xəzərdə 10 il istisnasız üzmək hüququ verilməsi barədə xahişdən də imtina olunmalıdır, çünki belə inhisar ticarətdə və gəmiçilikdə hər cür rəqabəti öldürə bilər. Bu halda mən şirkətlərə başqa güzəştlər verməyi üstün tutardım, məsələn, dövlət yüklərini və poçt yüklərini bir neçə illiyə, istisnasız olaraq, orta bir qiymətlə daşımaq təklif edilə bilər.

Knyaz A. Baryatinskiyin təliqəsi.



Canişin Tiflisə qayıdandan sonra Həştərxanın altı tacir-gəmiçisindən də təklif alır ki, onlar da gəmi şirkəti yaratmaq istəyir, Qafqazdakı ordu üçün bütün azuqəni dəniz vasitəsilə 6 illiyə müəyyən olunmuş qiymətlərlə daşımağa da hazırdırlar.

Baryatinski qərara alır ki, gəmiçilik şirkəti yaradılması ilə bağlı bütün yazışmalara baxılması üçün Tiflisdə bu sahəyə yaxın və təcrübəli adamlardan ibarət komissiya yaradılsın. Həmin komissiyada bütün təkliflərə baxıldıqdan sonra Odessadan Novoselskini dəvət etmək, daşımaların qiyməti ilə bağlı onun hansı güzəştlərə gedə biləcəyi barədə izahatını dinləmək qərara alınır.

Danışıqlar əsasında razılığa gəlinir ki, hələlik ancaq Xəzərdə gəmiçilik şirkəti yaradılsın, Kür çayı əvvəlki vəziyyətində saxlanılsın.

Lakin danışıqlar zamanı bu iki iş adamının təkliflərində də fərqlər meydana çıxır. Məsələn, Stavasser Novoselskidən ucuz qiymətlər təklif edir, amma Novoselskidə gəmilərin sayı daha çoxdur. Stavasser poçt daşımalarına iki ildən sonra başlamaq istəyir, Novoselski isə nizamnamə təsdiq olunandan dərhal sonra və s. Bundan başqa, Novoselski Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili məqsədilə “Kavkaz” adı altında yeni şirkət yaratmağa hazırlaşdığını da bildirir.

Baryatinski bütün fərqli cəhətləri müqayisə edir və Novoselskinin ticarət aləmində təcrübəsini, səhmdar cəmiyyətlər arasında qazandığı etibarını nəzərə alaraq onun təklifinin hökumət üçün daha sərfəli olduğuna inanır.

Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, A.Novoselski artıq bu vaxta qədər “Merkuri”dən başqa bir neçə səhmdar cəmiyyətin təşkilatçılarından olmuşdu. O, 1854-cü ildə yaradılmış “Heyvandarlıq məhsullarının sənaye üsulu ilə işlənilib hazırlanması cəmiyyəti”nin, 1856-cı ildə təsis edilmiş “Rusiya Gəmiçilik və Ticarət Cəmiyyəti”nin, 1857-ci ilin yayında təşkil olunmuş “Zakaspiyski Ticarət Şirkəti”nin təsisçilərindən biri idi. Bütün bunlar Baryatinskiyə də məlum idi.

Ona görə də knyaz yazır ki, Novoselskinin “Kavkaz” adı altında yaratmaq istədiyi cəmiyyət idarə etdiyi “Zakaspiyski Ticarət Şirkəti” və “Merkuri” gəmiçilik şirkəti ilə birlikdə dənizə xeyli sayda buxar gəmisi çıxaraçağına ümid verir. Bu da həm dövlət yüklərinin, həm kommersiya yüklərinin, həm də sərnişin və poçt daşımalarının daha səmərəli həyata keçirilməsinə imkan yaradacaq. Əgər belə bir təklif əsasında hökumətdən bəzi güzəşt tələb olunursa, bu da məqbuldur. Çünki həmin güzəştlər çox cüzdür və Novoselskinin təklif etdiyi nizamnaməni təsdiq etməklə, hökumət, demək olar ki, xərc çəkmədən Xəzər dənizində sanballı gəmiçilik şirkəti əldə edə bilər.

Həmin dövrdə Baryatinskinin Novoselski ilə razılaşdırdığı şərtlər isə belə idi: istisnasız olaraq, dövlət yüklərinin daşınması hüququnun bu cəmiyyətə verilməsi; hər il müəyyən olunmuş miqdarda daşınacaq ərzağın yüklənmək üçün qabaqcadan hazır edilməsi; ordu üçün azuqə daşınmasında daimi qiymətlərin müəyyən olunması; nəhayət, Xəzər dənizində poçt-sərnişin gəmiçiliyinin saxlanmasına görə dövlətdən ildə 34 min rubl subsidiya alınması.

Şərtlər 6 illiyə razılaşdırılmalı, 7-ci ildən yeni şəraitə uyğun müqavilə bağlanması nəzərdə tutulmalı idi. Həm də şirkət qiymətləri qaldırmamaq, əksinə, imkan daxilində aşağı salmaq öhdəliyi götürməli idi.

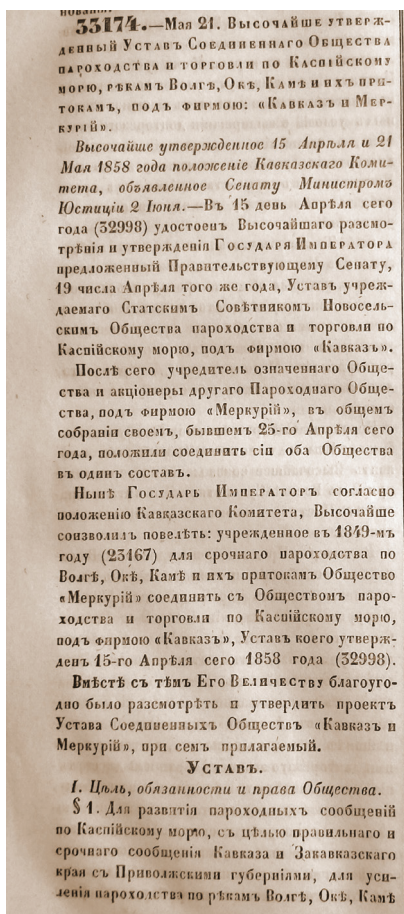
“Kavkaz” ilə “Merkuri”nin birləşməsi

1857-ci ilin oktyabrında Baryatinski Novoselskinin “Kavkaz” firması adı ilə təsis etdiyi Xəzər Gəmiçilik və Ticarət Cəmiyyətinin nizamnamə layihəsini Qafqaz Komitəsinin sədri Orlova göndərməklə xahiş edir ki, nizamnamə komitədə müzakirəyə çıxarılsın və imperatorun təsdiqinə verilsin.

İmperatorun təsdiqinə verilməzdən əvvəl nizamnamə bəzi müvafiq nazirliklərdə də müzakirə olunur, Novoselskinin özünün razılığı ilə orada bir sıra xırda dəyişikliklər edilir və “Kavkaz” firması adı altında Gəmiçilik və Ticarət Cəmiyyətinin nizamnaməsi imperator II Aleksandr tərəfindən 1858-ci il aprelin 15-də təsdiq olunur.

Cəmiyyətin nizamnaməsinin 1-ci bəndində deyilirdi: “Xəzər dənizində gəmiçilik nəqliyyatının inkişafı üçün, Volqasahili quberniyalarla Qafqaz və Zaqafqaziya diyarı arasında düzgün əlaqə yaratmaq, habelə Zaqafqaziya diyarında ticarətin inkişafına kömək etmək məqsədilə “Kavkaz” firması adlı cəmiyyət təsis olunur”.

Xəzərdə gəmiçilik işini təşkil etməyin bir şirkət üçün asan olmayacağı barədə hələ əvvəllər xeyli müzakirələr aparılmışdı. Görünür, Novoselski bu çətinliyi nizamnamə təsdiq ediləndən dərhal sonra anlayır və düz on gün sonra – aprelin 25-də “Kavkaz” şirkətinin təsisçisi və “Merkuri” Gəmiçilik Cəmiyyətinin səhmdarları ümumi yığıncaq çağıraraq bu iki şirkətin birləşdirilməsi barədə qərar qəbul edirlər. “Kavkaz i Merkuri” adlanan yeni cəmiyyətin nizamnaməsi hazırlanır və təsdiq edilmək üçün imperatora təqdim olunur. Çar II Aleksandr həmin nizamnaməni mayın 21-də təsdiq edir.



“Kavkaz i Merkuri”nin nizamnaməsinin təsdiq edilməsi barədə fərman.

Beləliklə, Xəzərdə “Kavkaz i Merkuri” adı altında fəaliyyət göstərəcək yeni şirkət qarşısında yaşıl işiq yandırılır. Şirkətin əsas ofisi Peterburqda yerləşsə də, Həştərxan və Bakı kontorları da yaradılır. Çünki onun fəaliyyətinin əsas sahəsi Xəzər dənizi olacaqdı...

Birləşmiş şirkətin nizamnaməsində onun yaradılmasının məqsədi belə əsaslandırılır: “Xəzər dənizində gəmiçilik nəqliyyatının inkişafı, Volqasahili quberniyalarla Qafqaz və Zaqafqaziya diyarı arasında düzgün əlaqə yaradılması, Volqa, Oka, Kama çaylarında və onların qollarında gəmiçiliyin gücləndirilməsi üçün, həmçinin Zaqafqaziya diyarında ticarətin inkişafına kömək etmək məqsədilə “Kavkaz i Merkuri” firması adı altında Cəmiyyət təsis olunur”.

Nizamnamənin ikinci bəndində isə deyilirdi: “Kavkaz i Merkuri” Cəmiyyəti Rusiya-Amerika Şirkəti və Rusiya Gəmiçilik və Ticarət Cəmiyyəti kimi əlahəzrət İmperatorun ali himayəsi altındadır”.

Nizamnaməyə belə bir bəndin salınması o dövr üçün böyük üstünlük demək idi. Çünki 1799-cu ilin iyulunda imperator I Pavel tərəfindən təsdiq edilmiş yarım dövlət Rusiya-Amerika şirkəti böyük imtiyazlara malik idi. “Əlahəzrət İmperatorun ali himayəsi altında olmaq” o demək idi ki, şirkət üzərində dövlətin nəzarəti və qayğısı var, bundan sonra istər-istəməz dövlət şirkətin bütün uğur və uğursuzluqlarına görə məsuliyyət daşıyır. “Kavkaz i Merkuri”yə də belə imtiyaz verilməsi təsisçi Novoselskinin böyük uğuru və şirkətin gələcək fəaliyyətinin, bir növ, dövlət tərəfindən sığortalanması idi.

Cəmiyyətin daimi fəaliyyəti üçün lazımı yüklərlə təmin edilməsi məqsədilə hökumət Qafqaz ordusu üçün ərzağın Həştərxandan yeddi illiyə məhz həmin şirkət tərəfindən daşınması öhdəliyi götürmüşdü.

Nizamnamənin 14-cü bəndinə əsasən, Cəmiyyət Xəzər dənizində poçt gəmiçiliyi də təsis etməli və bunun müqabilində hökumətdən hər il subsidiya şəklində 34 min rubl gümüş pul almalı idi. Cəmiyyətin başqa güzəşt və imtiyazları da var idi.

III HİSSƏ

“Kavkaz i Merkuri” Bakıda

Olqa küçəsində məskunlaşan şirkət

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin yaradılması və Xəzərdə fəaliyyətə başlaması Rusiyada gəmiçilik işinin sürətlə inkişaf etdiyi dövrə təsadüf edirdi.

Bundan əvvəl “Volqa çayı üzrə Gəmiçilik Cəmiyyəti” 1843-cü ildə 225 min rubl dəyərində kapitalla fəaliyyətə başlamışdı.

1847-ci ildə təsis olunan “Nadejda” Peterburq şirkəti su və quru yollarında daşınan malların sığortası ilə məşğul olurdu.

1853-cü ildə yaradılan “Samolyot” Gəmiçilik Cəmiyyəti isə sırf sərnişin daşımalarını təşkil edirdi.

O dövrdə Rusiyada yaradılan gəmiçilik şirkətlərinin əksəriyyətinin təşkilati-hüquqi forması səhmdar cəmiyyət olurdu. Bunun da öz üstünlükləri var idi. Sahibkarlığın səhmdar cəmiyyəti forması azad kapitalın operativ şəkildə istehsalata yönəldilməsinə imkan verir, daha sürətli iqtisadi inkişafı təmin

“Kavkaz i Merkuri”nin ticarət-sərnişin limanı. Bakı, Olqa küçəsi, 1905-ci il.



edirdi. Ona görə də yeni yaradılan gəmiçilik şirkətləri təşkilati-hüquqi forma kimi səhmdar cəmiyyəti modelini seçirdi. Nəticədə gəmiçilik sahəsində azad rəqabət hökm sürür, gəmiçilik cəmiyyətlərinin sayı sürətlə artırdı. Müqayisə üçün deyək ki, əgər 1847-ci ildə Volqa çayı hövzəsində cəmi 12 gəmi üzürdüsə, on il sonra bu rəqəm artıq yüzü keçmiş, 1867-ci ildə isə 339 olmuşdu. Xəzər dənizində də gəmilərin sayı ilbəl artırdı.

Doğrudur, hələ bundan əvvəl də Xəzərdə ayrı-ayrı sahibkarlara məxsus gəmilər üzür, müxtəlif növ daşımalar həyata keçirilirdi. Artıq o illərdə Bakıda Useynovlar, Dadaşovlar və s. kimi tanınmış gəmi sahibkarları yetişmişdi. Lakin belə fərdi sahibkarlara məxsus gəmilər istər yükləmə qabiliyyətinə, istərsə də keyfiyyətinə görə dövrün tələblərinə cavab vermirdi. Ona görə də “Kavkaz i Merkuri”nin Xəzərə gəlməsi ilə gəmiçilikdə yeni bir rəqabət başlanır və yerli sahibkarlar da öz gəmiçilik təsərrüfatlarını təkmilləşdirmək məcburiyyətində qalırlar.

Artıq o illərdə Xəzərdə şəxsi gəmiçiliyin inkişafı ilə əlaqədar gəmilərin yan alması, yüklərin və sərnişinlərin boşaldılması məqsədilə dəniz körpüləri tikilirdi. Bu iş xırda sahibkarlıq fəaliyyəti sayıldığından hökumət orqanlarının diqqətini cəlb etmirdi. 1866-cı ilə qədər şəhərin dəniz körpülərində yüklərin doldurulub boşaldılmasından götürülən bütün gəlirlər körpü sahiblərinə çatırdı. Lakin Xəzərdə gəmilərin sayının artmasından, yeni gəmiçilik şirkətlərinin yaranmasından, xüsusən “Kavkaz i Merkuri” kimi gəmiçilik cəmiyyətinin Xəzərdə fəaliyyətə başlamasından sonra dəniz körpüləri kifayət qədər gəlir gətirən sahibkarlıq sahəsi kimi hökumətin diqqətini cəlb edir. Bakının hərbi qubernatoru M.Kolyubyakinin qərarı ilə 1866-cı ildən başlayaraq “körpü vergisi” deyilən vergi tətbiq edilir və həmin vergi şəhər büdcəsinə ödənilir. Verginin məbləği gətirilən mala uyğun müəyyən edilir. Məsələn, yüz pud neftə görə 10 qəpik, duza görə 5 qəpik, zəfərana görə 20 qəpik və s. vergi alınaraq şəhərin hesabına köçürülür.

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin 1858-ci il mayın 21-də təsdiq edilmiş ilk nizamnaməsinin tələbinə görə şirkətin gəmilərinin sayı 15-dən az olmamalı, 4 ildən sonra isə azı daha 5 gəmi də əlavə inşa edilməli idi.

Ona görə də cəmiyyət həmin ilin iyulunda Belçikanın “Kokeril” zavoduna iki sərnişin gəmisinin inşası barədə sifariş verir. Bunun ardınca İngiltərədəki Mitçel zavoduna yeni gəmilər almaq üçün müraciət olunur.

1858-ci ilin noyabrında Kür çayında üzən “Knyaz Vorontsov” gəmisinin satın alınması ilə bağlı razılıq əldə edilir.

Cəmiyyət Dəniz Nazirliyi ilə “Astrabad”, “Lənkəran”, “Tarki”, “Xivəli” və “Türkmən” gəmilərinin alınması barədə danışıqlar aparır.

Cəmiyyətin nizamnaməsinin 11-ci bəndində deyilirdi: “Cəmiyyətin tələbi ilə ona Volqa çayının və Xəzər dənizinin sahillərində körpülər, mağaza anbarları və emalatxanalar, gəmiçilik üçün lazım olan digər binalar, eləcə də fəhlə və qulluqçular üçün binalar tikməkdən ötrü torpaq sahələri ayrılır”.

Nizamnaməsinin bu bəndini əsas tutan “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin rəhbərliyi Bakıda müvafiq infrastruktur təşkil etməyə başlayır. Cəmiyyət özünün Bakı kontoru üçün binanı dəniz sahilinə yaxın ərazidə, o vaxt “Olginski” adlanan küçədə tutur. Bakının bu küçəsi çar ikinci Aleksandrın qardaşı və 1862-1881-ci illərdə Qafqaz canişini vəzifəsində çalışmış böyük knyaz Mixail Nikolayeviçin zövcəsinin - Olqa Fyodorovnanın şərəfinə “Olginski”, yəni Olqa küçəsi adlandırılmışdı.

Deyənlərə görə, “Kavkaz i Merkuri” o dövrdə birmərtəbəli bu binanı Bakının məşhur iş adamları olan Dadaşovlardan icarəyə götürübmüş. Lakin binanın Hacı Hacıağa Dadaşova, yoxsa Hacı Şixəli Dadaşova məxsus olduğunu söyləmək çətindir. Dadaşovlar da gəmiçiliklə məşğul olmuş, Hacı Şixəli Dadaşovun Bakıda çoxlu gəmiləri, mexaniki zavodu və tərsanəsi fəaliyyət göstərmişdir.

Sonralar həmin evin yerində üçmərtəbəli bina tikilmiş və sonrakı bütün illər ərzində müxtəlif adlarla fəaliyyət göstərən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi bu binada yerləşmişdir. Vaxtilə Olqa Fyodorovnanın adını daşıyan küçəyə 1929-cu ildən A.Çaparidzenin adı verilmişdir. 1992-ci ildən isə həmin küçə M.Ə.Rəsulzadənin adını daşıyır. Xəzərdə bir neçə il fəaliyyətdən sonra, xüsusən Qafqazda vəziyyətin nisbətən stabilləşməsi, eləcə də Qafqaz ordusunun ərzaq təchizatı sisteminin dəyişməsi ilə əlaqədar 1858-ci il nizamnaməsi artıq cəmiyyətin tələblərinə cavab vermir. Ona görə də cəmiyyətin rəhbərliyi Xəzərdə gəmiçiliyin təşkilinə xüsusi maraq və qayğı göstərən Qafqaz canişini knyaz A.Baryatinskiyə yenidən müraciət etməli olur.

Knyaz bu barədə özünün 1857-1859-cu illərə aid imperatora təqdim etdiyi hesabatında söz açmışdır. Həmin sənəddə xatırladılır ki, “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin nizamnaməsində qeyd edilən bəzi şərtlərin praktik tətbiqi zamanı cəmiyyət üçün zərərli olduğu üzə çıxmışdır. Ona görə də onların səlahiyyətli nümayəndələri Xəzər gəmiçiliyinin fəaliyyəti ilə əlaqədar müxtəlif ictimai tələbatların təmin edilməsi, eləcə də cəmiyyətin indi qüvvədə olan nizamnaməsinin bəzi hissələrində dəyişiklik olunması ilə bağlı canişinə müraciət etmişlər.

Nizamnamədə dəyişikliklə bağlı cəmiyyətin müraciəti xüsusi komissiyada müzakirə olunur. Komissiyanın araşdırmasından sonra knyaz Baryatinski “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin təklifinə baxaraq həm cəmiyyətin fəaliyyəti ilə bağlı, həm də onun nizamnaməsində dəyişiklik etməklə əlaqədar fikirlərini 1861-ci ilin oktyabrında Qafqaz Komitəsinə təqdim edir. Görünür, Qafqaz Komitəsində də müəyyən müzakirələr aparıldıqdan sonra imperatorun təsdiqinə verildiyi üçün “Kavkaz i Merkuri”nin nizamnaməsində ilk dəyişiklik 1863-cü ilin fevralında edilir.

“Kavkaz i Merkuri”nin yeni nizamnaməsinə əsasən, cəmiyyət Xəzərdə ən azı 15 etibarlı gəmi saxlamalı idi ki, müharibə başlayarsa, hökumət həmin gəmilərin dəyərinin 6 faizini ödəməklə öz sərəncamına götürsün. Hərbi nazirlik bu şərtə görə “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinə ildə 190 min rubl yardım ödəmək öhdəliyi götürürdü. Cəmiyyət həmçinin Xəzər limanları arasında cədvəl əsasında işləyən poçt daşımaları təşkil etməli və buna görə dövlətdən 93 min rubl subsidiya almalı idi.

Ellinq tikmək barədə müzakirələr

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti İdarə Heyətinin fəaliyyətinə dair məlumatların qeydə alındığı jurnallar Sankt-Peterburqdakı Dövlət Tarix Arxivində saxlanılır. Həmin jurnallardan görünür ki, cəmiyyət 1858-ci ilin iyununda Xəzər dənizində ellinq tikmək barədə müzakirələr aparmağa başlamışdır. Ellinqin Həştərxanda və ya Bakıda tikilməsi nəzərdə tutulurdu. Bu məsələnin texniki tərəflərini müzakirə etmək üçün müvafiq hərbiçilər dəvət olunmaqla, ən azı, dörd dəfə iclas keçirilmiş və həmin generallara müvafiq qonorar da ödənilmişdir.

Elə həmin dövrdə Həştərxanda Dəniz Nazirliyinin tabeliyində olan mexaniki zavodun və yaxınlığındakı torpaq sahəsinin ellinq tikmək üçün alınması barədə danışıqlar aparılmış, Bakıda isə şəhər qalasının⁷ cənub-qərbində yerləşən, Dəniz Nazirliyinə məxsus torpaq sahəsinin, həmçinin dəmirçixana və mağazaların alınması ilə bağlı yazışmalara başlanılmışdır.

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti niyə Xəzərdə fəaliyyətə başlamazdan əvvəl ellinq tikmək barədə düşündürdü? Çünki o vaxta qədər gəmilərin təmiri üçün Xəzərdə Dəniz Nazirliyinə məxsus yeganə tərsanə fəaliyyət göstərirdi ki, o da Həştərxanda yerləşir və köhnə olduğundan müasir tələblərə cavab vermirdi. Lakin görünür, cəmiyyətin ellinq tikmək üçün torpaq sahəsi almaq barədə Dəniz Nazirliyi ilə sövdəsi baş tutmur və Peterburqdakı İdarə Heyəti Bakı kontoruna tapşırıq verir ki, gəmiçiliyin normal fəaliyyəti üçün müvafiq infrastruktur yaratmaqdan ötrü Bakıda torpaq sahəsi alsın.

1866-cı ilin fevralında Bakı kontorunun agentı Peterburqdakı İdarə Heyətinə məlumat verir ki, yanvarın 20-də keçirilən hərəcda Bayıl buxtasında 6576 rubla torpaq sahəsi alınmışdır. Ona görə də

7. *İçərişəhər nəzərdə tutulur.*

“Kavkaz i Merkuri”nin İdarə Heyəti 1866-cı ilin martında Peterburqda səhmdarlarının ümumi yığıncağını çağırır və həmin yığıncaqda qərara alınır ki, Bakıda üzən tərsanə və ya ellinq tikilməsinə icazə verilsin.

“Kavkaz i Merkuri”nin Bakıda ellinq tikmək planları barədə arxiv sənədlərindən görünür ki, əvvəlcə Bakıda taxtadan üzən tərsanə tikmək barədə müzakirələr getmişdir. Lakin bu təklif qəbul olunmamışdır. Çünki 1866-cı ilin apreliyində Bakı kontorundan Peterburqa göndərilən bir məktubda yerli taxta materiallarının nisbətən zəif olduğu və Bakının iqliminə dözməyəcəyi xatırladılır, təklif edilirdi ki, tərsanə daşdan tikilsin.

Tərsanənin taxtadan, yoxsa daşdan tikilməsi ilə bağlı belə fikir ayrılığının yaranmasından sonra cəmiyyətin İdarə Heyəti Dəniz Texniki Komitəsinə müraciət edir ki, onların mütəxəssisləri Bakıda üzən tərsanənin tikintisinin neçəyə başa gələcəyini hesablasınlar, eyni zamanda tərsanənin taxtadan, yoxsa daşdan tikilməsi barədə rəy versinlər. Qeyd etmək yerinə düşər ki, cəmiyyətin Bakıda tikmək istədiyi tərsanənin uzunluğu 230, eni 52, hündürlüyü 20 fut nəzərdə tutulurdu.

Komitədən verilən rəydən məlum olur ki, iqlim şəraitinə, xüsusən, havanın daim küləkli olduğuna görə Bakıda taxta tərsanə tikməyin mənası yoxdur. Arxiv sənədləri içərisində Bakıda ellinq tikintisi ilə bağlı Tyürin fəmilialı bir polkovnikin rəyində isə deyilir ki, Bakıda əsən güclü küləklər nəinki gəmiləri üzən tərsanəyə qaldırmağa imkan verməyəcək, həm də gəmini tərsanədə saxlamaq mümkün olmayacaq. Rəydə həmçinin Bayılda torpaq sürüşmələrinin baş verməsi də xatırladılır və burda ellinq tikilməsinin təhlükəli olduğu vurğulanır.

Belə olan halda “Kavkaz i Merkuri”nin İdarə Heyətinin sədri A.Jandr Dəniz Tikinti Hissəsinin belə tiki-lilər sahəsində böyük təcrübəsi olan zabiti, polkovnik Qoraya müraciət edir: “Xəzər dənizində təmirə ehtiyacı olan gəmilərin qaldırılması üçün hər hansı daha ucuz vasitə varmı?”

Polkovnik Qora cavab verir ki, gəmilərin təmiri üçün ən sərfəli və etibarlı vasitə Morton ellinqidir.

Yeri gəlmişkən xatırladaq ki, “ellinq” Niderland dilindəki “helling” sözündəndir, “sahildə gəmi tikmək və ya təmir etmək üçün bina” mənasında işlənir.

“Morton ellinqi” isə kiçik gəmilərin sahilə qaldırılması üçün hazırlanmış qurğudur. Onun adı ilk dəfə bu qurğunu İngiltərədə yaradan və sonralar istehsalı ilə məşğul olan Şotlandiya əsilli mühəndis Mortonun fəmiliasından götürülmüşdür. Bakıda ellinq tikintisi ilə bağlı müzakirələrin gətirdiyi vaxtda İngiltərədə həmin mühəndisin rəhbərliyi ilə “Morton zavodu” adlanan müəssisə fəaliyyət göstərirdi. Polkovnik Qora “Kavkaz i Merkuri”nin İdarə Heyətinə onu da izah edir ki, külək olan yerlərdə gəmiləri ellinqə qaldırmaq və təmir etmək, tərsanədə təmirdən qat-qat ucuz başa gəlir.

Bütün bunları nəzərə alan İdarə Heyəti özünün 22 aprel 1866-cı il tarixli iclasında qərara alır ki, Bakıda Morton ellinqi tikdirsin. Bununla yanaşı, İdarə Heyəti Həştərxandakı köhnə tərsanədən başqa Xəzər dənizində gəmilərin qaldırılması üçün heç bir qurğu olmadığından Bakıda tikiləcək ellinqdən Dəniz Nazirliyinin də istifadə edə biləcəyini nəzərə alaraq bu nazirlikdən yardım istəmək qərarına gəlir. Növbəti gün Dəniz Nazirliyinə məktub göndərilir.

Məktubda qeyd edilir ki, təmirə və rənglənməyə ehtiyacı olan gəmilərin qaldırılması ilə bağlı Həştərxandakı tərsanədə daim çətinliklər yaşanır. Dəniz Nazirliyinin də “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti kimi Xəzər dənizində dəmir gəmiləri üzür. Dəmir gəmilərin isə, demək olar ki, hər il su altında qalan hissəni rəngləmək zərurəti yaranır.

İdarə Heyəti gələcəkdə Dəniz Nazirliyinin gəmilərinin də Bakı ellinqindən istifadə edəcəyini nəzərə alaraq bu işə dövlətin kömək göstərməsini xahiş edir. Belə kömək kimi hələlik Bakıda ellinqin qurulacağı yerə baxmaq və müvafiq smeta hazırlamaq üçün mütəxəssis ezam edilməsi təklif olunur.

Bayılda elling tikmək olmaz!

“Kavkaz i Merkuri” 1866-cı ilin yanvarında Bakıda torpaq sahəsi alandan dərhal sonra gəmiçilik üçün lazım olan qurğuların tikilməsi və müvafiq avadanlıqların alınması qayğısına qalmağa başlamışdı. Hələ 1866-cı ilin fevralında Bakı kontoru gəmilərin təmiri ilə bağlı görülməli işlərin siyahısını Peterburqa göndərmişdi. Həmin məktubda qeyd olunan təklifləri belə ümumiləşdirmək olar: dəmirçixana, çuqun tökmək üçün soba, müxtəlif tokar dəzgahı olan emalatxana, yüksək təzyiqli buxar maşını, dəmir təbəqəni əymək üçün maşın və s. lazımdır.

1866-cı ilin mayında Dəniz Nazirliyi Bakıda elling tikmək üçün seçilən əraziyə baxmaq, eləcə də müvafiq anbar, mexaniki zavod və emalatxanalar tikilməsi üçün smeta hazırlamaq məqsədilə bu sahədə kifayət qədər təcrübəsi olan polkovnik A.Kozlovskini Bakıya ezam edir. Elə həmin ilin mayından İngiltərədə fəaliyyət göstərən Morton zavodu ilə yazışmalar başlanır. Zavoddan xahiş olunur ki, 400-600, 600-800 və 1000 tonluq gəmiləri qaldırmaq üçün Morton ellingi mexanizminin hazırlanması və Peterburqa çatdırılması xərcləri barədə məlumat versinlər.

Belə intensiv yazışma və danışıqlar getməsinə baxmayaraq, Bakıda dəniz sahilində emalatxana, mexaniki zavod və anbarların tikilməsi üçün smeta hazırlamaq işi xeyli uzanır. İngiltərədəki Morton zavodu isə sifarişləri çox olduğuna görə “Kavkaz i Merkuri”nin sifarişini dərhal qəbul edə bilmir, bir qədər gözləməyi məsləhət görür.

Maraqlıdır ki, bu müzakirələrin getdiyi vaxt Bakıya ezam edilən hərbi mütəxəssislər Bayılda elling və ya tərsanə tikilməsinin səmərəsiz olacağını bildirirlər. Onların qənaətinə görə, güclü külək tərsanənin fəaliyyətinə imkan verməz, torpaq sürüşmələri isə elling üçün təhlükə mənbəyi ola bilər.

“Kavkaz i Merkuri” səhmdar cəmiyyətinin ellingi.



Bütün bu rəyləri dinləyəndən sonra “Kavkaz i Merkuri”nin İdarə Heyəti 1867-ci ilin iyununda Bakının Hərbi qubernatoruna məktubla müraciət edir. Məktubda qubernatorun Xəzərdə gəmiçiliyin inkişafına xüsusi əhəmiyyət verdiyi xatırladılır, Xəzərdə üzən gəmilərin təmiri üçün tərsanənin olmaması vurğulanır. Gəmiçilik üçün ellinqin xüsusi əhəmiyyət kəsb etdiyi qeyd edilməklə yanaşı, bütövlükdə bu qurğunun və onun yanında emalatxana və anbarların tikintisinin Bakı şəhəri üçün əhəmiyyətli rol oynayacağı da yada salınır.

Məktubun sonunda cəmiyyətin əsas istəyi bildirilir: Bayılda ellinq tikməyin qeyri-mümkün olduğunu nəzərə alaraq cəmiyyətin Bakı kontoru ilə dəniz arasındakı şəhər torpaqlarının “Kavkaz i Merkuri”yə verilməsinə etiraz etməsin.

Qubernatora eyni zamanda bildirilir ki, cəmiyyət həmin ərazidə körpü, ellinq, mexaniki emalatxanalar, anbar və mağazalar tikməyi nəzərdə tutur.

Bakı qubernatoru Xəzər dənizində gəmiçiliyin daha da inkişaf etdirilməsinə xidmət göstərəcək qurğuların tikintisi üçün yer ayırmağa razılıq verir. Sadəcə, körpü tikintisindən sonra bu körpüyə görə şəhərə çatacaq vergilərin vaxtlı-vaxtında ödənəcəyinə inanmaq istədiyini xatırladır.

Bütün bu razılaşma və yazışmalardan sonra, 1868-ci il iyunun 1-də ellinq tikintisi ilə bağlı müqavilə, həmçinin ellinqin smetası hazırlanır və qurğunun tikintisinin 160 min rubla başa gələcəyi müəyyən edilir. Dəniz Nazirliyi ilə yazışmalardan görünür ki, nazirlik həmin vəsaitin yarısını – 80 min rublu faizsiz ssuda şəkildə verməyə hazırdır.

1868-ci ilin iyununda “Kavkaz i Merkuri”nin tarxində daha bir əhəmiyyətli hadisə baş verir. Cəmiyyət nizamnaməsində bəzi dəyişikliklər apararaq, onu qısa vaxtda imperatora təsdiqlətdirə bilir. Nizamnaməyə əsasən, hökumətlə “Kavkaz i Merkuri” arasında 15 illiyə yeni müqavilə öhdəlikləri yaranır: cəmiyyət daim Xəzər dənizində yük daşımağa hazır olan ən azı 15 gəmi saxlamaq, lazım gəlsə, müharibə şəraitində bütün poçt gəmilərini də hərbi nazirliyə verməklə 10 min nəfər piyada qoşun hissəsi və bütün naviqasiya ərzində 2.000.000 pud yük daşımaq öhdəliyi götürür.

Hökumət isə öhdəlik götürür ki, Hərbi Nazirlik qoşun hissələrini və hərbi yükləri istisnasız olaraq ancaq “Kavkaz i Merkuri”nin gəmiləri ilə daşıyır və buna görə qabaqcadan razılaşdırılmış məbləğdə pul ödəyir.

Məlumat üçün bildirək ki, bundan sonra da zamanın tələbi ilə cəmiyyətin nizamnaməsində müxtəlif illərdə dəfələrlə dəyişikliklər edilir.

Cəmiyyətin Bakı anbarları

“Kavkaz i Merkuri”nin yeni nizamnaməsinin təsdiqindən sonra İngiltərənin Morton zavodu ilə danışıqlar təzədən başlanıb, Bakıda ellinq tikintisini təşkil etmək üçün polkovnik A.Kozlovski ilə müqavilə imzalanır.

Cəmiyyət Dəniz Nazirliyinin ellinq tikintisinə yardımını nəzərə alaraq qurğunu öz hesabına səlqiqli saxlamaq, ona qulluq etmək, vaxtlı-vaxtında rəngləmək öhdəliyi götürür, Xəzər Hərbi Donanmasının gəmilərinin də təmir ediləcəyini yazılı şəkildə təsdiq edir. Cəmiyyətin gəmiləri ilə donanmanın gəmilərinin təmirində isə növbəlik prinsipinə üstünlük verəcəyi qeyd olunur.

1869-cu ilin apreliyində Morton ellinqi hazır olur və qurğunun aprelin sonunda Peterburq yaxınlığındakı Kronştadt limanına göndəriləcəyi barədə məlumat alınır.

O vaxta qədər Rusiyanın cəmi iki şəhərində - Kronştadt və Sevastopolda İngiltərədə hazırlanmış Morton ellinqi mexanizmindən istifadə edilirdi. Bakı bu sırada üçüncü şəhər olmalı idi.

Belə qaldırıcı vasitələrin Rusiya zavodlarında hazırlanması qeyri-mümkün olduğundan “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti Bakı ellinqi üçün qaldırıcı mexanizmi ixtiraçı Mortonun özünə sifariş vermişdi.

Dəniz Nazirliyi Bakıda 600 tonluq gəmiləri qaldırmaq gücünə malik ellinq tikməyə razılıq versə də,

cəmiyyət Xəzər dənizində gəmilərin ölçüsünün və çəkisinin artma imkanlarını nəzərə alaraq 10 min rubldan çox əlavə xərci öz üzərinə götürməklə 800 tonluq gəmiləri qaldıracaq ellinq sifariş edir. Lakin bu mexanizmin ölkəyə gətirilməsi ilə bağlı ortaya yeni problem çıxır.

Rusiyanın mövcud gömrük taarifində xaricdən ellinq gətirilməsi ilə bağlı vergi rüsumları nəzərdə tutulurdu. Amma bu qaydalarda gəmiçilik ləvazimatlarının ölkəyə rüsumsuz gətirilməsinə icazə verilmirdi. Ona görə də cəmiyyətin İdarə Heyəti yenidən hökumətə müraciət etməli olur. Ellinqin də gəmi ləvazimatı olduğunu, eləcə də nəinki “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti və Dəniz Nazirliyi üçün, həm də bütövlükdə Xəzər gəmiçiliyi üçün böyük əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alaraq ellinq mexanizminin ölkəyə rüsumsuz buraxılmasına kömək göstərilməsini xahiş edir.

Rusiya Maliyyə Nazirliyi məsələni imperator qarşısında qaldırır və II Aleksandr öz lütfünü “Kavkaz i Merkuri”dən bu dəfə də əsirgəmir.

Maliyyə Nazirliyinin Ticarət və Manufaktura Departamentindən “Kavkaz i Merkuri”yə göndərilən məktubda bildirilir ki, “əlahəzrət İmperatorun bu lütfkarlığı barədə Sankt-Peterburq Gömrük İdarəsinə lazımi göstəriş verilmişdir...”

Beləliklə, “Kavkaz i Merkuri” icarəyə götürdüyü kontor binasının yaxınlığında, indiki Kukla teatrı yerləşən ərazidə ellinq, böyük anbarlar və körpü tikdirir. Anbarlar XIX əsrin ikinci yarısının Bakısı üçün o qədər məşhur olur ki, uzun illər həmin ərazilərdə torpaq sahəsi barədə söz düşəndə, şəhər rəhbərliyi ilə yazışmalarda “Kavkaz i Merkuri”nin anbarları isnad nöqtəsi kimi göstərilir. Xəzər sahilində torpaq sahəsi almaq istəyən iş adamları ərizələrində mütləq qeyd edirlər ki, məsələn, “Kavkaz i Merkuri”nin anbarlarından 50 sajen yuxarıda torpaq sahəsi icarəyə götürmək istəyirəm...

Məlum olduğu kimi, “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti təsis ediləndə Rusiya hökuməti üçün Qafqaza göndərilən ordu hissələrinin, eləcə də həmin ordu üçün azuqənin vaxtlı-vaxtında çatdırılması, eləcə də Xəzər vasitəsilə poçt daşımalarının həyata keçirilməsi prioritet sayılmışdı. “Kavkaz i Merkuri”, bir növ, bu məqsədlər üçün yaradılmışdı. Dövlət bu sahədə fəaliyyətlə bağlı cəmiyyətə müəyyən güzəştlər, hətta əlavə yardım verdiyindən “Kavkaz i Merkuri” Xəzərdə daşımalar üzrə inhisarçıya çevrilmişdi.

Bununla belə, həmin illərdə artıq Rusiyadan Xəzər vasitəsilə digər yüklərin də daşınması intensiv xarakter alır, gəmiçiliyə ehtiyac ildən ilə çoxalır.

XIX əsrin ikinci yarısından başlayaraq Bakıda neft sənayesi sürətlə inkişaf edirdi. 1859-cu ildə Rusiyanın məşhur kapitalistləri V.Kokarev və P.Qubonin Suraxanıda ilk kerosin zavodu açmışdılar. Bunun ardınca Bakıda daha bir neçə neftayırma zavodu işə salınmışdı. Neftdən müxtəlif məhsulların alınması neft milyonçularının və ayrı-ayrı imkanlı mütəxəssislərin diqqətini bu sahəyə yönəltdirmişdi. Ona görə də 1872-ci ildə artıq Bakıda 60-a yaxın neftayırma müəssisəsi fəaliyyət göstərirdi. Nəticədə Bakıda neft hasilatı ilbəl artır, bu isə neftin və neft məhsullarının Rusiya bazarlarına, daha sonra isə xarici ölkələrə çıxarılması zərurətini yaradırdı.

XIX əsrin 70-ci illərində artıq Bakıda neft hasilatı ilə məşğul olan iri səhmdar cəmiyyətlər yaranırdı. 1879-cu ildə məşhur Nobel qardaşları şirkəti fəaliyyətə başlamışdı.

Bakıda yaradılan neftayırma müəssisələrində kerosinlə yanaşı, müxtəlif sürtkü yağları da istehsal olunur və bu məhsullara tələbat günbəgün artırdı.

Belə bir tələbat şəraitində neftin və neft məhsullarının Rusiyaya yeganə daşınma yolu Xəzər dənizi idi. Ona görə də neft sənayesi sahəsində baş verən sıçrayış Xəzər gəmiçilik təsərrüfatının daha da təkmilləşdirilməsini tələb edirdi. Hələ 60-cı illərin əvvəllərində Bakı zavodlarında istehsal olunan kerosin və digər neft məhsulları taxta çəlləklərə doldurulur və yelkənli gəmilərlə daşınırdı. Bu zərurət Bakıda çəlləkçilik sənayesinin də inkişafına təkan vermiş, Bakıda çoxlu çəllək emalatxanaları yara-

dılmışdı. Lakin neft məhsullarının çəlləklə daşınması böyük itkilərə səbəb olur, həm də neftin maya dəyərini artırır.

Xəzərdə neft daşımalarının çoxalması ilə əlaqədar gəmiçilik təsərrüfatı da təkmilləşdirilir. 1864-cü ildə bu sahədə ilk addımlar atılır: Xəzərdə üzən köhnə yelkənli gəmilər çıxdaş edilir və onların əvəzinə yeni şxunlar⁸ yaradılır. 1866-cı ildə artıq Xəzərdə 16, 1868-ci ildə isə 40 şxun üzürdü. Belə gəmilərin sürəti yüksək, yükötürmə qabiliyyəti çox olduğundan sərfəli nəqliyyat vasitəsi sayılırdı.

O illərdə Xəzərdə buxar gəmiləri də neft daşımalarına cəlb olunurdu. Bakı neftinin daşınmasına tələbatın artması ilə əlaqədar bir çox gəmiçilik şirkətləri Xəzərdə fəaliyyətini genişləndirirdi. Əvvəl fəaliyyət göstərən şirkətlərin sırasına “Drujina”, “Volqa üzrə cəmiyyət”, “Britiş və Ko”, “Lebed” və s. kimi cəmiyyətlər də qoşulmuşdu. Təbii ki, “Kavkaz i Merkuri” bu sahədə öncüllərdən idi. Yəni cəmiyyət hökumət qarşısında hərbi yüklərin daşınması ilə bağlı öhdəliyini yerinə yetirməklə yanaşı, neft və quru yük daşınmasında da fəal iştirak edirdi.

Mütəxəssislərin hesablamalarına görə, 1869-cu ildə Xəzərdə artıq üç yüzdən çox gəmi üzürdü. Doğrudur, onların bir hissəsi quru yük gəmisi idi və əsasən, sərnixin daşımaları ilə məşğul olurdu. Neft və neft məhsullarını xüsusi qablarda daşıyan gəmilər isə çoxluq təşkil edirdi.

Lakin bütün bunlar, az qala, hər gün artan neftdaşıma tələbatını ödəyə bilmirdi. Belə bir məqamda neftdaşıma sahəsində inqilab sayılacaq qeyri-adi bir hadisə baş verir.

Artyomov qardaşlarının təsadüfi kəşfi

1866-cı ildən Bakıdan Həştərxana neft daşımaqla məşğul olan Həştərxan tacirləri Nikolay və Dmitri Artyomov qardaşlarının gəmiləri fırtınaya düşür. Nəticədə gəmidəki taxta çəlləklər dağılır və neft tryümə⁹ tökülür. Həştərxana çatanda məlum olur ki, neft tryümdə limana itkisiz gəlib çıxıb. Məhz bu hadisə tacir qardaşlara yeni ideya verir. Onlar 1873-cü ildə özlərinin “Aleksandr” adlı yelkənli gəmisinin tryümündə dəmir rezervuar quraşdırır, nefti əl nasosu ilə ora vurur, elə həmin üsulla da boşaltmağa başlayırlar. Beləliklə, dünyada ilk dəfə Xəzərdə neftin birbaşa tryümdə daşınmasına başlanılır. Daha doğrusu, bu qeyri-adi hadisə Bakı neftinin neftdaşıyan gəmilərlə nəqlinin kəşfinə gətirib çıxarır.

1874-cü ilin naviqasiyası zamanı “Aleksandr” gəmisi Bakıdan Həştərxana səkkiz reys edə bilir, nefti xüsusi qablarda daşıyan gəmilər isə ancaq altı reyslə kifayətlənməli olurlar. Üstəlik “Aleksandr” Həştərxandan geri dönərkən taxta gətirir, o biri gəmilər isə geriye boş neft çəlləkləri ilə qayıtmalı olur.

Bundan sonra Artyomov qardaşları yelkənli gəmilərinin əksəriyyətini neftdaşıyan gəmilərə çevirirlər.

Bu sahədə qazanılan uğur digər gəmi sahiblərinin, gəmiçilik şirkətlərinin də diqqətini cəlb edir və Xəzərdə neftdaşıyan gəmilərin sayı artır. 1877-ci ildə artıq Xəzərdə 12 yelkənli neftdaşıyan gəmi üzürdü.

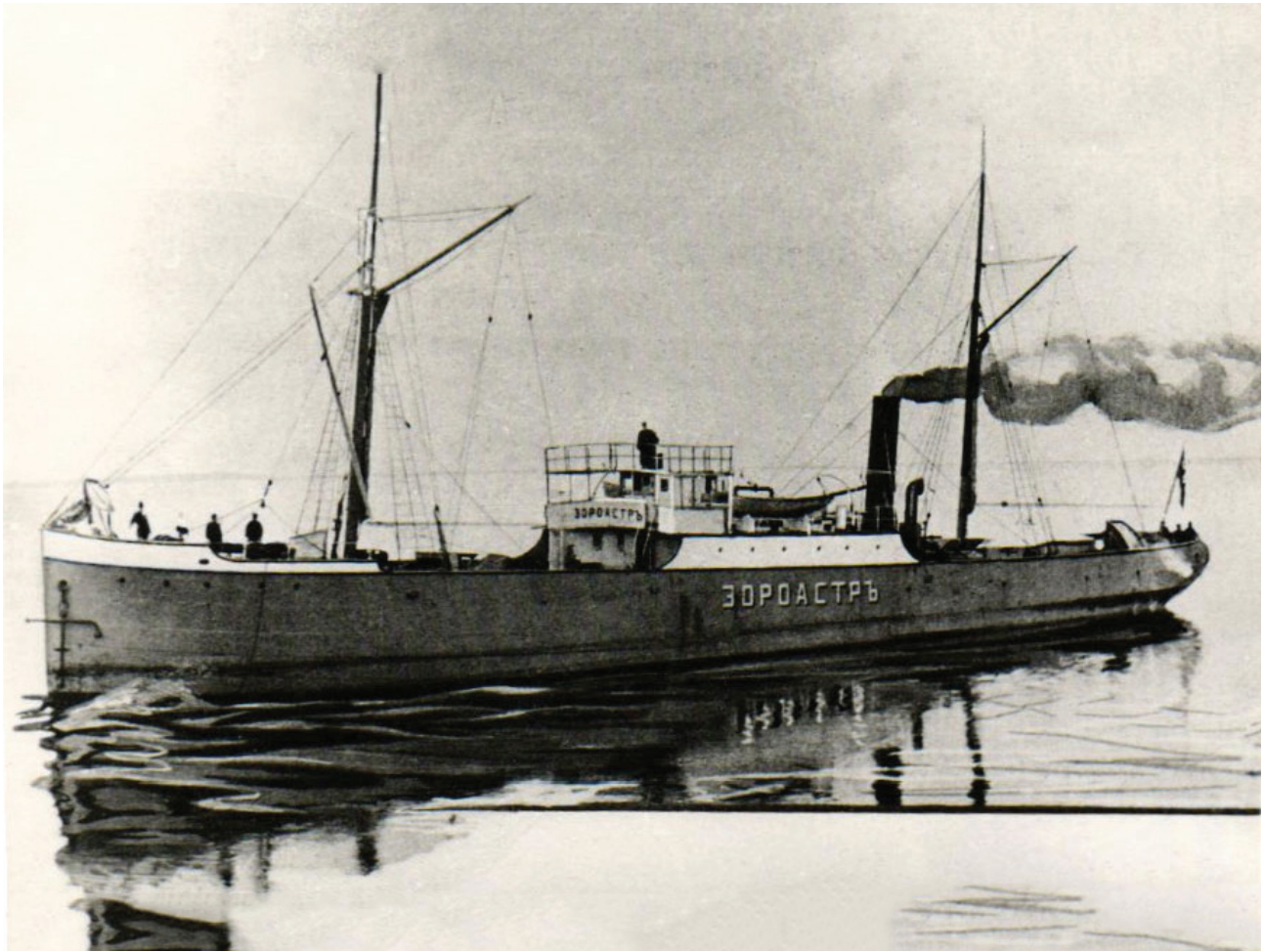
Daha bir neçə il keçir, neftin və neft məhsullarının tryümə doldurulub-boşaldılması texnologiyası da təkmilləşdirilir, neft güclü buxar nasoslarının köməyi ilə doldurulub-boşaldılır, nəticədə neftin bu üsulla daşınması nisbətən ucuz başa gəlir.

O dövrdə yeni daşıma üsulu sərfəli və səmərəli olsa da, təhlükəsiz deyildi. Gəmi sahibləri yanğından və məhsulun keyfiyyətini itirəcəyindən ehtiyat edərək, məsələn, kerosini əvvəlki qayda ilə taxta qablarda daşıyırdılar. Deməli, neftin daşınma texnologiyasının yenə də təkmilləşdirilməsinə ehtiyac var idi.

Xəzər dənizində bu sahədə növbəti yenilik Nobel qardaşlarının adı ilə bağlıdır. Nobellər Bakıda neftin hasilatı ilə yanaşı, daşınmasında da böyük uğurlar qazanmışdı.

8. İki və daha artıq dor ağacı olan yelkənli gəmi.

9. Gəminin ən aşağı göyərtəsinin altında yük yeri.



“Zoroastr” gəmisi.

1877-ci ildə şirkət İsveçdə fəaliyyət göstərən “Motala” gəmiqayırma zavoduna ilk neftdaşıyan tanker¹⁰ sifariş verir. Həyatın müxtəlif sahələrinə maraq göstərən qardaşlar tankerə qeyri-adi və maraqlı ad - “Zoroastr” – “Zərdüşt” adı verirlər. Növbəti naviqasiyaya qədər gəmi hazır olur və 19 dəmir rezervuarı olan ikivintli “Zərdüşt” tankeri 1878-ci ildə ilk dəfə 15 min pud Bakı neftilə səfərə çıxır.

Bunun ardınca Nobel qardaşları 1878-1880-ci illərdə “Motala” zavoduna daha yeddi neftdaşıyan tanker sifariş verir. Nobellər bu gəmilərə də maraqlı adlar qoyurlar: “Budda”, “Məhəmməd”, “Moisey”, “Spinoza”, “Darvin”, “Linney” və s. 1882-ci ildə artıq Nobel qardaşları şirkətinin Xəzərdə 13 belə gəmisi üzür və naviqasiya ərzində Həştərxana 10 milyon puda yaxın kerosin daşıyırdı. Hesablamalara görə, o dövrdə Bakıdan Nijni Novqoroda tankerlə daşınan neftin bir pudu, o biri gəmilərlə müqayisədə, 70-80 qəpik ucuz başa gəlirdi.

Beləliklə, XIX əsrin 70-ci illərinin sonlarında və 80-ci illərində Xəzərdə fəaliyyət göstərən digər gəmiçilik şirkətləri də Nobel qardaşlarından nümunə götürür və yeni neftdaşıyan tankerlər alırlar. “M.İ.Şipov və Ko”, “Kaspi” və s. cəmiyyət və şirkətlər Xəzərə yeni tankerlər gətirir.

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti də 1882-ci ildən kerosinin tankerlərlə daşınmasını təşkil edir.

Gəmiçilikdə tətbiq olunan bu yenilik neftin nəinki daşınma xərclərini azaldır, üstəlik, daşınma sürətini qat-qat artırır. Məsələn, 1873-cü ildə Bakıdan Rusiya bazarlarına 833 min pud kerosin daşınmışdısa, 1882-ci ildə bu rəqəm təxminən 15 dəfə artaraq 12,5 milyon puda çatmışdı.

¹⁰. Maye yükləri daşıyan yük gəmisi

Bununla belə, o dövrdə hələ də neftin xüsusi qablarda daşınmasından imtina edilməmişdi. Məsələn, “Kavkaz i Merkuri” 1881-ci ildə Bakıdan Həştərxana 10 milyon puddan çox kerosini əvvəlki qayda ilə, çəlləklərdə daşımışdı. Hətta Nobel qardaşları şirkəti də istehsal etdiyi kerosinin bir hissəsini xüsusi taralarla daşımalı olurdu, çünki Rusiyanın şəhərlərində neftə tələbat daim artırdı.

Bu tələbat neftdaşıma sahəsinin inkişafına yeni təkan verir. Elə həmin illərdə Xəzərdə yeni səhmdar gəmiçilik cəmiyyətləri yaranır. 1875-ci ildə “Drujina”, 1877-ci ildə “Kaspi” Səhmdar Gəmiçilik cəmiyyəti təsis olunur.

Gəmiçilikdə texniki tərəqqi dövrü

Xəzərdə gəmiçilik sahəsində yaranan sərt rəqabət gəmi sahiblərinin və iri şirkətlərin yük və sərnişin cəlb etmək uğrunda mübarizəsini getdikcə daha da kəskinləşdirirdi. Bu mübarizədə əsas diqqət gəmilərin təkmilləşdirilməsinə, texniki tərəqqinin son nailiyyətlərinin geniş tətbiqinə yönəldilirdi.

XIX əsrin 80-ci illərində yüklərin dəniz yolu ilə daşınmasında ciddi irəliləyişə səbəb olan barjaların inşasına başlanılır. Bu yastıdıbli nəqliyyat vasitələrində neftin daşınması buxar gəmilərinə nisbətən ucuz başa gəlirdi. Həmin dövrdə “Kavkaz i Merkuri”nin də dəmir barjlara üstünlük verməsi bununla bağlı idi. 1886-cı ildə cəmiyyətin Xəzərdə 11 nefdaşıyan dəmir barjı var idi.

“Kavkaz i Merkuri” ağac korpuslu gəmilərini dəmir korpuslu gəmilərlə əvəz etməyə başlayır. Bu isə gəmilərin istismar müddətini artırmağa, yanğın təhlükəsini azaltmağa, təmir xərclərini minimuma endirməyə imkan verir.

Şirkətin gəmilərinin sonrakı illərdə təkmilləşdirilməsi nəticəsində eyni gəmidə yük və sərnişin daşınması mümkün olur. Daha bir neçə il keçir və “Kavkaz i Merkuri” “Amerikan tipli” gəmilərə üstünlük verir. Bu isə o deməkdir ki, daha sərnişinlər üçün kayutlar əvvəlki kimi gəminin tryümündə deyil, göyertəsində yerləşir. Sərnişinlərin rahatlığı üçün nəzərdə tutulan bu yenilik şirkətin gəmilərinə daha çox sərnişin cəlb edilməsində mühüm rol oynayır. Birinci və ikinci dərəcəli sərnişinlər üçün maksimum rahatlıq yaradılması, qadınlar üçün ayrıca kayutların təşkili, aşağı qiymətlərlə daşınan üçüncü dərəcəli sərnişinlər üçün kayutlarda rahatlığın nisbətən yaxşılaşdırılması diqqəti cəlb etməyə bilməzdi.

İxtiraçı Vladimir Şuxov.



1896-cı ildə Nijni Novqorodda təşkil olunan Ümumrusiya gəmiçilik sərğisində “Kavkaz i Merkuri”nin bayrağı altında üzən gəmilərdə maye yanacaqdan istifadə, Orta Asiyadan daşınan pambıq taylarını sıxmaq üçün qurğular, eləcə də sərnişinlərin rahatlığı üçün tətbiq olunan mütərəqqi yeniliklər nümayiş olunur. Bu nailiyyətlərə görə şirkət öz gəmilərinin üzərində Rusiyanın dövlət gerbini yerləşdirmək hüququ qazanır. Həmin dövrdə belə bir hüququn əldə edilməsi böyük mükafat və üstünlük sayılırdı.

“Kavkaz i Merkuri” bundan xeyli əvvəl isə, hələ 1875-ci ildə gəmilərin qızdırılması üçün neft yanacağından istifadə edən ilk şirkətlərdən biri olmuşdu. Bu yeniliyin tarixçəsi də maraqlıdır. Həmin dövrə qədər Bakı zavodlarında emal olunan neftdən qiymətli kerosin, müxtəlif sürtkü yağları və s. alınır, bu məhsullar yaxşı qiymətə satılırdı. Lakin emal zamanı ayrılan digər materiallar neft qalıqları kimi, sözün həqiqi mənasında, atılırdı. XIX əsrin 60-70-ci illərində sıxılmış qazın köməyi ilə neftpüskürdən “forsunka” və digər qurğuların kəşfi gəmiçilikdə böyük yeniliyə gətirib çıxarırdı.

Görkəmli rus mühəndis-ixtiraçısı A.İ.Şpakovski 1865-ci ildə maye yanacaqın püskürtmə ilə yandırılması üsulunu təklif edir və bu üsula əsaslanan “forsunka”lar meydana gəlir. 1868-ci ildə alman əsilli bakılı mühəndis O.Lentsin hazırladığı “forsunka”lar gəmilərdə tətbiq olunur. Sonralar Mazing və Boqaçov kimi mühəndislərin hazırladığı “forsunka”lardan uğurla istifadə edilir.

Nobel qardaşları isə gənc alim V.Şuxovun bu sahədə elmi axtarışlarına xüsusi qayğı göstərir, onun mazutun yandırılması üçün yaratdığı “forsunka”ların tətbiqinə geniş yer verirlər. Bu yenilik neft qalıqlarından sənaye müəssisələrində və nəqliyyatda yanacaq vasitəsi kimi istifadə edilməsinə imkan yaradır.

XIX əsrin 70-ci illərinin sonuna doğru Bakı neftinin qalıqları Rusiyanın müxtəlif şəhərlərində fəaliyyət göstərən fabrik və zavodlar üçün yanacaq mənbəyinə çevrilir. Bundan sonra xüsusi quraşdırılan “forsunka”lar hesabına gəmiləri də neft qalıqları ilə qızdırmaq imkanı yaranır. Arxiv sənədlərinə əsasən əminliklə demək olar ki, artıq 1878-ci ildə Xəzərdə üzən bütün gəmilər, demək olar ki, neft yanacağı ilə qızdırılırdı.

Bütün bunların nəticəsidir ki, tezliklə neft qalıqları su nəqliyyatında daş kömürdən və odundan istifadəni tamamilə sıradan çıxarır. Neft qalıqlarından yanacaq kimi istifadə olunması neft hasilatının, onun işlənməsinin, eləcə də daşınmasının həcmi sürətlə artırır. Müqayisə üçün deyək ki, 1889-cu ildən 1900-cü ilə qədər Xəzər vasitəsi ilə Rusiyaya daşınan neft məhsullarının həcmi üç dəfədən çox artaraq 110 milyon pudan 353 milyon puda çatmışdı.

Gəmiqayırma sənayesinin tərəqqisi liman təsərrüfatının da təkmilləşdirilməsinə və genişləndirilməsinə təkan verirdi. XIX əsrin 90-cı illərində gəmilərin yan alması üçün Xəzər sahilində yeni körpülər tikilir, yardımçı infrastruktur yaradılırdı. “Lebed”, “Vostoçnoye” cəmiyyətləri, eləcə də Hacı Şıxəli Dadaşov, İmamverdi Vəliyev, Kərbəlayi Hacıyev kimi gəmi sahibləri bu sahədə xüsusi təşəbbüskarlıq göstərir, liman təsərrüfatının inkişafına səxavətlə sərmayə qoyurdular.

Dizel mühərrikləri və gəmiçilik

XIX əsrin son illərində meydana gələn növbəti texniki kəşf gəmiçilik sənayesinin inkişafına da öz töhfəsini verdi. Söhbət 1897-ci ildə alman mühəndisi və ixtiraçısı Rudolf Dizelin özünün “yeni səmərəli istilik mühərriki” adlandırdığı mühərrikin yaradılmasından gedir.

Dizelin daxiliyanma mühərrikinə dünyanın hər yerində maraq göstərilə də, Almaniyanın özündə bu ixtira yetərinə qiymətləndirilmirdi. Belə bir vaxtda, 1898-ci ildə Emanuel Nobel həmin mühərrikə lisenziya əldə edir və onu kerosinlə deyil, neftlə işləməyə uyğunlaşdırmaqla Peterburqdakı “Lüdiviq Nobel” zavodunda kütləvi istehsalına nail olur. Zavodun mühəndisləri gəmilər üçün xam neftlə və mazutla işləyən 20 at gücündə mühərrik hazırlayırlar. Bu mühərriklər yanacaq qənaət etməyə imkan verdiyindən Rusiyada dizel mühərriklərinin geniş tətbiqinə başlanılır. Qısa vaxtda dizel mühərrikləri buxar maşınları ilə müqayisədə öz üstünlüyünü təsdiq edir. Çünki bu mühərriklər buxar maşınlarından 5-6 dəfə az yanacaq sərf edir, bu mühərriklərə qulluq daha asan başa gəlirdi.

1903-cü ildə “Nobel qardaşları” şirkəti Sormovo zavoduna dünyada ilk teploxod hesab edilən və hər biri 120 at gücündə olan üç dizel mühərrikli “Vandal” adlı gəmi-barjın, 1904-cü ildə isə hər biri 180 at gücündə iki dizel mühərriki ilə işləyən, 750 ton yükötürmə qabiliyyəti olan “Sarmat” tankerini sifariş verir.

1908-ci ildə “Merkulov qardaşları” şirkəti Rusiyanın Kolomna zavodunda “Delo” adlı teploxod-tanker inşa etdirir. Xəzərdə ilk neftdaşıyan teploxod sayılan bu tanker hər biri 500 at gücünə malik iki dizel motoru ilə təchiz edilmişdi və onun göyartəsinə 236 min pud neft yükləmək mümkün idi.

“Delo” Bakı limanına 1908-ci ilin oktyabrında qəbul olunur. İlk teploxodun Xəzərdə istismarı bu yeniliyin üstünlüklərini tezliklə təsdiq edir və gəmiçilik şirkətləri sürətlə iritutumlu teploxodlar almaq qayğısına qalırlar.

Teploxodların məhz XX əsrin əvvəllərində aktualıq kəsb etməsi hər şeydən əvvəl neft yanacağıının qiymətinin ilbəl artması ilə bağlı idi. Teploxod isə daha az yanacaq ilə işləyirdi.

Bundan sonra “Nobel qardaşları” şirkəti Kolomna zavoduna artıq 240 min pud yük gətürən gəmilər sifariş verir.

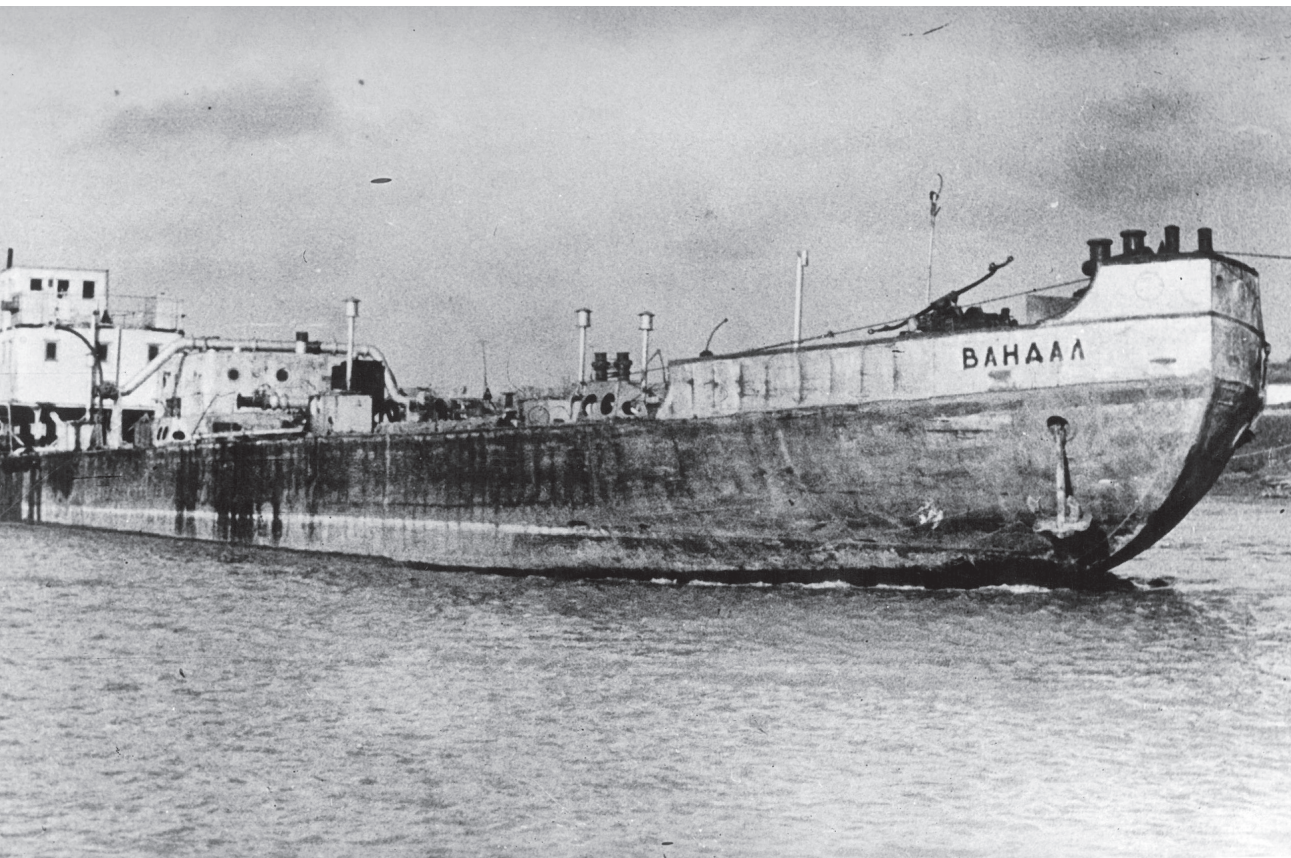
Dizel mühərriklərinin gəmilərdə tətbiqini diqqətlə izləyən “Kavkaz i Merkuri”nin rəhbərliyi Nobel-lərin “Sarmat” və “Vandal” teploxodları ilə yaxından tanış olur, daha sonra Kolomna zavoduna öz nümayəndələrini göndərirlər. İstehsal prosesi ilə, eləcə də hazır gəmilərlə yaxından tanış olan nümayəndələr “İmperator II Nikolay” sərnişin teploxodu sifariş vermək barədə danışıqlara başlayırlar. Bu danışıqların gətirdiyi dövrdə dizel mühərrikləri bir az da təkmilləşdirilir, hətta qiyməti ucuzlaşır.

Bütün bu yeniliklər barədə 1910-cu ildə səhmdarların Sankt-Peterburqda keçirilən ümumi yığıncağında məlumat verən İdarə Heyəti elan edir ki, artıq 1911-ci ilin payızında “Kavkaz i Merkuri”nin ilk teploxodları Xəzər dənizinə gətiriləcək. Hesabatdan görünür ki, son illər aparılan texniki dəyişikliklər dizel mühərriklərinin ucuzlaşmasına səbəb olmuşdur və nəticədə “İmperator II Nikolay” sərnişin teploxodu “Kavkaz i Merkuri”yə əvvəl nəzərdə tutulduğu 700 min rubldan ən azı 150 min rubl aşağı qiymətə başa gələcəkdir.

Bundan sonra “Kavkaz i Merkuri” zavodlara yeni teploxodlar sifariş verməkdən çəkinmir. Şirkət yüksək keyfiyyətli teploxodlarından birini də, “ali razılığa” əsasən, “İmperatriça Mariya Fyodorovna” adlandırır. O vaxtlar gəmilərə imperator ailəsinin üzvlərinin adını vermək gəminin nüfuzunu artırır. Ona görə də şirkətlər öz gəmilərinə yuxarı dairələrdə razılaşdırmaqla çarın, onun qardaş və bacılarının, eləcə də övladlarının adını verirdilər.

XIX əsrin ikinci yarısında Rusiyada dəmir yolu nəqliyyatının təşkili də gəmiçilik sənayesinin inkişafı-

Dizel mühərrikli “Vandal” gəmisi.



na öz töhfəsini verir. Xüsusən, 1883-cü ildə Zaqafqaziya dəmir yolunun tikintisinin başa çatması və Bakı ilə Tiflis arasında dəmir yolu əlaqəsinin intensiv xarakter alması Xəzərdə gəmiçiliyin inkişafına təsirsiz qalmır. Bundan sonra gəmiçilik şirkətləri müvafiq dəmir yolları ilə müqavilələr imzalayaraq, ayrı-ayrı yükləri dəmir yolundan götürüb lazımı ünvanlara çatdırmağa başlayırlar.

1884-cü ildə Rusiya Baş Dəmir Yolları Cəmiyyətinin İdarə Şurası və “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin İdarə Heyəti arasında Nijni Novqorod şəhərindən keçməklə Xəzər limanları vasitəsilə Moskvadan birbaşa mal daşınması haqqında müqavilə imzalanır.

Bu müqavilə ilə yüklər Moskvadan Bakı, Petrovsk, Dərbənd, Lənkəran, Astara, Ənzəli, Astrabad limanlarına və həmin limanlardan əks istiqamətə daşınırdı. Yüklər dəmir yolu vasitəsilə Moskvadan Nijni Novqoroda qədər gətirilir, oradan isə Volqa çayı və Xəzər dənizi vasitəsilə “Kavkaz i Merkuri”nin gəmiləri ilə mənzil başına çatdırılırdı.

Xəzərin şərq sahillərində Rusiyanın təsirinin artması ilə əlaqədar sonrakı illərdə ordu hissələrinin və yüklərin daşınmaları daha da çoxalır. 15 illik müqavilə müddətinin başa çatması ilə əlaqədar 1884-cü ildə “Kavkaz i Merkuri”nin nizamnaməsinə yenidən baxılır. Həmin il aprelin 24-də təsdiq olunan nizamnaməyə görə hökumətlə “Kavkaz i Merkuri” arasında müqavilə şərtləri, demək olar ki, əvvəlki kimi saxlanılır. Sadəcə, nizamnamədə cəmiyyətin üzərinə Xəzər limanlarında poçt reyslərinin daha da intensivləşdirilməsi və dustaqların daşınması barədə öhdəlik qoyulur.

Xəzərdə gəmiçiliyin belə sürətli inkişafı Bakıda daha bir sahəyə - təhsil məsələlərinə də ciddi təsir göstərirdi. Söhbət 1881-ci ildə Bakıda dənizçilik siniflərinin yaradılmasından gedir.

Bakı Dənizçilik Sinifləri necə yaranıb?

Xəzərdə gəmiçiliyin təşkilində böyük xidmətləri olan knyaz A.Baryatinski hələ XIX əsrin 60-cı illərinin əvvəllərində imperatora yazdığı hesabatında Rusiyanın Qafqazda hökmranlığını əbədiləşdirmək üçün həyata keçirilməsi vacib olan tədbirlər sırasında Xəzərdə gəmiçiliyin əhəmiyyətini xüsusi qeyd etmişdi.

O, Xəzər dənizi və Volqa çayı vasitəsilə Zaqafqaziyanın Rusiyaya birləşdirilməsinin zəruriliyini yenidən xatırlatmış, “bu daimi əlaqənin yalnız Xəzərdə gəmiçiliyin yüksək inkişafı ilə mümkün olacağını” vurğulamışdı.

Knyaz hesabatında daha sonra qeyd edirdi: “Bakıda ticarət dənizçiliyi məktəbi yaradılmalıdır. Bu məktəbin məqsədi Xəzər donanması üçün şturmanlar, mexaniklər və gəmiqayıranlar hazırlamaq olmalıdır. Məktəbin əsasnaməsinin layihəsi tərtib olunaraq əlahəzrət İmperatora təqdim ediləcək”. Bu hesabatın yazıldığı 1861-ci ildən təxminən bir il sonra knyaz A.Baryatinski Qafqaz canişini vəzifəsindən azad edilmiş və görünür, bu səbəbdən də, əsasnamə layihəsini hazırlamaq mümkün olmamışdı. Amma fakt olaraq qalır ki, hələ XIX əsrin ortalarından başlayaraq Xəzər gəmiçiliyi üçün mütəxəssislər hazırlığı barədə müzakirələr aparılırdı. Lakin müzakirələr müxtəlif ictimai-siyasi proseslərin təsiri ilə illərlə uzanır.

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Tarix Arxivində həmin əsrin 70-ci illərinin ikinci yarısına aid sənədlərdə də dənizçilik məktəbinin yaradılması barədə söhbət açılır. Vaxtilə Bakının qubernatoru, sonralar isə Qafqaz canişinliyində yüksək vəzifələrdə çalışmış general D.Staroselskinin qeydlərindən görünür ki, o, Bakının qubernatoru olduğu 1876-cı ilin fevralında Qafqaz canişini, Böyük knyaz Mixail Nikolayevçin icazəsi ilə Maliyyə Nazirliyində Bakı Dənizçilik Siniflərinin açılmasına dair müzakirələr aparmışdır.

Bakı Şəhər Duması Dənizçilik Siniflərinin açılmasına dair məsələni hələ 1879-cu ilin apreliyində müzakirə edir, bu siniflərin maliyyələşdirilməsi ilə bağlı məsələnin müsbət həllinə nail olur. O dövrdə hətta Dənizçilik Siniflərinin Əsasnaməsi də hazırlanır. Lakin bu siniflər üçün dərslik və avadanlıqların alınmasına yalnız 1881-ci ilin yayından başlanılır.

Nəhayət, Bakı qubernatorunun 7 noyabr 1881-ci il tarixli əmri ilə 2-ci dərəcəli kapitan N.Filipov Bakı Dənizçilik Siniflərinin rəisi və “xüsusi dənizçilik elmləri üzrə böyük müəllim” kimi təsdiq edilir. Coğrafiya və riyaziyyat dərslərini tədris etmək üçün Bakı Real Məktəbinin tərbiyəçisi D.Dmitriyev onun müavini təyin olunur.

Arxivdə Bakı şəhər başçısının 2-ci dərəcəli kapitan N.Filipova ünvanlanmış 7 noyabr tarixli məktubu da saxlanılır. Şəhər başçısı ona Bakıda açılan Dənizçilik Siniflərinə rəhbərlik etməyə razılıq verdiyini bildirərək yazır: “Bununla əlaqədar bizim sabiq Əlahəzrət Cənabının¹¹ ad günü kimi noyabr ayının 8-i Dənizçilik Siniflərinin açılış günü təyin edilmişdir. Şəhər rəhbərliyi sizdən xahiş etməyi şərəf sayır ki, həmin gündən etibarən Dənizçilik Siniflərinin rəisliyi və böyük müəllimliyi vəzifəsini öhdənizə götürəsiniz”.

Beləliklə, 1881-ci il noyabrın 8-i imperator II Aleksandr adına Bakı Dənizçilik Siniflərinin təntənəli açılışı olur və noyabrın 16-dan isə dərslər başlanır.

İlk dəfə cəmi 8 şagirdlə fəaliyyətə başlayan siniflərdə təhsil alanların sayı yanvar ayında 24 nəfərə çatır. Amma, təəssüf ki, gözlənilməyən əksinə olaraq, bu şagirdlərin cəmi 8 nəfəri müsəlman idi...

Bakı Dənizçilik Sinifləri şkipər və şturmanlar şöbəsindən ibarət idi.

Siniflərin Əsasnaməsinə görə, bütün silklərin yaşı 15-dən az olmayan nümayəndələri imtahan verib, məktəbə qəbul edilə bilərdilər. Siniflərdə dərslər naviqasiyanın bağlandığı 15 noyabrdan 15 aprele qədər və təmənnasız təşkil edilirdi.

Həmin illərdə artıq dənizçilik məktəbinin əhəmiyyəti getdikcə artır, bu sahədə təhsilə maraq çoxalır. Müvafiq hesabatlara görə, 1890-cı ildə imperator II Aleksandr adına Bakı Dənizçilik Siniflərində müsəlman müəllim olmasa da, rusların və digər millətlərin azsaylı nümayəndələrindən ibarət 45 şagirdlə birlikdə 10 tatar (azərbaycanlı) uşağı da təhsil alırdı.

Bakı dənizçilik təhsilinin mərkəzi kimi

İllər keçir və XIX əsrin 90-cı illərində Dənizçilik Siniflərinin daha da təkmilləşdirilməsi zərurəti meydana çıxır. Şəhər rəhbərliyi müxtəlif yuxarı instansiyalara ünvanladığı müraciətlərdə Bakı dənizçilik məktəbinin dərəcəsinin artırılması məsələsini qaldırır, bu işə şəhər büdcəsindən də yardım ediləcəyi vəd olunur.

Hökumət Maliyyə Nazirliyinə tapşırır ki, dənizçilik məktəblərinin işini yaxşılaşdırmaq barədə təkliflər versin. 1899-cu ilin əvvəllərindən bu sahədə təhlil və araşdırmalar aparılır.

Təklif olunur ki, dənizçilik məktəblərinin təşkilinə yenidən baxılsın və yeni qaydalar 1901-ci ildən tətbiq edilsin. Həmin qaydalara əsasən, hazırlıq dənizçilik məktəbləri, yaxın səfərlər gəmiçiliyi məktəbləri və uzaq səfərlər gəmiçiliyi məktəbləri təşkil etmək nəzərdə tutulur. Uzaq səfərlər gəmiçiliyi məktəblərinin təşkil ediləcəyi şəhərlər sırasında Bakının adı xüsusi çəkilir. Nazirliyin bu mövzuda hazırladığı hesabatda deyilir: Xəzər dənizində dənizçilik məktəbləri üç məntəqədə - Bakı, Həştərxan və Quryev şəhərlərində fəaliyyət göstərir. Həştərxanda, eləcə də Bakıda dənizçilik sənayesinin inkişafı ilə əlaqədar, şübhəsiz, yerli əhalinin dənizçilik məktəbinə ehtiyacı var.

Sənəddə daha sonra Bakı haqqında ayrıca söhbət açılır: 1873-cü ildə Bakı neft mənbələrinin icarə monopoliyasının ləğv edilməsi və neftin sərbəst çıxarılmasına və emal olunmasına icazə verilməsi, eləcə də Zaqafqaziya dəmir yolunun Tiflis-Bakı sahəsinin tikintisinin 1883-cü ildə başa çatdırılması nəticəsində Bakı Zaqafqaziyanın ən gur və ticarət baxımından əhəmiyyətli şəhərinə çevrilmişdir.

Bakıda dəniz gəmiçiliyi sürətlə inkişaf edir, buxar gəmiləri ilə qeyri-bərabər rəqabət şəraitində

11. I Nikolayın dördüncü oğlu, 1862-ci ildən Qafqaz canişini təyin edilmiş Böyük knyaz Mixail Nikolayeviç 1881-ci il iyulun 23-də Qafqaz canişini vəzifəsindən azad edilərək Dövlət Şurasının sədri təyin olunmuşdu.

yelkənli gəmilərin sayı azaldılır. Çünki gəmi sahibkarları oddan təhlükəli bir çox neft məhsullarını, məsələn, benzini buxar gəmilərində daşımaqdan qaçırılar və belə məhsullar yelkənli gəmilərlə daşınır. O dövrdə mövcud və yeni tikilən neft-kimya zavodlarına taxta daşınması da yelkənli gəmilərin payına düşürdü. Belə bir şəraitdə Xəzər dənizində gəmiçilik çox sərfəli idi, neft məhsullarının satışının sürətlə artması daşıma vasitələrinə tələbatı qat-qat artırır. Bütün bunlar deməyə əsas verir ki, Bakıda dənizçilik məktəbi münbit şəraitdə fəaliyyət göstərir, gəmiçiliyin inkişafına xidmət edirdi.

Maliyyə Nazirliyi bu göstəriciləri nəzərə alaraq təklif edir ki, Xəzər sahilində olan bu şəhərlərdən Uzaq Səfərlər Dənizçiliyi məktəbini birinci növbədə Bakıda təsis etmək yaxşı olardı, nəinki Həştərxanda. Çünki Bakıda çoxsaylı orta və aşağı dərəcəli təhsil müəssisələri və yaxşı müəllim heyəti var. Həm də Bakı Xəzər dənizinin mərkəzində yerləşir, buna görə də dənizçilik sənayesinin böyük inkişaf perspektivi üstünlüyü Həştərxana yox, Bakıya verməyi məcbur edir. Həştərxanda isə Yaxın Səfərlər Gəmiçiliyi məktəbi təsis etmək olar.

Uzun müzakirə və yazışmalardan sonra, nəhayət, 1902-ci ildə dənizçilik məktəblərinin yenidən qurulması haqqında qərar qəbul edilir. Bununla da imperiyanın müxtəlif şəhərlərində yeni dənizçilik məktəbləri yaradılır. Qərara alınır ki, Bakı şəhərində Uzaq Səfərlər Gəmiçiliyi məktəbi təsis olunsun.

Bakı Şəhər Duması Uzaq Səfərlər Gəmiçiliyi Məktəbinə bina tikmək üçün Bayıl şossesində torpaq sahəsi ayrılması barədə qərar qəbul edir.



Bakı Dənizçilik Siniflərinin blankı.

Gəmi mexanikləri kursunun ilk məzunları.



1902-ci il iyunun 3-də “Dənizsahili ticarət limanlarının yerli idarəetməsi haqqında Əsasnamə” də təsdiq edilir və həmin sənədə əsasən, iyulun 1-dən Bakı Ticarət Limanının işə başlaması barədə göstəriş verilir. Maliyyə Nazirliyindən Bakı limanına göndərilmiş xüsusi məktubda isə qeyd olunur ki, uzaq səfərlər üzrə şturman Dvaliyev bu il iyulun 1-dən Bakı Liman İdarəsinin rəisi təyin olunur.

Bu illərdə artıq Rusiyanın bütün liman şəhərlərində, o cümlədən Bakıda dənizçilik təhsili kifayət qədər lazımi səviyyədə təşkil olunduğundan liman idarələrinə göstəriş verilir ki, 1903-cü il mayın 1-dən gəmi komandiri vəzifəsinə yalnız diplomlu gəmisürənlər götürülsün.

1905-ci ilin yayında Rusiya imperatoru ticarət donanması gəmi mexaniklərinin hazırlanması üçün tədris müəssisələri haqqında yeni əsasnamə təsdiq edir. Həmin əsasnaməyə görə, ticarət donanması gəmi mexaniklərinin hazırlanması üzrə tədris müəssisələri qarşısında həyatını ticarət donanmasının gəmilərində mexanik olmağa həsr edənlərə nəzəri və praktik təhsil vermək vəzifəsi qoyulur.

1905-ci il iyulun 11-də isə Bakı şəhər rəhbərliyinə Ticarət Dənizçiliyi və Limanlar Baş İdarəsindən məktub daxil olur: 1905-ci il iyulun 1-dən Bakı şəhərində üçsinfli gəmi mexanikləri məktəbi açılınsın.

Bu faktlar göstərir ki, hələ çar Rusiyası dövründə Bakı imperiyanın gəmiçilik mərkəzi kimi tanınırdı. Burda gəmiçilik təhsilinə xüsusi diqqət yetirilməsi şəhərdə böyük dənizçilər nəslinin yetişməsinə səbəb olmuşdu. Sonrakı illərdə bu təhsil müəssisələri daha da təkmilləşdirilmiş, Bakıda dənizçilik təhsili sahəsində zəngin təcrübə və ənənələr yaranmışdır.

Bir daha İranla ticarət əlaqələri barədə

XX əsrin ilk illərində Rusiya gəmiçilik sənayesində müəyyən çətinliklər özünü biruzə verməyə başlayır. Bu, hər şeydən əvvəl gəmiçilik sahəsində ilbəl artan rəqabətlə, neft yanacağıının qiymətlərinin yüksəlməsi ilə, eləcə də gəmiçilik sahəsində yeni texnikanın tətbiqi ilə əlaqədar xərclərin çoxalması ilə bağlı idi. Ona görə də Xəzərdəki kiçik şirkətlər birləşərək iri sindikatlar yaradırdılar ki, xərcləri bir qədər azaltmaq mümkün olsun. Xüsusən, İranla ticarət əlaqələri getdikcə genişləndiyindən bu ölkəyə dəniz daşımaları çoxalır, gəmiçilik şirkətləri İranda daha sərfəli iş qurmaq üçün yeni yollar axtarırdılar. Yeri gəlmişkən xatırladaq ki, Xəzər dənizi vasitəsilə daşımalarda əsas prioritet Rusiya və İran istiqaməti idi.

Sankt-Peterburqdakı Rusiya Dövlət Tarix Arxivində İranla Xəzər vasitəsilə ticarətin tarixçəsini əks etdirən maraqlı sənədlər saxlanılır. Həmin sənədlər içərisində Astrabad şəhərindəki Rusiya konsulu L.Koxanovskinin İranla ticarətə dair hazırladığı, 1883-cü ilə aid geniş hesabat xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Hesabatda İranla Xəzər vasitəsilə ticarətin yaranması tarixindən ətraflı söhbət açılır.

Məlum olduğu kimi, Bakı nefti hələ qədim zamanlardan istər quru, istərsə də su yolu ilə Avropa və Asiya ölkələrinə daşınmışdır. XVIII əsrin ikinci yarısından isə İran və Azərbaycan tacirləri Bakı neftini dəri tuluqlarda, şüşədən, misdən, hətta taxtadan hazırlanan xüsusi qablarda yelkənli gəmilər vasitəsilə İrana çatdırmışlar. Şübhəsiz ki, həmin dövrdə neft hasilatı az olduğundan belə daşımalar da fərdi karakter daşıyır, həm də baha başa gəlirdi.

O dövrlərdə neftdən, əsasən, işıqlandırma və yağlama vasitəsi kimi, bəzən isə hətta müalicə məqsədilə istifadə edirdilər. Ona görə də neft ticarəti xüsusi əhəmiyyət kəsb etmirdi.

Lakin XIX əsrin ortalarından başlayaraq İrana yükdaşımalar sistemli şəkildə alır. Söhbət təkneft məhsullarının daşınmasından getmir. Rusiyadan İrana taxta-şalban, metal lövhələr, fabrik-zavod istehsalı olan mallar, qida məhsulları və s. daşınır. İrandan Rusiyaya qayıdan tacirlər də əliboş gəlmirlər. Bir sözlə, İranla Rusiya arasında Xəzər vasitəsilə ticarət əlaqələri intensiv xarakter daşıyır.

Bu əlaqələr “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin Xəzərdə fəaliyyətə başlamasından bir neçə il sonra, konsul L.Koxanovskinin yazdığına görə, 1864-cü ildən xüsusi intensivlik kəsb edir. Konsul qeyd edir ki, “1864-cü ildə Bakıya, oradan da Xəzər dənizi ilə İrana tranzit yolun açılmasından sonra əvvəlki illərlə

müqayisədə çox böyük uğurlar qazanılmışdır”.

Konsul həmin dövrdən keçən 19 il ərzində Rusiyadan və Avropa ölkələrindən Bakıya, Bakıdan isə Xəzər vasitəsi ilə İrana daşınan malların həcminə xüsusi diqqət ayırır. Tranzit yüklərin daşınma dinamikasına dair onun hazırladığı cədvəldən görünür ki, 1877-1878-ci illərin Rusiya-Türkiyə müharibəsi dövründə tranzit daşımaları dayanmış, lakin sonrakı illərdə yenidən canlanma baş vermişdir.

İrana Rusiya mallarına nisbətən Avropa mallarının daha çox daşınmasından narahat olan konsul İngiltərənin bu ticarətə daha çox maraq göstərdiyini və bunun siyasi amillərlə, daha doğrusu, təsir dairəsinin artırılması ilə əlaqədar olduğuna diqqət çəkir. Onun sözlərinə görə, İngiltərənin konsulu artıq tikintisi başa çatmaqda olan Tiflis-Bakı dəmir yolu ilə maraqlanır və öz ölkəsinə bu dəmir yolunun imkanlarından istifadə etməklə Orta Asiya bazarlarına çıxmaq imkanları barədə məlumat verir. Bütün bunlar barədə ətraflı söhbət açan konsul Avropadan tranzit yüklərin Zaqafqaziya diyarı və Xəzər dənizi vasitəsilə Rusiya ticarətini Türkmən çölləri və Orta Asiyadan çıxaracağından narahatlıq ifadə edir.

Bu sənəd bir daha göstərir ki, hətta o illərdə də ticarət, sadəcə, alış-veriş vasitəsi yox, həm də siyasi məsələ hesab edilmişdir. Rusiya mallarının İran və Orta Asiya bazarlarına az daşınması artıq dövlət məmurlarını narahat edirdi, çünki bütün bunlar həmin ərazilərdə Rusiya dövlətinin təsir imkanlarını zəiflədirdi. Amma konsul hesabatında bir həqiqəti də gizlətmir ki, bu regionda Rusiya mallarının daha yaxşı satışı üçün həmin malların da Avropa malları kimi yüksək keyfiyyətdə hazırlanmasına ehtiyac var...

Konsulun hesabatında İrana Avropadan daha çox şəkər məhsulları gətirilidiyi xatırladılır, qeyd olunur ki, məsələn, 1865-1870-ci illərdə Avropadan daşınan mallar içərisində ilk yeri Marsel şəkəri tutmuşdur. Bunun ardınca konsul İrana daha çox şəkər daşımaq problemlərinə toxunur, hətta gələcəkdə Lənkəranda şəkər zavodu tikməyi tövsiyə edir.

Maraqlıdır ki, konsul İranla ticarəti canlandırmaq üçün avropalıların bu ölkədə çoxsaylı ticarət kontorları və anbarlar yaratdıqlarından da bəhs edir, Rusiya tacirlərinin belə kontor və agentliklər yaratmaq üçün vaxtın çatdığını bildirir.

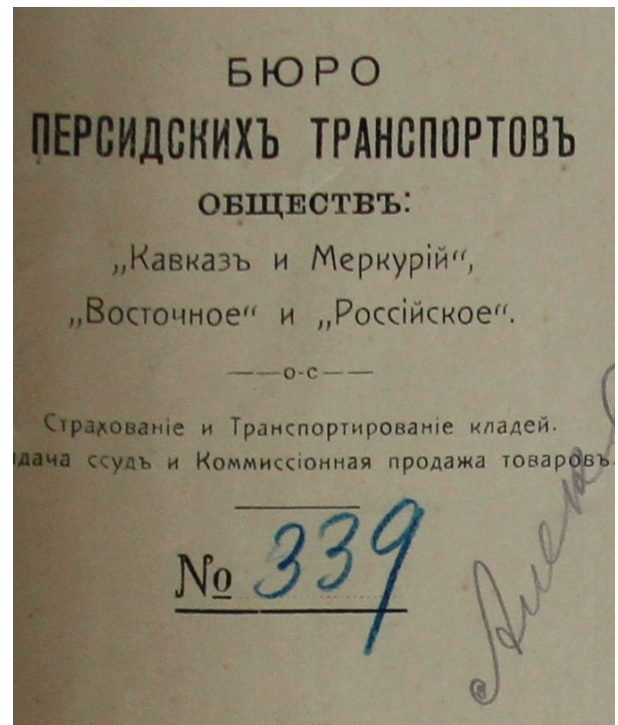
İran Nəqliyyat Bürosu

İranla ticarəti gücləndirmək məqsədilə bu ölkədə anbar və kontorlar yaratmaq barədə Rusiya konsullunun ideyası hesabat yazıldığı dövrdən təxminən 20 il sonra reallaşır. Və bu təşəbbüsün arxasında dayananlardan biri də “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti olur...

1903-cü ilin yayında “Kavkaz i Merkuri”nin İdarə Heyəti, “Vostochnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” və “Rusiya Nəqliyyat və Sığorta Cəmiyyəti”nin hər biri ayrı-ayrılıqda “İran Sığorta və Nəqliyyat Cəmiyyəti” ilə müqavilələr bağlayır ki, İranda yüklərin nəqli və sığortası əməliyyatlarını həyata keçirə bilsinlər.

“İran Sığorta və Nəqliyyat Cəmiyyəti” Rusiya təbəəsi, həqiqi dövlət müşaviri Lazar Polyakova İran şahının şəxsən lütf elədiyi imtiyaz əsasında 1890-cı ildə yaradılmışdı.

Bu cəmiyyət “müxtəlif malların daşınması zamanı İran xalqını ölkə daxilində və ölkədən kənarında ay-



İran Nəqliyyat Bürosunun blankı.

rı-ayrı gözlənilməz itkilərdən sığortalamaq” məqsədilə təşkil edilmişdi.

Görünür, şirkətin rəhbərinin milliyyətçə rus və İranda böyük nüfuz sahibi olması üç Rusiya şirkətini öz maraqlarına uyğun şərtlər əsasında birləşdirə bilmişdi.

Birillik fəaliyyətdən sonra - 1904-cü ildə bu üç Rusiya şirkəti öz aralarında da müqavilə imzalayırlar ki, Rusiyadan İrana və İrandan Rusiyaya mal daşınması və sığortalanması işini birgə təşkil etsinlər. Ona görə də üç şirkətin nümayəndələrindən ibarət Büro yaradılır. Beləliklə, “Kavkaz i Merkuri”, “Vostoçnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” və “Rusiya Nəqliyyat və Sığorta Cəmiyyəti” birlikdə İran Nəqliyyat Bürosunu təşkil edirlər.

Hər bir şirkət bundan sonra İranda ayrı-ayrılıqda agentliklər saxlamaqdan imtina edir. Üç şirkətin İranın ayrı-ayrı şəhərlərində vahid bürosu – agentliyi fəaliyyət göstərir ki, bu da işçi qüvvəsinə və deməli, xərclərə qənaət etmək imkanı yaradır.

Digər tərəfdən, 20 il əvvəl Rusiyanın Astrabaddakı konsulunun irəli sürdüyü ideya da reallaşır: İndi İran Nəqliyyat Bürosu həm də bu ölkədə böyük yük anbarları yaradır, malları sığortalamaq imkanı əldə edir, eyni zamanda İran bazarını öyrənən güclü agentliklərə malik olur.

İran Nəqliyyat Bürosunun yaranmasından sonra “Kavkaz i Merkuri” Rusiyada, eləcə də dünyanın başqa ölkələrində agentliklər şəbəkəsini daha da genişləndirir. 1904-cü ildə cəmiyyətin indiki Azərbaycan ərazisində də xeyli agentliyi var idi. Bakıdan başqa “Kavkaz i Merkuri”nin Ağdaşda, Yevlaxda, Yelizavetpolda, Kürdəmirdə, Lənkəranda, Nuxada, Salyanda, Xaçmazda, Şuşa və Şamaxıda da agentlikləri fəaliyyət göstərirdi.

İran Nəqliyyat Bürosu yaradıldıqdan sonra “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin fəaliyyət sahəsi daha da genişlənir. Şirkət artıq yalnız mal daşımaqla, yüklərin anbarlarda saxlanması və sığortalanması ilə kifayətlənmir, həm də bazarların öyrənilməsi və istehsalçılara informasiya verilməsi ilə də məşğul olur. Arxiv sənədləri içərisində bu mövzuda maraqlı yazışmalar var.

Məsələn, 1907-ci ilin fevralında şirkətdən Ənzəli agentliyinə göndərilən məktubda deyilir ki, cəmiyyətin Varşava kontorunu qoz ağacı ilə maraqlandırır. Şirkət xahiş edir ki, yerli tacirlərdən Büronun vasitəçiliyi ilə Varşava alıcılarına qoz ağacı satmaq istəyənlərin olub-olmadığını öyrənsin.

Başqa bir məktubda İran Nəqliyyat Bürosu yenə də Ənzəli agentliyindən xahiş edir ki, L.Neyşeller Ticarət Evinin mallarının satılması üçün İran bazarlarında müştəri axtarılması ilə ciddi məşğul olsun.

Özü də İranda bu işlərlə məşğul olacaq agentlərə alqı-satqının 10 faizi miqdarında gəlir vəd edilirdi. Deməli, şirkət İran bazarlarını öyrənən əməkdaşlarına əlavə həvəsləndirici vəsait də ayırırdı. Agentlər artıq gəmiçiliklə yanaşı, həm də bazarın öyrənilməsinə, müasir terminlə desək, marketinqə də cəlb olunurdu. O dövrdə marketinqə həqiqətən ehtiyac böyük olmuşdur. Məsələn, Odessada fəaliyyət göstərən bir şirkəti İran bazarındakı quru meyvə və arı mumu maraqlandırmış...

Rusiyada dəmir təbəqə ticarəti ilə məşğul olanlar isə bu mala İranda alıcı axtarırmışlar.

Moskvadakı toxuculuq fabriklərindən biri nümunə göndərməklə bu fabrikin mallarına İranda sifariş qəbul etməyi xahiş etmişdi.

Hətta Moskvadakı bir kağız fabriki öz məhsullarının İranda satılmasını da İran Nəqliyyat Bürosuna etibar etməkdən çəkinməmişdi.

Bütün bunlar deməyə əsas verir ki, artıq XX əsrin əvvəllərində “Kavkaz i Merkuri”nin də daxil olduğu İran Nəqliyyat Bürosu regionun etibarlı və işgüzar şirkətinə çevrilmişdi.

“Kavkaz i Merkuri” də neft çıxarmaq fikrinə düşür

XX əsrin əvvəllərində “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti daha bir fəaliyyət sahəsi ilə məşğul olmaq qərarına gəlir. Bakıda neftli torpaq sahəsi alıb, hasilatla məşğul olmaq...

Sankt-Peterburqdakı Rusiya Dövlət Tarix Arxivinin 101-ci fondunda “Bibiheybət buxtası rayonunda neftli torpaq sahəsi almaq haqqında” adlı bir qovluq saxlanılır. Qovluqdakı sənədlərdən görünür ki, cəmiyyətin Bakı kontoru 1905-ci ildə Bibiheybət zonasında neftli torpaq sahəsi almaq barədə müxtəlif iş adamları ilə intensiv danışıqlar aparmışdır. Yazışmalarda torpaq sahəsini yalnız cəmiyyətin özünün yanacağa tələbatını ödəmək üçün almaq istədiyi xüsusi vurğulanır. Nəhayət, 1905-ci ilin iyununda Bibiheybətdə Aleksandr Asribekova məxsus torpaq sahəsinin alınması barədə razılığa gəlinir.

Lakin cəmiyyətin nizamnaməsinə uyğun olaraq, bu məsələ səhmdarların ümumi yığıncağında təsdiq edilməli idi. Ona görə də Peterburqda səhmdarların ümumi fəvqəladə iclası keçirilir və Bibiheybətdə torpaq sahəsi alınmasına razılıq verilir.

Amma Rusiya Dağ departamenti onların bu fikirlərinə etiraz edir. Ona görə ki, “Kavkaz i Merkuri”-nin dəfələrlə dəyişdirilən nizamnaməsində neft istehsalı ilə məşğul olmaq səlahiyyəti nəzərdə tutulmurdu. Cəmiyyət bu maneənin aradan qaldırılması ilə bağlı uzun müddət müxtəlif dövlət orqanları ilə yazışmalar aparır və nəhayət, 1906-cı ilin oktyabrında imperator “Kavkaz i Merkuri”nin 1899-cu ildə təsdiq edilmiş nizamnaməsinə yeni bəndin artırılmasına razılıq verir: “Yanacaq əldə olunmasını asanlaşdırmaq üçün Cəmiyyətə şəxsi mülkiyyət və ya icarə hüququnda neftli torpaq sahəsi almaq, neft çıxarmaq, şəxsi neft mədənləri yaratmaq və ya bunu üçüncü şəxslərdən icarəyə götürmək... hüququ verilir”.

Nizamnaməyə dəyişiklik edilməsindən sonra cəmiyyətin neftli torpaq sahəsi almaq imkanı reallaşır. Lakin “Kavkaz i Merkuri” neft hasilatı ilə məşğul ola bilmir, çünki həmin ərazidə neft çıxarmaq yalnız Bibiheybət buxtasının torpaqlanmasından sonra mümkün ola bilərdi ki, bu iş də uzun çəkir və demək olar ki, baş tutmur. Cəmiyyət aldığı torpaq sahəsini satmağa cəhd göstərsə də, bu istək də reallaşmır.

1908-ci ilin mayında “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin yaradılmasının 50 ili tamam olur. Bu münasibətlə cəmiyyətin İdarə Heyəti Dövlət Şurasına müraciət edir ki, “Əlahəzrət İmperator 50 illik fəaliyyəti ilə əlaqədar cəmiyyətin İdarə Heyətini və bütün qulluqçularını hədsiz sədaqətlərinə görə yazılı təbriklə və bu hadisə ilə bağlı xüsusi jetonla şərəfləndirsin”. İmperator bundan sonra xatırladılan təbrik mətni və jetonla İdarə Heyətini və cəmiyyətin bütün qulluqçularını təbrik edir.

Tağıyev gəmiçilik şirkətini niyə satır?

XX əsrin əvvəllərində Volqa və Xəzərdə gəmiçilik sahəsində rəqabət xüsusi vüsət alır. Əvvəl fəaliyyət göstərən şirkətlərin sırasına yenilərinin əlavə edilməsi rəqabəti daha da gücləndirir.

1908-ci ildə Volqa çayında sərnəşin və yük daşımaları ilə məşğul olan “Rus” gəmiçilik cəmiyyəti təsis olunur.



“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin yaradılmasının 50 iliyi ilə əlaqədar buraxılmış jeton.

1910-cu ildən “Volqa” gəmiçilik cəmiyyəti fəaliyyətə başlayır. Bu cəmiyyətlərin hər biri bu və ya digər formada Xəzərlə bağlı idi. Deməli, həm də Xəzərdə fəaliyyət göstərən şirkətlərə rəqib idi.

Bu sərt rəqabət Xəzərdə bir sıra şirkətlərin sıradan çıxması, bəzi şirkətlərin isə birləşərək iri sindikatlara yaratması ilə nəticələnir.

İri gəmiçilik şirkətlərinin “Konvensiya yükdaşımaları” adlanan müqavilə əsasında birləşməsi Xəzərdə həmin şirkətlərin mövqeyini xeyli möhkəmləndirir. Söhbət dəniz və çay gəmiçiliyi şirkətlərinin öz aralarında, eləcə də dəmir yolu şirkətləri arasında birbaşa su-dəmiryolu daşımalarına dair müqavilələrin imzalanmasından gedir. Bu müqaviləyə qoşulan şirkətlər Xəzərdə əsas yüklərin daşınmasında inhisarçılığa çevrilirlər. “Kavkaz i Merkuri”, “Vostoçnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” və “Nadejda” şirkətləri belə bir müqavilə imzalamaqla Qara dəniz-Qafqaz-Volqa-Zakaspi zonasında daşımalarda inhisar hüququ qazanırlar, çünki bu ərazidə su və dəmir yolu ilə daşınan əsas yüklər cəlbedici şərtlərə görə bu şirkətlərə etibar olunurdu. Səhmlərinin böyük əksəriyyəti Hacı Zeynalabdin Tağıyevdə olan Kür-Xəzər Gəmiçiliyi Səhmdar Cəmiyyəti bu müqaviləyə qoşulmaq istəyir. Lakin Peterburq şirkətləri paytaxtda olan işgüzar əlaqələrindən istifadə etməklə Tağıyevin şirkətinin müqaviləyə qoşulmasına mane olurlar.

Bundan sonra - 1900-cü illərin əvvəllərində Kür-Xəzər Gəmiçiliyi Səhmdar Cəmiyyəti bu sindikatla rəqabətə girir. Cəmiyyətin fəaliyyət siyasətini müəyyən edən Tağıyev “Konvensiya yükdaşımaları” sindikatu ilə açıq mübarizəyə başlayır, bu məqsədlə bir çox şəhərlərdə yeni agentliklər və yük anbarları yaradır, donanmasının sayını artırır. Kür-Xəzər Gəmiçiliyi Səhmdar Cəmiyyəti sindikatla mübarizə naminə yükəndərənələr üçün xeyli güzəştlər, o cümlədən daşınma xərclərinin ödənməsində kredit tətbiq edir, cəmiyyətin anbarlarında malları pulsuz saxlayır və s.

Qısa zaman kəsiyində Tağıyevin şirkəti Peterburq şirkətləri üçün ciddi rəqibə çevrilir. Bu rəqabət “Kavkaz i Merkuri”nin fəaliyyətinə daha pis təsir göstərir. Şirkət sərnişin və yük daşımaları sahəsində xeyli itkiyə məruz qalır, bununla belə, Rusiya Nazirlər Şurasında Tağıyevin şirkətinin əleyhinə qərar qəbul edilməsinə nail olur. Nəticədə Kür-Xəzər Gəmiçiliyi Səhmdar Cəmiyyətinin əmlakı satışı çıxarılır.

1911-ci ildə “Kavkaz i Merkuri” “Vostoçnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” ilə birlikdə Tağıyevin şirkətinin əmlakını almaq qərarına gəlir. Kür-Xəzər Gəmiçiliyi Səhmdar Cəmiyyətinin əmlakı 1.750.000 rubl dəyərində qiymətləndirilir. Əslində, bu şirkətin gəmiləri kifayət qədər köhnə idi, ona görə də “Kavkaz i Merkuri”nin rəhbərliyi bu şirkətin əmlakını onun “rəqiblərinin əlinə keçməməsi naminə” aldığı bildirir. Bu faktın özü də XX əsrin əvvəllərində Xəzər dənizində gəmiçilik şirkətləri arasında amansız rəqabətin mövcudluğundan xəbər verir.

Sankt-Peterburqun 1847-ci ildən fəaliyyət göstərən “Nadejda” şirkəti gəmiçilikdə olan sərt rəqabətə tab gətirmir. Elə həmin 1911-ci ildə bu şirkətin ləğvetmə komissiyası əmlakını satışı çıxarır. “Kavkaz i Merkuri” və “Vostoçnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” “Nadejda”nın gəmilərini və digər müvafiq əmlakını da alır. Bu alqı-satqı əməliyyatları “Kavkaz i Merkuri”nin imkanlarını bir az da genişləndirir. Lakin neft yanacağıının bahalaşması ilə ortaya çıxan maliyyə çətinliklərini aradan qaldıra bilmir.

1913-cü il sentyabrın 5-də “Kavkaz i Merkuri”nin səhmdarlarının daha bir fəvqəladə ümumi yığıncağı keçirilir.

Yığıncaqda səhmdarlara məlumat verilir ki, Volqada və Xəzərdə, istisnasız olaraq, neft yanacağı ilə işləyən gəmiçilik böhran vəziyyətindədir. Çünki yanacaq kimi işlədilən neft qalıqları Bakıda günü-gündən bahalaşır. Əgər 1901-1903-cü illərdə Bakıda neft qalıqlarının pudunun orta qiyməti 8,69 qəpik təşkil edirdisə, 1912-ci ilin yanvarında qiymətlər 27,56 qəpiyə, ilin sonunda isə 38 qəpiyə qalxmışdı. O vaxt gəmiçiliyin yenidən odun və kömür yanacağından istifadə etməyə qayıtması isə qeyri-mümkün idi.

Yanacağın qiyməti qalxdığından Xəzərdə daşınmaq üçün yüklər azalırdı. Buna görə də “Kavkaz i

<p>ПАРОХОДЫ О-ВА Кавказъ и Меркурій съ открытіемъ навигаціи на рѣнѣ Волгѣ С О В Е Р Ш А Ю Т Ъ почтово-пассажирскіе рейсы по слѣдующему расписанію: Изъ БАКУ. Въ АСТРАХАНЬ ежедневно кромѣ среды въ 12¼ час. дня. Въ ПЕТРОВСКЪ ежедневно кромѣ среды въ 12¼ час. дня. Въ КРАСНОВОДСКЪ въ слѣдующее 9 час. вечера.</p> <p>черезъ Красноводскъ отходятъ въ Баку въ воскресенье въ 8¼ ч. вѣч., отходятъ въ Красноводскъ по вторникамъ въ 10 ч. утра.</p> <p>по воскресеньямъ и четвергамъ въ 8 час. 45 мин. вечера.</p> <p>На о. ЧЕЛЕНЕГЪ черезъ Красноводскъ. Отходятъ изъ Красноводска по воскресеньямъ, въ 8 час. утра.</p> <p>Въ САЛЪЯНЫ по вторникамъ, четвергамъ и субботамъ въ 6 час. вечера.</p> <p>Въ Ф. АЛЕКСАНДРОВСКЪ черезъ Красноводскъ. Отходятъ изъ Красноводска по воскресеньямъ въ 4 ч. 30 м. вечера.</p> <p>Отдается</p>	<p>ПАРОХОДЫ Восточнаго Общества О Т Х О Д Я Т Ъ съ пассажирами и грузомъ ИЗЪ БАКУ: въ АСТРАХАНЬ и на всѣ ВОЛЖСКІЯ ПРИСТАНИ ежедневно. въ КРАСНОВОДСКЪ по понедельникамъ и четвергамъ, въ 7 ч. д. въ ПЕТРОВСКЪ по понедельникамъ и пятницамъ, въ 9¼ ч. в. въ АСТАРУ и ЭНЗЕЛИ по четвергамъ въ 8 час. вѣч. въ ЭНЗЕЛИ — МЕНШЕДЕССЕРЬ — БЕНДЕРЬ — ГИЗЬ одинъ разъ въ недѣлю въ ЛЕНКОРАНЬ, АСТАРУ и ПЕРЫННАМЪ, ПРОМЫСЛАМЪ по средамъ и субботамъ, въ 9 час. вѣч.</p> <p>ИЗЪ КРАСНОВОДСКА въ БАКУ-Петровскъ-Астрахань по понедельникамъ, въ 2 ч. д. средамъ и субботамъ въ АСТРАХАНЬ (прямые рейсы) по воскресеньямъ въ 9 час. вѣч. въ ЧИКИШЛЯРЬ (Гасанъ-Кули) по четвергамъ въ 2 час. дня.</p> <p>ИЗЪ ПЕТРОВСКА въ БАКУ по понедельникамъ и четвергамъ, въ 3 ч. д. въ АСТРАХАНЬ по средамъ и воскресеньямъ, въ 3 час. дня</p> <p>ИЗЪ ЧИКИШЛЯРА (Гасанъ-Кули) въ КРАСНОВОДСКЪ-суббота 2 ч. д. Санктская Контора: Петровская набережная, собств. докъ. №11 телефонъ: 432, 311, 1235. Телеграфный адресъ: БАКУ ВОСТОЧНОЕ.</p>
---	--

“Kavkaz i Merkuri”nin gəmilərinin hərəkət cədvəli. “Kaspi” qəzeti, 7 iyul 1910-cu il.

Merkuri” vəziyyətdən çıxış yolları axtarırdı. Yanacağa qənaət etmək məqsədilə altı yeni teploxod alınır. Bununla yanaşı, İdarə Heyəti şirkətin xərclərinin azaldılması məqsədilə ixtisarlar barədə də düşünür. Və şirkət rəhbərliyi eynitipli şirkətlərdən biri ilə birləşmək yolunu seçir və belə müəssisə kimi “Vostoçnoye” cəmiyyəti”nin üzərində dayanılır. Çünki bu cəmiyyətlə İran Nəqliyyat Bürosunda birgə fəaliyyət, bir neçə gəmiçilik şirkətinin əmlakının şərikli alınması və s. kimi birgə iş təcrübəsi var idi.

1913-cü ildə bu iki şirkət birləşdirilir və birgə müəssisə “Kavkaz, Merkuri və Vostoçnoye”, qısaca “Kamvo” adlandırılır.

“Kavkaz i Merkuri”nin xidmətinə ehtiyac varmı?

Əvvəldə qeyd olunduğu kimi “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin Nizamnaməsinin 14-cü bəndinə əsasən, cəmiyyət Xəzər dənizində poçt gəmiçiliyi də təsis etmişdi və bunun müqabilində hökumətdən hər il 34 min rubl yardım alırdı. Həmin şərt cəmiyyətin sonrakı illərdə təsdiq edilən nizamnamələrində də saxlanılmışdı. Cəmiyyətin sonuncu nizamnaməsi 1899-cu ildə 15 illiyə təsdiq olunmuş, Xəzərdə poçt daşımalarına görə 34 min rubl dəyərində yardım qüvvədə qalmışdı. Lakin 1914-cü ildə həmin güzəştin müddəti başa çatırdı.

1911-ci ilin noyabrında Ticarət və Sənaye Nazirliyi müvafiq aidiyyəti orqanlara - Qafqaz canişinliyinə, Türkünstan general qubernatoruna, Rusiyanın Tehrandakı nümayəndəsinə, Bakı, Həştərxan, Novqorod, Petrovsk liman rəislərinə sorğu göndərir.

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti ilə hökumət arasında poçt daşımaları ilə bağlı müqavilənin vaxtının 1914-cü il yanvarın 1-də başa çatdığını nəzərə alaraq Ticarət və Sənaye Nazirliyi aidiyyəti orqanlara aşağıdakı suallara cavab verməyi tapşırır: 1) Xəzər dənizində qrafik əsasında işləyən poçt daşımalarının dövlət büdcəsi hesabına təşkilinə ehtiyac varmı, yoxsa bu iş Xəzər dənizində fəaliyyət göstərən gəmiçilik müəssisələrinin normal fəaliyyəti ilə tənzimləyə bilər; 2) 1899-cu ildə “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti ilə bu müqavilənin bağlanması əsas motivi Hərbi Nazirliyə məxsus yüklərin və vəzifəli şəxslərin normal daşınmasını təşkil etmək sayılırdı, indiki vaxtda əvvəlki qayda ilə dövlət vəsaitini Xəzər dənizində poçt daşımalarına xərcləmək Hərbi Nazirliyə lazımdır; 3) “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin hazırda Xəzər dənizində saxladığı təcili poçt daşımaları şəbəkəsi bizim ticarət və digər maraqlarımızı təmin edirmi, bu işdə hansı dəyişikliklərə ehtiyac var; 4) Xəzər dənizində təcili poçt daşımalarına görə bundan sonra da dövlət büdcəsindən pul ödənilməsi məqsəduşundurmu?

Bakı Ticarət Limanının rəhbərliyi bu suallara cavab vermək üçün “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin son üç ildə fəaliyyəti ilə bağlı statistik məlumatlar toplayır, Bakıda bu məsələ ilə bağlı yığıncaq keçirilir və bütün bunlardan sonra cavab məktubu – raport hazırlanır.

Bakı Ticarət Limanının rəisi Danilovun raportunda Xəzər dənizinin daşımalarda rolunun getdikcə çoxaldığı etiraf olunur, son üç ildə Xəzər limanları ilə daşımaların xeyli artması barədə konkret rəqəmlər göstərilir. Qeyd edilir ki, Xəzər dəniz limanlarının ümumi yükötürmə gücü 1908-ci ildə 658 milyon pud olmuşsa, 1910-cu ildə bu rəqəm 753 milyon pud təşkil etmişdir. 1908-ci ildə tək-cə quru yük daşıma dövriyyəsi 111 milyon pud olmuş, 1910-cu ildə isə bu rəqəm 128 milyon puda çatmışdır.



Sərnişinlər “Kavkaz i Merkuri”nin körpüsündə gəmi gözləyərkən. 1905-ci il.

Liman rəisi Xəzər dənizinin Qafqaz diyarı, Orta Asiya və Şimali İran arasında nəhəng mal dövriyyəsi üçün ən uyğun və ən ucuz yol olduğunu vurğulayır, bu yolun böyük gələcəyi olduğunu qeyd edərək, eyni zamanda xüsusi diqqət və qayğı tələb etdiyini yada salır. Bu baxımdan Xəzərdə qrafik əsasında poçt daşımalarının vacib olduğunu bildirir.

Danilov onu da qeyd edir ki, hazırda Xəzərdə fəaliyyət göstərən “Kavkaz i Merkuri” “Vostoçnoye” və “Rus” cəmiyyəti kimi üç nəhəng gəmiçilik müəssisəsindən heç biri təcili daşımaları hökumətin yardımı olmadan təşkil edə bilməz. Bu müəssisələrdən ən etibarlısı yenə də “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətidir.

Liman rəisinin qənaətinə görə, hazırda bu cəmiyyətin qrafik əsasında həyata keçirdiyi poçt daşımaları Xəzər dənizində hökumətin maraqlarını tam təmin etmir. İran limanlarına poçt daşımalarının sayı artırılmalıdır. Yaxşı olardı ki, Lənkəran, Astara və Ənzəliyə həftədə üç dəfə poçt reysi təşkil olunsun (hazırda iki həftədə bir dəfə poçt daşımaları təşkil olunur). Bakı-Krasnovodsk marşrutu üzrə hər gün belə səfərlər təşkil edilməlidir.

Görünür, “Kavkaz i Merkuri” ilə hökumət arasında münasibətlər barədə yalnız Bakı limanının rəisinin rəyi kifayət etmir. Xəzərdə poçt daşımaları, hərbi yüklərin daşınması məsələlərini digər instansiyalar da araşdırır və qərara alınır ki, Xəzərdə qrafik əsasında poçt daşımalarının təşkili, sadəcə, iqtisadi məsələ deyil, həm də hərbi məsələdir və bu daşımalar hökumətə lazımdır.

Poçt daşımaları yenə “Kavkaz i Merkuri”yə etibar edilir

Xəzər dənizində poçt daşımalarının təşkili ilə bağlı rəqabəti gücləndirmək məqsədilə hökumət 1914-1928-ci illər üçün gəmiçilik şirkətləri arasında müsabiqə elan edir. Dərhal hətta qrafik əsasında poçt daşımalarını “Kavkaz i Merkuri”dən xeyli ucuz qiymətə təşkil etmək istəyən şirkətlər mey-

dana çıxır: “Andrey Gesse və kompaniyası” Ticarət Evi bu daşımaları ildə cəmi 270 min rubla təşkil etməyi təklif edir. Bu işə görə L.V.Sirotkin 350 min, “Samolyot” şirkəti 393 min vəsait istəyir. “Kavkaz i Merkuri” isə 427 min rubl tələb edir.

Ticarət və Sənaye Nazirliyi daxil olan təklifləri, eləcə də aidiyyəti dövlət orqanlarına göndərilən sorğulara alınan cavabları araşdırır və ən az vəsait istəyən “Andrey Gesse və kompaniyası”nın təklifini dərhal rədd edir. Çünki bu cür ciddi və dövlət əhəmiyyətli bir işi müsabiqə elan edilən ərəfədə təsis olunmuş bir şirkətə etibar etmək ağılsızlıq olardı. Digər şirkətlərin də təklifi və imkanları araşdırılır və 50 ildən çox bu sahədə təcrübəsi olan “Kavkaz i Merkuri” şirkətinin üstündə dayanılır...

Düzdür, şirkət də ilkin təklif etdiyi qiyməti bir qədər aşağı salır, 350 min rubla razılaşıır.

Beləliklə, Ticarət və Sənaye Nazirliyi 1914-cü il yanvarın 1-dən Xəzər dənizində poçt daşımaları işini yenidən “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinə həvalə edir.

Bütün bunlardan sonra nazirlik “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinə 1914-cü ildən daha 15 illik müddətə lazımı güzəştlər, o cümlədən ildə 350 min rubl yardım ayırmağa razılıq verir.

Nazirlik uzun müzakirə və təhlillərdən sonra həmin şərtlərlə razılaşıır və 1913-cü ildə “Kavkaz i Merkuri”nin yeni Nizamnaməsini Dövlət Dumasının təsdiqinə verir.

Nizamnamənin 16-cı bəndində cəmiyyətin ordu hissələrinin daşınması ilə bağlı öhdəliklərinin şərtlərinə xüsusi diqqət yetirilir. Qeyd olunur ki, “Kavkaz i Merkuri” qoşunların və hərbi yüklərin Xəzər dənizində rahat və maneəsiz daşınması üçün tamamilə etibarlı və ilin bütün fəsillərində və lazimi

Bakı limanı. 1905-ci il.



məsafələrə üzmə şərtlərinə cavab verən dəniz buxar gəmilərinə malik olmalıdır. Ən azı 10 min piyada qoşunu və ya buna müvafiq qoşun növləri üçün silah və arabaları daşımağa imkan verən barjlar saxlamalıdır.

Göründüyü kimi, 1858-ci ildə yaradıldığı vaxtdan 1913-cü ilə qədər hökumətin “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti qarşısında qoyduğu əsas tələb – ordu hissələrinin və hərbi yüklərin daşınması tələbi dəyişməz olaraq qalır. Və hökumət bu zərurət üçün cəmiyyətə ildə 350 min rubl yardım ayırmağa xəsislik etmir.

1914-cü ildə isə Dünya müharibəsi başlayır...

Müharibənin başlaması ilə əlaqədar bir sıra obyektiv çətinliklər meydana çıxır, gündəlik tələbat malları bahalaşır, daşımalarda fasilələr yaranır, gəmilərin bəziləri dövlət ehtiyacları üçün Hərbi Nazirliyin ixtiyarına keçir.

Məsələn, 1915-ci ilin yanvarında “Liza Sokolova” gəmisi, apreldə isə “General Kuropatkin” gəmisi “Kavkaz i Merkuri”dən hərbi məqsədlər üçün alınır.

Həmin ilin dekabrında cəmiyyətə məxsus “General Skobelev” gəmisi Hərbi Dəniz İdarəsinin ehtiyacları üçün müvəqqəti istifadəyə götürülür.

Müharibə qanunları fərdi gəmi sahiblərinə də şamil olunur. Çünki arxiv sənədləri içərisində H.Z.Tağıyevə məxsus “Leyla”, “Mamed” və “Sara” barkaslarının da Hərbi Nazirlik tərəfindən götürüldüyünü təsdiq edən sənədlər var.

1916-cı ildə də “Kavkaz i Merkuri”yə məxsus dörd gəmi hökumətin ehtiyacları üçün müsadirə edilir və onlardan biri hərbi hospital kimi fəaliyyət göstərir.

Bakı şəhər rəhbərliyi ilə münaqişə

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti fəaliyyət göstərdiyi bütün illər ərzində daim Rusiya hökumətinin qayğı və diqqəti altında olmuşdur. Lakin cəmiyyətin Bakı kontoru yerli hakimiyyət orqanları ilə heç də həmişə sülh və əmin-amanlıq şəraitində çalışmamışdır. Xüsusən Bakı bulvarının salınması ilə bağlı şəhər rəhbərliyi ilə “Kavkaz i Merkuri” arasında uzun illər məhkəmə çəkişmələri getmişdir.

Məlum olduğu kimi, XIX əsrin 60-cı illərində “Kavkaz i Merkuri” Bakıda elling tikmək, anbar və mağazalar təşkil etmək üçün torpaq sahəsi alanda dəniz sahilindəki torpaqlar boş idi. Ona görə də cəmiyyətin bu tikililər üçün indiki Kukla teatrının yerləşdiyi ərazidə torpaq sahəsi almasına heç kim etiraz etməmişdi. Lakin şəhərin sürətlə inkişaf etməsi nəticəsində 20 il sonra “Kavkaz i Merkuri”nin anbarlarının şəhərin abadlaşdırılmasına mane olduğu ortaya çıxmışdı. Buna görə də şəhər rəhbərliyi 1882-ci ildən başlayaraq cəmiyyətə şəhərin başqa bir yerində torpaq sahəsi ayrılması müqabilində anbarlarını və ellingi söküb yeni ünvana köçməyi təklif etmişdi. Lakin cəmiyyətin rəhbərliyi bu şərtlərlə razılaşmamış, nəticədə uzun-uzadı yazışmalar, daha sonra isə məhkəmə çəkişmələri başlanmışdı.

1909-cu ildə Bakı bulvarının salınması və dəniz sahilinin əhalinin istirahəti üçün abadlaşdırılması planları “Kavkaz i Merkuri”yə məxsus anbarların sökülməsini yenidən zərurətə çevirmişdi. Şəhər rəhbərliyi cəmiyyətə anbar tikmək üçün müəyyən güzəştlərlə başqa ərazidə yer təklif etsə də, “Kavkaz i Merkuri”nin rəhbərliyi bu şərtləri qəbul etməmişdi.

Məsələ burasındadır ki, gəmiçilik şirkətinə məxsus elling və anbarlar abadlaşdırılmaqda olan Bakı bulvarını iki hissəyə bölürdü. Şəhər rəhbərliyi isə anbarların köçürülməsini ona görə istəyirdi ki, dəniz sahili başdan-başa bulvar olsun.

Bu mübahisələr düz 1916-cı ilə qədər davam etmişdir. Həmin mübahisələrin necə qurtarmasına

“Kavkaz i Merkuri”nin səhmdarlarının 1916-cı ilin martında keçirilən ümumi yığıncağında aydınlıq gətirilmişdir.

Hesabatda deyilir ki, 1871-ci ildə Bakının kənarında, cəmiyyətə məxsus torpaq sahəsində tikilən Morton ellinçi sürətli inkişaf nəticəsində sonralar şəhərin mərkəzində qalıb. Təbii ki, dəniz kənarının abadlaşdırılması zərurətini əsas götürən şəhər rəhbərliyi, mərkəzdə səs-küylü emalatxanaların fəaliyyətindən narazıdır. Bu məsələni yoluna qoymaq barədə aparılan danışıqlar isə nəticə verməyib.

Nəhayət, uzun illərdən sonra problemi həll etmək mümkün olub: Morton ellinçinin sökülməsi və dəniz sahilinin abadlaşdırılması üçün güzəşt olunan əraziyə görə şəhər “Kavkaz i Merkuri”yə 485 min rubl, cəmiyyət isə şəhərə 1914-cü ildən bəri ödəməkdən imtina etdiyi 205 min rubl icarə haqqını ödəyib.

Bundan başqa, şəhər gəmiçilik şirkətinə ellinq və anbarlar tikmək üçün başqa torpaq sahəsi ayırılıb və s.

Bütün bunlar barədə səhmdarlara məlumat verən İdarə Heyəti şəhər rəhbərliyi ilə belə bir sövdələşmənin təsdiq olunmasını xahiş edir.

Səhmdarların ümumi yığıncağı sövdələşməyə razılıq verir və Bakı şəhər rəhbərliyi ilə uzun illərdən bəri davam edən münaqişəyə son qoyulur.

Bütün hakimiyyət... o cümlədən gəmiçilik sovetlərə!

1917-ci il nəinki gəmiçilik təsərrüfatı, bütövlükdə Rusiya üçün daha ağır il kimi başlayır. Ölkədəki tətilər və inqilablar, iqtisadi çətinliklər və maliyyə böhranları gəmiçiliyi də böhran vəziyyətinə salır.

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin Lənkəran agentinin Bakıya göndərdiyi 19 sentyabr 1917-ci il tarixli məktub o illərin mənzərəsini göz önündə canlandırır: “Ehtiramımı ifadə edərək Sizə bildirirəm ki, hazırda buranın əhalisi çörək qıtlığından əziyyət çəkir. Qiymətlər hər gün bahalaşır. Kontorun 35 nəfər işçisi çörək növbələrində dayandığından səhərlər gəmiləri boşaltmaq üçün vaxtında işə gələ bilmir. Ona görə də fəhlələr narahatdırlar, işdən çıxmaq məcburiyyətində qalırlar”.

Lənkəran agentinin məktubunun sonunda xahiş edir ki, kontorun işçiləri üçün Bakıdan 35 kisə un göndərsin...

1917-ci ilin oktyabrında Rusiyada bolşeviklər hakimiyyətə gəlir, bütün hakimiyyət sovetlərinin - fəhlə-kəndli hökumətinin əlinə keçir.

1918-ci il yanvarın 23-də Rusiya Xalq Komissarları Sovetinin sədri V.İ.Lenin “Donanmanın milliləşdirilməsi haqqında” dekret imzalayır. Bu dekretə əsasən, bütün donanma dövlət mülkiyyəti elan olunur. Yerli hakimiyyət orqanlarına donanmanı nəzarətə götürmək əmr olunur, bütün gəmiçilik cəmiyyətlərinə komissarlar təyin edilir. Əvvəllər bu cəmiyyətlərə rəhbərlik edən direktorlar və idarəçi səhmdarlar işdən kənarlaşdırılır.

1918-ci il martın 5-də RSFSR XKS¹²-in dekreti ilə Ali Xalq Təsərrüfatı Şurası yanında Su Yolları Şöbəsi yaradılır. Həmin ilin mayında isə bu şöbə XKS-in qərarı ilə Baş Su Nəqliyyatı İdarəsinə (rus dilində “Qlavvod”) çevrilir. Ali Xalq Təsərrüfatı Şurası “Dəniz və çay ticarət donanmalarının və su yollarının idarə edilməsi haqqında Əsasnamə”ni təsdiq edir, həmin Əsasnamə ilə Baş Su Nəqliyyatı İdarəsi 5 nəfərdən ibarət Ali Kollegiya tərəfindən idarə olunur.

1918-ci ilin mayında “Qlavvod”un nümayəndəsi silahlı matroslarla “Kavkaz i Merkuri”nin Petroqraddakı İdarə Heyətinin yerləşdiyi binaya gələrək onun fəaliyyətinin dayandırıldığını elan edir.

12. RSFSR XKS – Rusiya Sovet Federativ Sosialist Respublikasının Xalq Komissarları Soveti

Cəmiyyətin Bakı kontoru isə işini hələ davam etdirir, əvvəlki qaydalarla Petroqrada hesabatlar göndərirdi. Lakin tezliklə Rusiyanın paytaxtında gedən siyasi proseslər Bakıda da əks-səda verir. Şəhər iqtisadiyyatı tənəzzülə uğrayır, Xəzərdə fəaliyyət göstərən gəmiçilik şirkətləri maliyyə böhranı yaşayır. Bakıda banklar fəaliyyətini dayandırdığından şirkətlərin hesabına pul daxil olmur. Petroqraddan da pul əsginasları gəlmədiyi üçün işçilərə əmək haqqı ödəmək çətinləşir.

Rusiyada baş verən inqilabi dəyişikliklərlə əlaqədar Xəzər dənizi vasitəsilə Həştərxanla gəmi əlaqəsi, demək olar ki, dayandırılır və qeyri-müəyyənlik dövrü başlanır...

IV HISSƏ

Əldən-ələ keçən Xəzər...

Bakıda ilkin sovetləşmə və gəmiçilik

1917-ci ilin oktyabrında baş verən çevrilişdən sonra Rusiya imperiyasının hər yerində ictimai-siyasi vəziyyət gərginləşmiş, imperiyanın əsas sənaye şəhərlərindən olan Bakıda da vəziyyət nəzarətdən çıxmışdı. Oktyabr inqilabından təxminən bir həftə sonra – noyabrın 15-də (bundan sonra tarixlər yeni təqvimlə verilir – M.H.) Bakı rayonunda bütün hakimiyyət Bakı Sovetinə keçir. Qısa vaxtdan sonra isə Bakı Sovetinin İcraiyyə Komitəsi ali hakimiyyət orqanı elan edilir, bir sözlə, Bakıda hakimiyyət dəyişir.

Bütün bu proseslər Xəzər gəmiçiliyinə də təsirsiz qala bilməzdi.

1917-ci il noyabrın 24-də Rusiya xalq ticarət və sənaye komissarı A.Şlyapnikovun imzaladığı dekretlə ticarət gəmiçiliyi və ticarət limanları şöbələri Ümumrusiya Dəniz və Çay Ticarət Donanmasının Mərkəzi Komitəsinə verilir. Rusiyada 1917-ci ilin avqustunda yaradılan bu Komitə bir növ su nəqliyyatı işçilərinin həmkarlar təşkilatı idi.

Elə imzalandığı gün dekretin mətni teleqramla Bakıya - ticarət limanına da göndərilmişdi. Teleqramın mətni bu sözlərlə bitirdi: “Yerli müəssisə və təşkilatlara məlumat verin”.

Bu, həm də o demək idi ki, yerlərdə bu qaydaya əməl edin...

“Kavkaz i Merkuri”nin Bakıdakı körpüsü.



Bakı Ticarət Limanına bir neçə gün sonra göndərilən əmrə isə bildirilirdi ki, ticarət limanlarının rəislərinin vəzifəsi bundan sonra ticarət limanlarının kapitanı, dənizçilik məktəblərinin rəisləri isə dənizçilik məktəblərinin müdiri adlandırılır.

Bakı Fəhlə və Əsgər Deputatları Sovetinin İcraiyyə Komitəsinin Bakı Ticarət Limanına göndərdiyi 14 fevral 1918-ci il tarixli məktub isə artıq limanın idarəçiliyi barədə direktiv xarakter daşıyırdı: “Bakı Ticarət Limanının idarə olunması ilə əlaqədar bütün işləri Bakı Ticarət Donanması dənizçilərinin ümumi yığınağı tərəfindən seçilmiş Komissiyaya verməyi təklif edirik”.

Komissiya üzvlərinin siyahısı da var idi: Konkovski, Axundov, Novikov, Kuptsov və Zemtsov.

Əslində, 1918-ci ilin əvvəllərində Bakıda nəinki ictimai-siyasi, həm də iqtisadi vəziyyət olduqca ağır idi. Bütün sahələr kimi gəmiçilik təsərrüfatı da gərgin vəziyyətə düşmüş, dənizlə yük daşımaları, demək olar ki, dayanmışdı.

Xəzər Dəniz Gəmi Sahibləri İttifaqının 1918-ci il fevralın 23-də Dövlət Bankının Bakı şöbəsinə ünvanladığı məktubda da bu gərginlikdən söhbət açılır, gəmiçilik şirkətlərinin heç bir pul dövryyəsi olmadığı xatırlanır, pul köçürmələrində yaranan problemin ciddi fəsadlar törədəcəyi vurğulanırdı. İri gəmiçilik firmalarının mövcudluğunun sual altında olduğunu qeyd edən məktub müəllifləri bildirdilər ki, yaxın vaxtlarda onlar fəaliyyətlərini dayandırmalı olacaqlar. Belə kritik vəziyyətdə olan şirkətlərin siyahısında “Kavkaz i Merkuri”, “Samolyot”, “Okean” və başqalarının adları çəkilirdi.

Məktubda qeyd edilirdi: “Bu şirkətlərin fəaliyyətini dayandırması ilə Bakı şəhər əhalisini dəniz vasitəsilə ərzaq almaq imkanından məhrum olmaq təhlükəsi gözləyir. Həmçinin sənaye sahələri də fəaliyyətini dayandırmalı olacaq, nəticədə Rusiya əhalisi işiqdan və yanacaqdan məhrum ediləcək”.

Bu təhlükəni nəzərə alan Gəmi Sahibləri İttifaqı Dövlət Bankının Bakı şöbəindən xahiş edir ki, gəmi sahiblərinə onların gəmilərinin girov qoyulması müqabilində təcili ssuda verilməsinə kömək etsin və bununla da gəmiçiliyin düşdüyü kritik vəziyyətdən çıxması və Xəzər dənizində böyük zəhmət hesabına yaradılmış nəqliyyat sisteminin xilas edilməsi mümkün olsun.

Bu məktub həmin dövrün bəzi məqamlarına işıq salır. Həm də aydın olur ki, o vaxt şəhər əhalisinin ərzaqla təminatında gəmiçilik şirkətlərinin rolu əvəzsiz imiş. O vaxt şəhər sənayesinin taleyi də az qala bütünlüklə gəmiçiliklə bağlı olub.

Belə iqtisadi çətinlik və siyasi qeyri-müəyyənlik şəraitində Bakıda məlum mart qırğınları başlanır.

Mart hadisələri zamanı Xəzər dəniz nəqliyyatına nə qədər ziyan dəydiyi barədə arxivlərdə konkret sənədlər tapmaq mümkün olmasa da, həmin günlərdə Xəzərin gəmiçilik təsərrüfatının da böyük itkilərlə üzləşdiyini söyləmək olar.

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində Xəzərdə bir neçə gəmisi və yanalma körpüsü olan İ.A.U. və U.Hacıyevlərin gəmiçilik şirkətinin adından Yollar Nazirliyinə ünvanlanmış bir məktub saxlanılır. Məktub müəllifləri mart hadisələri zamanı onlara məxsus 21 nömrəli körpünün yandırıldığını, hadisələrdən sonra milyonlarla vəsait qoyaraq, yenidən körpü tikdiklərini bildirirlər.

Təbii ki, körpüsü yandırılan, gəmilərinə ziyan vurulan şirkətlər bununla məhdudlaşmırdı.

1918-ci ilin məlum mart qırğınlarından xeyli sonra – aprelin 25-də erməni millətçisi və bolşevik Stepan Şaumyanın rəhbərliyi altında Bakıda Sovet Hakimiyyəti elan olunmuşdu. Özünü “Bakı kommunası” adlandıran bu qurumun icraedici orqanı Bakı Xalq Komissarları Soveti idi. Bu qurum, necə deyərlər, şəhərdə hakimi-mütləq olduğu üçün istədiyi addımları atır, heç bir qayda-qanun və ədalət prinsipi gözləməirdi.

Xalq Komissarları Soveti gəmiçilik şirkətlərinin gəmilərini və digər əmlaklarını “inqilabi məqsədlər” adı altında asanlıqla müsadirə edir, bolşevik hökumətinin məqsədlərinin reallaşmasına yönəldirdi. 1918-ci ilin aprelinde “Nobel qardaşları şirkəti”nə ünvanlanmış bir məktubda həmin niyyət açıq ifadə

edilmişdi: “İnqilabi Müdafiə Komitəsi nəzərinizə çatdırır ki, İnqilabi Müdafiə Komitəsi üçün, qaçqınların daşınması məqsədilə Ərzaq Direktorluğunun tələbatı üçün gəmiləri müsadirə etmək hüququ bilavasitə su nəqliyyatı komissarı Krilov yoldaş vasitəsilə Su Nəqliyyatının rəhbərliyi üzrə Kollegiyaya məxsusdur. Müsadirə edilmiş gəmilər üçün yanacaq, su və sair materiallar götürmək hüququ həmin kollegiyaya və həmin komissara verilir, onlara bu barədə mandat təqdim edilir.

Ona görə də Bakı şəhəri və onun rayonlarının İnqilabi Müdafiə Komitəsi sizə əmr edir ki, kollegiyanın və komissar Krilovun ilk tələb etdiyi andan lazımi materialların verilməsini təmin edəsiniz”.

Bu, Bakıda artıq 50 ilə yaxın azad sahibkarlıqla məşğul olan Nobel qardaşlarına yeni hakimiyyətin – sovetlərin ilk olsa da, amma son tələbi deyildi...

Xəzər donanmasının birinci milliləşdirilməsi

Bakıda bolşevik hakimiyyəti dövründə gəmiçilik şirkətləri daha bir qeyri-peşəkarlıq və qeyri-müəyyənliklə üzləşirlər. Az qala hər gün gəmiçilik şirkətlərinə bolşeviklərin Bakıda fəaliyyət göstərən çoxsaylı idarəçilik və nəzarət orqanlarından müraciətlər daxil olur ki, bu və ya digər şəxsləri gəmi ilə bu və ya digər şəhərə pulsuz aparsınlar. Vəziyyət o həddə çatır ki, 1918-ci ilin mayında “Kavkaz i Merkuri” şirkətinin rəhbərliyi XKS-in İcraiyyə Komitəsinə müraciət yazmalı olur: “Müxtəlif şəxslər cəmiyyətin gəmilərində pulsuz getmək hüququ verilməsi tələbilə fasiləsiz olaraq bizim şirkətə müraciət edirlər. Özü də bu adamlar gəmiyə pulsuz minmək barədə müxtəlif təşkilatların və ya komissarlıqların məktublarını təqdim edirlər. Bu təşkilatlar arasında Gömrük İdarəsi nəzdində komissarlıq, Zaqafqaziya Dəmir Yolu İdarəsi, Culfa-Bakı dəmir yolu idarəsi və başqaları var.

Ona görə də şirkət xahiş edir ki, yuxarıda adı çəkilən təşkilatlar hər hansı şəxsin hökumət, daha doğrusu, Bakı “Sovdep”inin İcraiyyə Komitəsi hesabına aparılmasına ehtiyac hiss edəndə həmin “Sovdep”in İcraiyyə Komitəsindən bu adamların pulsuz aparılması barədə xüsusi tələbname əlsinlər”.

Bu məktub 1918-ci ilin mayında Bakıda hökm sürən ictimai-siyasi xaosun, idarəçilikdəki özbaşınalığın, qeyri-müəyyənliyin göstəricisidir.

“Kavkaz i Merkuri” şirkətinin məktub göndərdiyi ünvanlar özlüyündə “rəhbər təşkilatlar”ın çoxluğunu da sübut edir: Fəhlə, Əsgər və Matros Deputatları Sovetinin İcraiyyə Komitəsi, Bakı Hərbi İnqilab Komitəsi, Bakı və onun rayonlarının İnqilabi Müdafiə Komitəsi, Sərnişin Hərəkatının Tənzimlənməsi Komissiyası, su nəqliyyatı komissarı, gömrük komissarı, ticarət limanı komissarı, Qızıl Ordunun Baş Qərargahı, Bakı Hərbi Donanması və s. Siyahı xeyli uzundur. O vaxt bu qədər təşkilat gəmiçilikdən pulsuz adam aparmaq barədə göstəriş vermək hüququna malik idi...

Gəmiçilik şirkətinə müraciət forması da çox sadə idi: “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinin sədrinə. Xahiş edirəm, Ticarət Limanının bu məktubu təqdim edən hesabdarı Q.Starostinin Bakıdan Həştərxana pulsuz aparılmasına şərait yaradasınız. İmza: Limanın komissarı”.

Hər gün bu məzmununda onlarla məktub alan şirkət rəhbərliyi Xalq Komissarları Sovetinə müraciətinin sonunda “Kavkaz i Merkuri”nin iqtisadi çətinliklərini də xatırladırdı: “Bizim gəmiçilik şirkəti hazırda kəskin pul böhranı yaşadığından qulluqçulara bu ilin aprel ayı üçün əmək haqqı tam ödənilməyib. Digər tərəfdən, bizim gəmiçilik şirkəti hazırda yalnız sərnişin daşımalarından gələn gəlir hesabına yaşayır, çünki yük daşımaları, demək olar ki, yoxdur”.

“Bakı kommunası” iqtisadiyyat üzərində nəzarəti həyata keçirmək üçün neft sənayesinin milliləşdirilməsinə xüsusi əhəmiyyət verirdi. Xalq Komissarları Soveti 1918-ci il iyunun 2-də bu barədə qərar qəbul etmiş, bunun ardınca Xəzər Ticarət Donanması da milliləşdirilmişdi.

Bakı Xalq Komissarları Sovetinin sədri S.Şaumyanın imzaladığı “Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında dekret”in birinci maddəsində deyilirdi ki, “kimə məxsusluğundan asılı olmayaraq, bütün Xəzər Ticarət Donanması özünün daşınar və daşınmaz əmlakı ilə birlikdə Rusiya Sosialist Federativ Sovet Respublikasının bölünməz mülkiyyəti elan olunur”.

Dekretin ikinci maddəsində milliləşdirilən müəssisələrin təsnifatı verildi. Bu siyahıya ticarət donanmasına xidmət edən bütün sahil qurğuları və müəssisələr, emalatxanalarla bərabər tərsanələr, mexaniki zavodlar, üzən vasitələr, mayedolduran stansiyalar, gəmilərin yüklənməsi üçün mövcud olan qurğular və s., bir sözlə, gəmiçiliyə xidmət edən bütün müəssisə və təşkilatlar daxil idi.

Bu dekretin tələbi ilə milliləşdirilmiş Xəzər Ticarət Donanmasının idarə edilməsi məqsədilə Xəzər Vilayət Su Nəqliyyatı İdarəsi təsis olunur. Yeni müəssisə Su Nəqliyyatı İşçiləri İttifaqının 5, Xalq Komissarları Sovetinin 3, Yollar və Su Nəqliyyatı Komissarlığının 3 nümayəndəsinin daxil olduğu 11 nəfərlik heyət tərəfindən idarə edilir.

Volqa çayı və Həştərxan reydi istisna olmaqla bütün limanları ilə Xəzər dənizi və ona tökülən çaylar Xəzər Vilayət Su Nəqliyyatı İdarəsinin fəaliyyət rayonu hesab edilir.

Gəmilərdə bayraqlar dəyişdirilir

Yeni dekretlə tələb olunurdu ki, milliləşdirildiyi andan Xəzər Ticarət Donanmasının bütün gəmilərindəki üçrəngli bayraq ağ hərflərlə R.S.F.S.R. yazılmış qırmızı bayraqa əvəz olunsun. Maraqlıdır ki, o dövrdə Bakıda qırmızı parça tapmaq müşkül işə çevrilmişdi...

Bu faktı “Kavkaz i Merkuri” şirkətindən Xəzər Vilayət Su Nəqliyyatı İdarəsinə və Bakı Ticarət Limanına ünvanlanmış 23 iyul 1918-ci il tarixli məktub da təsdiq edir: “Sizin bütün gəmilərdə qırmızı bayraq qaldırılması barədə qərarınızla əlaqədar keçmiş “Kamvo” donanmasının müvəqqəti təchizat şöbəsi ehtiramla bildirir ki, gəmilərə bayraq hazırlanması üçün qırmızı parça tapılmır. Bakıda açıq satışda qırmızı bayraq parçası yoxdur. Belə parça üçün Xalq Təsərrüfatı Şurasına və Vilayət Su Nəqliyyatı İdarəsinə müraciət etsək də, bu günə qədər parça gətirilməmişdir.

Ona görə də lazımi materialla təmin edilməyincə gəmilərdə qırmızı bayraqa bağlı tələbinizi yerinə yetirə bilmirik”.

Bu hadisələr Bakıda ictimai-siyasi vəziyyətin olduqca gərgin vaxtlarına təsadüf edirdi. Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsindən təxminən bir həftə əvvəl Zaqafqaziya Seymi buraxılmışdı. 1918-ci il mayın 26-da Gürcüstan dövlət müstəqilliyini elan etmiş, bir gün sonra Tiflisdə Azərbaycan Milli Şurası, mayın 28-də isə Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti yaradılmışdı.

Bundan sonra cümhuriyyətin rəhbərləri Gəncə şəhərinə gələrək, müvəqqəti olaraq burada məskunlaşmış və yeni hökumətin strukturlarını formalaşdırmağa başlamışdı. Çünki Bakıda hakimiyyət bolşeviklərin əlində idi.

Hələ bu hadisələrdən xeyli əvvəl - 1917-ci ilin oktyabrında Rusiyada baş verən sosialist inqilabı dünyada gedən ictimai-siyasi proseslərə ciddi təsir etmişdi. Bu inqilab həm də Rusiya ilə Böyük Britaniya arasında illərdən bəri təsir dairələri uğrunda gedən mübarizəni bir az da dərinləşdirmişdi.

1918-ci ildə Antanta blokunun¹³ Londonda keçirilən bir yığıncağında Rusiyanın təsir dairələri bölüşdürülür və bu dağılmış imperiyanın cənub-şərq ərazisi Böyük Britaniyanın payına düşür.

“Stabillik və bolşevizmə qarşı durmaq” adı ilə çıxış edən Britaniya həmin regionda möhkəmlənmək qərarına gəlir, Azərbaycanın da daxil olduğu həmin ərazidə hərbi-siyasi gücünü artırır: Bakı neftinə və Xəzər dənizinə sahib çıxmaq üçün...

1918-ci ilin yazında Bakıda bolşeviklərin mövqelərinin möhkəmlənməsi Qərb dövlətlərinin Cənubi Qafqazda fəallaşmasına səbəb olmuşdu. Onda Almaniya hökuməti də Bakı neftinə sahib çıxmaq planları cızırdı.

1918-ci il yayın əvvəllərində Bakıda ictimai-siyasi vəziyyətin gərginləşməsi ingilislərin planlarına düzəlişlər edir. Bu dövrdə ingilis komandanlığı Bakıya girmək niyyəti ilə İrəvanın şimalında qoşun his-

13. Böyük Britaniya, Rusiya və Fransadan ibarət hərbi-siyasi blok

sələri toplamaqda davam edir. İngilislər həm də yerli bolşevik qüvvələri və daşnaklarla əlaqə qururlar. İyulun 25-də Bakı Sovetinin fəvqəladə iclasında ingilislərin dəvət edilməsi ilə bağlı fikir ayrılığı yaranır və esərlərin ingilisləri Bakıya dəvət etmək, koalisiya hökuməti yaratmaq barədə təklifi keçir. Bu məsələ ətrafında yaranan siyasi böhran nəticəsində “Bakı kommunası” süquta uğrayır və Bakıda hakimiyyət “Sentrokaspi diktaturası” adlanan qurumun əlinə keçir. “Sentrokaspi” “Xəzər Hərbi Donanmasının Mərkəzi Komitəsi” adlanan eser-mənşevik-daşnak yığınağının qısaldılmış adı idi.

Sovet hakimiyyətini qəbul etmədiyi üçün Rusiyadan qaçıb İrandakı ingilis qoşunlarının himayəsinə sığınmış rus zabiti Lazar Biçeraxov “Sentrokaspi diktaturası” qoşunlarının komandanı elan edilir.

İyulun 31-də Bakı Xalq Komissarları Soveti fəaliyyətini dayandırır.

General Denstervil Xəzərdə gəmiçilik haqqında

“Sentrokaspi diktaturası” ingilislərin Bakıya gəlməsinə razılıq verdiyindən avqustun 4-də 40 nəfərlik ilk ingilis dəstəsi Bakı limanına daxil olur. Avqustun 6-da dəstənin başçısı general Lionel Denstervil bəyanat yayır ki, “ingilis qoşunları Azərbaycana müttəfiqlərin razılığı və Bakı sakinlərinin dəvəti ilə gəlib” və məqsədi almanlarla və türklərlə mübarizə aparmaqdır.

Müraciətdə xüsusi qeyd olunurdu ki, ingilislər Rusiyanın daxili işlərinə qarışmayacaq, bütün siyasi partiyalar fəaliyyətini davam etdirəcək, burda yaşayan bütün millətlər bərabərdir və s.

General L.Denstervili gətirən “Prezident Kryuger” gəmisi Bakı limanına avqustun 17-də çatır. İngilis general vaxtilə “Kavkaz i Merkuri”yə məxsus olan bu gəmini yüksək keyfiyyətinə və tutumuna görə özünə qərargah kimi seçmişdi. Baxmayaraq ki, bir şəxsiyyət olaraq Kryuger ingilislərin düşməni sayılırdı...

General Denstervil sonralar xatirələrində bu gəminin adının “nəhs”liyindən də bəhs edəcəkdi. Çünki Paul Kryuger 1883-1900-cu illərdə Cənubi Afrika Respublikasının prezidenti olmuş, bundan əvvəl o, ərazidə yaşayan burların ingilislərə qarşı başlayan azadlıq mübarizəsinə rəhbərlik etmişdi.

General L.Denstervil.

Təbii ki, “Kavkaz i Merkuri” şirkəti 1902-ci ildə Rusiyanın Kamsko-Votkin zavoduna “Prezident Kryuger” adlı gəmi tikilməsi barədə sifariş verəndə heç kimin ağına gələ bilməzdi ki, bir vaxtlar bu gəmidə ingilis qoşunlarının hərbi qərargahı yerləşəcək. Yeri gəlmişkən, xatırladaq ki, bundan bir neçə ay sonra Bakıya müttəfiq qoşunların nümayəndəsi kimi daxil olacaq başqa bir ingilis generalı – U.Tomson da məhz “Prezident Kryuger” gəmisindən istifadə edəcəkdi. Bu da təsadüfi deyildi...

General Denstervil Bakıda özünə qərargah seçdiyi gəmini sonralar xatirələrində belə xarakterizə etmişdi: “Kryuger” Xəzər dənizindəki gəmilərdən ən sürətli idi; gəmidə mənim qərargahımın, katiblərimin və dəftərxanamın, hələ üstəlik 300 nəfər əsgərimin yerləşməsi üçün şərait var idi. Lazım gəlsə, yuxarı göyertədən istifadə etməklə daha 800 nəfər də yerləşdirmək olardı”.

Generalın gəmisi “Kavkaz i Merkuri”nin Bakıdakı anbarlarının yanında, elə bu şirkətin körpüsündə lövbər salır və Bakıda olduğu müddətdə daim bu körpüdə dayanır.

Denstervil xatirələrində həmin dövrün gəmiçilik təsər-



rüfatında vəziyyəti də təsvir edir: “Hər şey “milliləşdirildi” üçün limanın gəlirləri, demək olar ki, sıfıra enmişdi. Xəzər dənizində bütün gəmiçilik şirkətləri milliləşdirilmişdi və gəmilər heç kimə heç nə ödəmirdilər. Bu vəziyyət liman qulluqçularını çətin vəziyyətə salmışdı. Komandor Norrislə bizim üçün münasib olan şərtlər daxilində onlarla iş qurduq. Liman qulluqçularına əmək haqqı vermək və limanın istismar xərclərini ödəmək öhdəliyi götürdük, bir şərtlə ki, bütün gəlirlər bizə çatsın. Bu şərtlər “Sentrokaspi” hökuməti tərəfindən təsdiq olunmadı, bu müqaviləyə dair bütün sənədlər Bakının süqutuna qədər bizimlə hökumət arasında “səyahətdə” oldu”.

General Denstervil xatirələrində o dövrdə Xəzərdə yük daşımalarının tamamilə dayanmasının səbəbini sadə dillə belə izah etmişdi: “Bakıda biz həm də ərzaq böhranı ilə rastlaşmalı olduq. Şəhərin özündə ərzaq malları istehsal edilmirdi. İnqilab baş verəndən sonra isə bu məhsulların daşınması azalmışdı. Nə qədər ki, istehsalçı, vasitəçi və gəmi xəttinin sahibi ərzaq mallarının daşındığı hər əməliyyatdan qazanc götürürdü, onda Xəzər dənizinin bütün limanlarından lazımi ərzaq məhsulları daşımaq çox sadə bir iş idi. Amma sosialist təsərrüfat sistemi şəraitində hər cür “milliləşdirmələrlə” mal daşınması, demək olar ki, sıfıra enmişdi. Mallar göndərildikləri limanlarda milliləşdirilmişdi, gəmilər də milliləşdirilmişdi. Belə bir şəraitdə kommersiya ilə məşğul olmaq heç kimə sərfəli deyildi. Şəxsi təşəbbüskarlıq yox olmuşdu, dövlət müəssisələri isə işləmirdi”.

Yəqin ki, Xəzərdə gəmiçilik sahəsində 1918-ci ilin yayında yaranmış vəziyyətin bundan sadə və anlaşıqlı izahını vermək mümkün deyil...

Cümhuriyyətin gəmiçiliklə bağlı ilk qərarı

1918-ci ilin sentyabrında Qafqaz İslam Ordusu Bakını eser-daşnak qüvvələrindən azad etmək üçün şəhərə yaxınlaşır, sentyabrın 15-də Bakını azad edir və nəticədə “Sentrokaspi diktaturası” süquta uğrayır. General Denstervil gəldiyi gəmi ilə Bakıdan Petrovsk (indiki Mahacqala) limanına qaçır...

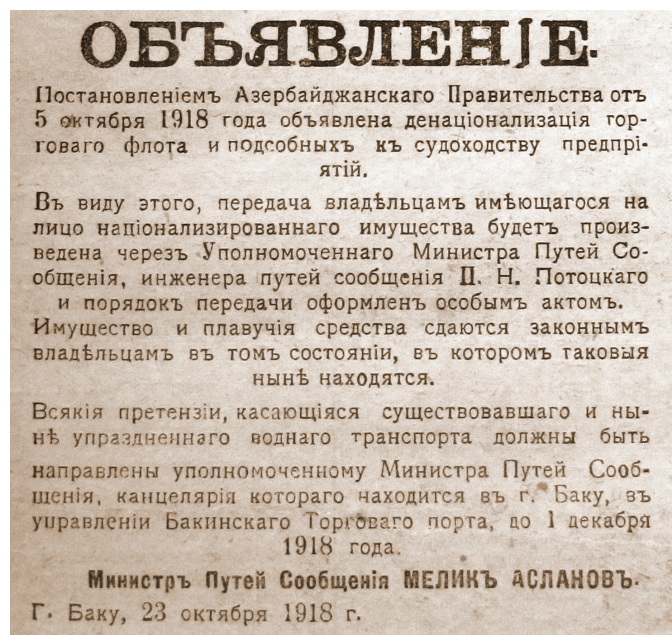
İngilislər Bakını tərk edəndən sonra - 1918-ci il sentyabrın 17-dən Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti hökuməti Bakıda fəaliyyət göstərməyə başlayır.

Yeni hökumətin Bakıda qəbul etdiyi ilk qərarlardan biri neft sənayesinin dövlətsizləşdirilməsi, daha doğrusu, milliləşdirmənin ləğv edilməsi barədə olur. Bu haqda Azərbaycan Cümhuriyyəti Nazirlər Şurasının qərarı 7 oktyabr 1918-ci il tarixli “Azərbaycan” qəzetinin (rus dilində) birinci səhifəsində dərc edilib. Qərarın birinci bəndində deyilirdi: “Keçmiş Bakı Xalq Komissarları Sovetinin Bakı quberniyası ərazisindəki neft sənayesi müəssisələrinin və buna müvafiq müəssisələrin, o cümlədən Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi, habelə həmin müəssisələrin idarə edilməsi qaydaları haqqında verdiyi bütün dekret və sərəncamlar ləğv edilmiş hesab olunsun”.

Həmin qərara əsasən, bütün mədənlər, zavodlar və gəmilər, onların əmlakı və s. dərhal əvvəlki sahiblərinə və səlahiyyətli nümayəndələrinə qaytarılırdı.

Hökumətin daha bir qərarı ilə Xəzər dənizində gəmiçilik təsərrüfatı bütünlüklə Yollar Nazirliyinin tərkibinə daxil edilir. Azərbaycan hökuməti Yollar Naziri vəzifəsinə dəmir yolu işləri sahəsində böyük təcrübəsi olan məşhur ixtira-

Azərbaycan Xalq Cümhuriyyətinin gəmiçiliklə bağlı ilk qərarlarından. 23 oktyabr 1918-ci il.



çı-mühəndis Xudadat bəy Məlik-Aslanovu təyin edir. Sonrakı dörd hökumət kabinələrində də Yollar Naziri vəzifəsini X.Məlik-Aslanov tutmuşdur.

Yollar Nazirliyinin strukturuna dəmir yolları idarəsi, su və şose yolları idarəsi daxil idi. Bakı Dənizçilik Məktəbi, Azərbaycan dəmir yolunun mühafizəsi idarəsi və Bibiheybət buxtasının torpaqlanması idarəsi də nazirliyin tabeliyinə verilmişdi.

“Azərbaycan” qəzetinin 16 oktyabr tarixli nömrəsində xəbər verilirdi ki, Yollar Nazirinin əmri ilə Bakı Ticarət Limanının idarəetməsi bərpa edilir və limanın rəisi vəzifəsinin icrası müvəqqəti olaraq Yollar Nazirliyinin mühəndisi Pavel Pototskiyə həvalə olunur.

Qəzetin 25 oktyabr tarixli nömrəsində isə Yollar Naziri X.Məlik-Aslanovun adından elan dərc edilmişdi: “Azərbaycan hökumətinin 5 oktyabr 1918-ci il tarixli qərarı ilə ticarət limanı və gəmiçiliyə aid yardımçı müəssisələr dövlətsizləşdirilir. Bu iş Yollar Nazirinin müvəkkili P.Pototski vasitəsilə həyata keçirilir və əmlakların qaytarılması xüsusi aktla təsdiq edilir”.

Həmçinin bildirilirdi ki, bu məsələyə dair hər cür iddia və şikayətlər dekabrın 1-dək Bakı Ticarət Limanında yaradılmış dəftərxanada qəbul olunur. Elan “Azərbaycan” qəzetində bir neçə gün təkrar-təkrar dərc edilir ki, hamının xəbəri olsun.

Dövlət Tarix Arxivində “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinə məxsus əmlakın öz sahibinə qaytarılması barədə aktlar saxlanılır. 1918-ci il noyabrın 2-də tərtib edilmiş aktı Azərbaycan hökuməti tərəfindən Yollar Nazirinin müvəkkili P.Pototski, “Kavkaz i Merkuri” və “Vostoçnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” tərəfindən isə mühəndis N.Spektorski imzalayıblar. Həmin sənəddə göstərilir ki, hər iki cəmiyyətə məxsus gəmilər, teploxodlar, barkaslar və digər üzmə vasitələri, eləcə də mexaniki zavodlar, ellinqlər, emalatxanalar, material anbarları, körpülər, yük anbarları, yaşayış evləri və s. əmlak öz sahiblərinə qaytarılır...

Belə təsəvvür yaranırdı ki, artıq Azərbaycan düşmən hərbi qüvvələrdən tamamilə təmizlənib və müstəqil Azərbaycan dövləti ölkəyə rəhbərliyi maneəsiz həyata keçirə bilər. Lakin...

Onda hələ Birinci Dünya Müharibəsi rəsmi olaraq başa çatmamışdı. Xüsusən, bu müharibədə Türkiyənin məğlub durumda olması vəziyyəti daha da gərginləşdirirdi.

1918-ci il oktyabrın 30-da indiki Yunanıstan ərazisində yerləşən Mudros limanında Antantanın və Türkiyənin nümayəndələri arasında Mudros barışıqı imzalanır. Müharibədə uduzan Türkiyənin barışıqın ağır şərtləri ilə razılaşmaqdan başqa yolu qalmır. Həmin sənədə əsasən, Türkiyə qoşunları Zaqafqaziyadan çıxarılır, müttəfiq dövlətlərin qoşunlarının Batumi və Bakını tutmasına icazə verilirdi.

İngilislər yenidən Bakıya qayıdır

Mudros barışıqı imzalanandan bir gün sonra Böyük Britaniyanın İranda yerləşən qoşun hissələrinin başçısı general U.Tomson qoşunların Bakıya göndərilməsi barədə öz hökumətindən tapşırıq alır.

Prosesləri narahatlıqla izləyən Azərbaycan hökuməti Ənzəliyə - general U.Tomsonla danışıqlara nümayəndə heyəti göndərir. Danışıqlar zamanı general müttəfiq qoşunların Bakıya daxil olmaqla görəcəyi işlərin xronikasını qısaca belə ümumiləşdirir: noyabrın 17-i saat 10-a qədər Bakı həm Azərbaycan, həm də türk qoşunlarından təmizlənməlidir. Bakı və onun neft sənayesi nəzarət altına alınacaq, Azərbaycanın qalan hissəsi yerli hökumətin və onun qoşunlarının ixtiyarına veriləcək. Azərbaycan müstəqil dövlət kimi tanınmır, amma İngiltərə, Fransa və Amerikanın nümayəndələri hökumət nümayəndələri ilə de-fakto əlaqə quracaq. Bütün müəssisə və təşkilatlar əvvəlki qaydada fəaliyyətini davam etdirəcək, lakin bəzi dəyişikliklərlə: U.Tomson Bakının general-qubernatoru olacaq, Bakı Şəhər Duması fəaliyyət göstərəcək, Azərbaycan Paris Sülh Konfransında öz müqəddəratını müəyyən etməklə bağlı diskussiyalarda iştirakını davam etdirəcək, Lazar Biçeraxov və onun hərbi hissələri Britaniya qoşunları ilə birlikdə Bakıya daxil olacaq və s.

Britaniya ordusunun irəli sürdüyü şərtlər ağır idi. Xüsusən ona görə ki, U.Tomson bu görüşdə Rusiya-nın 1914-cü il sərhədləri çərçivəsində bərpasının tərəfdarı olduğunu açıq etiraf etmişdi.

Azərbaycan nümayəndə heyəti generala ölkənin müstəqilliyini tanımağı təklif edir. Lakin U.Tomson müstəqilliyin “bütün Azərbaycan xalqı tərəfindən istənilmədiyi” barədə məlumatı olduğunu əsas gətirərək bu fikirlə razılaşmır.

Beləliklə, Azərbaycan hökumətinin nümayəndələrinin Bakıya qayıdaraq ingilis qoşunlarının gəlişini gözləməkdən başqa çıxış yolu qalmır.

“Azərbaycan” qəzetinin 17 noyabr 1918-ci il tarixli nömrəsində hökumətin Bakı şəhər əhalisinə rəsmi müracəti dərc edilir: “Azərbaycan hökuməti və müttəfiq qüvvələrin nümayəndəsi general Tomsonla Ənzəlidə aparılan danışıqlar nəticəsində razılıq əldə olunmuşdur. Həmin danışıqlara əsasən, bu gün, noyabrın 17-də səhər tezdən Azərbaycan paytaxtına general Tomsonun başçılığı altında müttəfiq qoşunların dəstəsi daxil olur.

Müttəfiq dəstənin bu gəlişi Azərbaycanın müstəqilliyini və ərazi toxunulmazlığını poza biləcək düş-mən hərəkəti deyil.

Bütün dövlət müəssisələri və ictimai müəssisələr, əvvəlki kimi normal fəaliyyət göstərəcək. Şəhərdə asayışı qorumaq üçün hökumət tərəfindən bütün tədbirlər görülmüşdür.

Hökumət bütün vətəndaşları sakitliyi və əmin-amanlığı qorumağa, həmçinin müttəfiq dəstəni dost-casına qarşılamağa çağırır”.

Müraciəti Nazirlər Şurasının sədri Fətəli xan Xoyski və Daxili İşlər Naziri Behbud xan Cavanşir imza-lamışdılar.

Növbəti gün “Azərbaycan” qəzeti bir gün əvvəl verdiyi müraciətin yerində düzəliş dərc etdirməli olur: “Müttəfiq hökumətlərin Azərbaycan Cümhuriyyətinin müstəqilliyini tanıması barədə bizim qəzetin dünənki nömrəsindəki elanda verilmiş məlumat düzgün deyil, çünki belə tanınma olmamışdır”.

Görünür, hökumətin xalqa müraciətindəki “müttəfiq dəstənin bu gəlişi Azərbaycanın müstəqilliyini və ərazi toxunulmazlığını poza biləcək düşmən hərəkəti deyil” cümləsi ingilislərin xoşuna gəlməmiş-di və dərhal düzəliş verilməsini tələb etmişdilər...

Həqiqətən də, onda Azərbaycan Respublikasının müstəqilliyi tanınmamışdı. İngilis-fransız-amerikan qoşunlarının Bakıya daxil olması barədə elə noyabrın 18-də qəzetlərdə dərc olunmuş xəbərlər də bu acı həqiqəti təsdiq edirdi...

Həmin məlumatlarda deyilirdi ki, noyabrın 17-də gündüz saat 1-də general Tomsonun başçılıq etdiyi müttəfiq qoşun dəstələri Bakıya gəlmişdir. Müttəfiq qoşunların qərargahının yerləşdiyi “Prezident Kryuger” gəmisi “Kamvo” cəmiyyətinin sərnişin körpüsünə yan almışdır...

Bu, vaxtilə general Denstervilin gəldiyi gəmi idi...

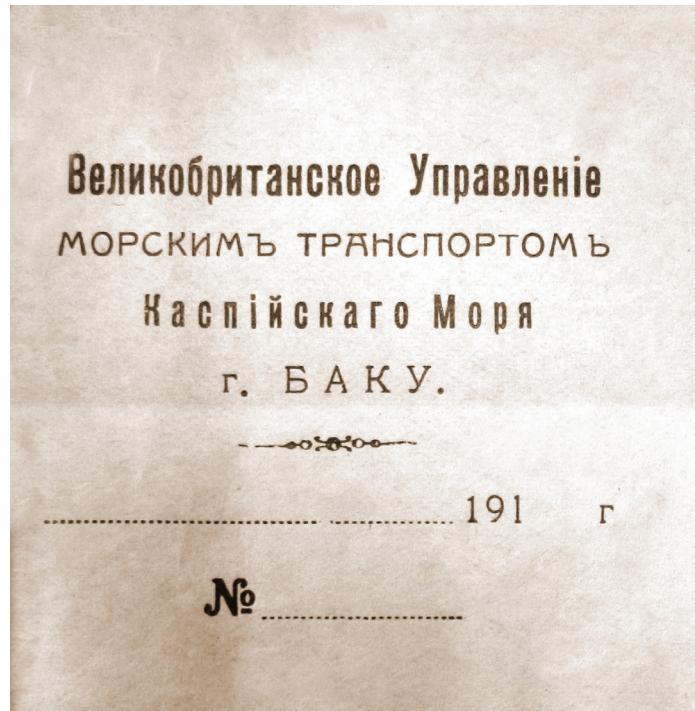
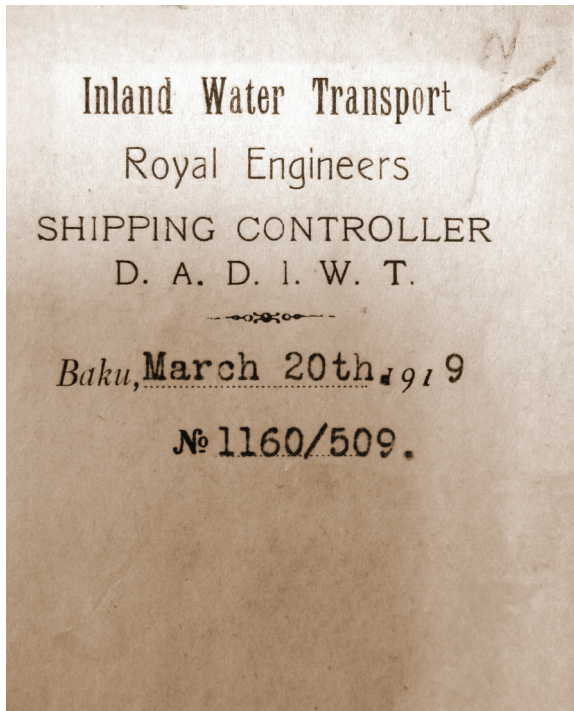
Gəminin lövbər saldığı körpü də o vaxtkı idi...

Tarix təkrar olunurdu...

...Və Bakıda hərbi vəziyyət elan olunur

General U.Tomsonu və onu müşayiət edən şəxsləri Daxili İşlər Naziri B.Cavanşir və Xarici İşlər Nazi-rinin müavini A.Ziyadxanov qarşılayır. Hökumət adından generalı A.Ziyadxanov salamlayır.

General U.Tomson cavab nitqində deyir: “Sizi Birinci Dünya müharibəsinin başa çatması münasibətilə təbrik edirəm. İngilis-fransız-amerikan qoşunlarının komandanı kimi bəyan edirəm ki, biz bura Türkiyə ilə imzalanmış müqavilə əsasında, indiyə kimi sizin ərazini mühafizə edən türk qoşunlarını əvəz etmək üçün gəlmişik. Nə indi, nə də gələcəkdə sizin daxili işlərinizə qarışmaq niyyətimiz yoxdur...”



Bakıdakı Böyük Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin blankları.

“Azərbaycan” qəzeti generalın son cümləsini iri şriftlərlə vermişdi: ...NƏ İNDİ, NƏ DƏ GƏLƏCƏKDƏ...

Qəzetin növbəti nömrəsində isə general Tomsonun əmri dərc edilir: “17 noyabr 1918-ci il saat 12-dən Bakıda hərbi vəziyyət elan olunur. Hərbi vəziyyətə mən, bu sənədi imzalayan general-mayor U.M.Tomson və müttəfiq dövlətlər adından mənim təyin etdiyim hakimiyyət orqanları rəhbərlik edəcəklər. Hərbi vəziyyət dövründə mən Bakı şəhərinin hərbi qubernatoru olacağam...”

Bakını tutandan sonra ingilislər qarşısında duran əsas məsələlərdən biri də Xəzər dənizinə nəzarəti ələ almaq idi. Britaniyanın hərbi naziri A.Milner hələ bundan xeyli əvvəl elan etmişdi ki, London “Xəzər üzərində daimi nəzarətin ələ keçirilməsinə mühüm əhəmiyyət verir”.

Ona görə də ingilislər Xəzərdə öz hərbi donanmasını yaradır. 1918-ci ilin noyabrında Xəzər Ticarət Donanmasını da özlərinə tabe etdirir və bir sıra mülki gəmiləri özləri ilə gətirdikləri silahlarla hərbiləşdirirlər.

Britaniya Dəniz Qərargahı elan edir ki, Ticarət Limanının inzibati rəhbərliyinə və gəmi komandalarına daxil olan şəxslər özlərində olan odlu silahları və patronları noyabrın 25-dən gec olmayaraq “Prezident Kryuger” gəmisinə təhvil versinlər.

Tezliklə Xəzərdə dəniz nəqliyyatının idarə olunması üçün Bakıda Böyük Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi təşkil edilir. İdarə Bakının Krasnovodsk küçəsində (indiki Səməd Vurğun küçəsi) yerləşirdi. Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinə rəhbərlik etmək isə ticarət donanmasının zabit-nəzarətçisi mayor Brauna həvalə olunmuşdu.

İngilislər Azərbaycan hökumətinin təxminən iki ay əvvəl Bakı limanına müvəqqəti rəis təyin etdiyi P.Pototskinin vəzifədə qalmasını istəmir və həmin vəzifəyə inqilabdan əvvəl uzun illər Bakı limanının rəisi olmuş və “Səntrokaspi diktaturası” dövründə vəzifədən azad edilmiş A.Danilovu təyin edirlər.

25 noyabr 1918-ci il tarixli “Azərbaycan” qəzetində xəbər verilir ki, zabit-nəzarətçi mayor Braunun sərəncamı ilə ticarət limanının rəisi vəzifəsinə yenidən A.F.Danilov təyin olunmuşdur.

Azərbaycan Yollar Naziri X.Məlik-Aslanov isə bu kadr dəyişikliyi barədə formal əmri noyabrın 28-də

imzalayır: Bakı Ticarət Limanının rəisi vəzifəsini müvəqqəti icra edən mühəndis P.Pototski limana rəhbərlikdən azad olunur.

İngilislər Xəzər donanmasını ələ keçirir

Belə qarışıq bir zamanda Bakı Uzaq Səfərlər Dənizçilik Məktəbində dərslərin başlaması bir qədər gecikir. Dərslər yalnız noyabrın sonunda bərpa edilir. Bu gecikmə şagirdlərin çoxunun ticarət donanmasının gəmilərində olması ilə əlaqələndirilirdi, donanma isə demək olar ki, fəaliyyət göstərmirdi. Ona görə də hətta ilk dərs günü hələ şagirdlərin hamısı gəlib çıxmamışdı.

Ticarət donanmasının milliləşdirildiyi dövrdə dənizçilik məktəbi Xəzər Vilayət Müvəqqəti Su Nəqliyyatı İdarəsinin tabeliyində olmuşdu. Sonradan isə Azərbaycan Yollar Nazirliyinin sərəncamına verilmişdi. Məktəbin direktoru S.Dlusski mətbuata açıqlamasında çətinliklərdən, xüsusən, mövcud bahalıq şəraitində şagirdlərin maddi vəziyyətinin ağırlığından danışmışdı. O bildirmişdi ki, kasıb şagirdlərə yardım verməkdən ötrü subsidiya almaq üçün yerli gəmiçilik şirkətlərinə və Britaniya Su Nəqliyyatı İdarəsinə müraciət etmək barədə düşünür...

Deməli, yaranmış qeyri-müəyyənlik dənizçilik təhsili sahəsində də problemlər yaratmışdı.

“Azərbaycan” qəzetinin 29 noyabr 1918-ci il tarixli nömrəsində Böyük Britaniya Hərbi Komandanlığı adından gəmiçiliklə bağlı elan dərc olunur: 1) Xəzər dənizinin bütün ticarət gəmiləri onların qanuni sahiblərinin əmlakı hesab edilir; 2) Müvəqqəti olaraq bütün gəmilər və gəmi heyətləri Britaniya Hərbi Komandanlığının sərəncamına verilir.

Bununla da noyabrın 29-dan neft məhsullarının ixracı üzərində nəzarət Britaniya komandanlığının əlində cəmləşdirilir. Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin ilk sərəncamlarından biri Britaniya hərbi komandanlığının icazəsi olmadan neftin dəniz vasitəsilə ixracının qadağan edilməsi olur.

Britaniya komandanlığının sərəncamına keçən gəmilərdən təkə yük və sərnişin daşınması üçün deyil, sırf hərbi məqsədlər üçün də istifadə olunur.

Xəzər ticarət donanması gəmilərinin hərəkət marşrutlarını da ingilislər müəyyənləşdirir. Onlar Fransaya və İtaliyaya duru yanacaq ixracına hər vasitə ilə mane olur, Bakı nefti üzərində öz inhisarçı mövqeyini saxlamağa ciddi səy göstərirlər.

Vəziyyətin belə dəyişməsi ilə əlaqədar ingilislərin gəlişinə qədər fəaliyyət göstərən Xəzər Vilayət Müvəqqəti Su Nəqliyyatı İdarəsi ləğv edilir. İngilis-fransız-amerikan müttəfiq qoşunlarının Bakı şəhərindəki komandanı general-mayor Tomsonun sərəncamı ilə su nəqliyyatının gəmiləri müttəfiq qoşunların gəlişindən sonra Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin sərəncamına keçir.

Artıq dekabrın əvvəllərində mətbuatda Bakı-Ənzəli, Bakı-Karsnovodsk, Bakı-Lənkəran-Astara, Bakı-Lənkəran-Salyan, Bakı-Lənkəran-Ənzəli-Məşədiəssr-Bəndər-Qiyaz istiqamətləri üzrə sərnişin gəmilərinin hərəkət cədvəlləri barədə elanlar verilir.

Dənizçilər tətillərdədir

1918-ci ilin axırlarında Bakıda iqtisadi vəziyyət bir az da gərginləşir, xüsusən, fəhlələrin əmək haqqı almaqla bağlı problemləri dərinləşir. Bakı fəhlələri böyük tətillə başlayırlar. Müttəfiq qoşunların komandanlığının göstərişi ilə tətillə komitəsinin rəhbərləri həbs olunur. Bundan sonra dekabrın 24-dən Bakının bütün müəssisə və təşkilatlarında tətillə elan edilir. Su nəqliyyatında çalışan fəhlələr də tətillə qoşulur.

Tətillə iştirakçılarının razılığına əsasən, bütün gəmi komandaları iş yerində olmalı, amma işə başlamamalı idi. Əgər hökumət tərəfindən güc tətbiq edilse, komandalar gəmiləri tərk edib sahilə çıxmamalı idi.

Belə bir güc tətbiq edilir.

İngilis əsgərləri tətillikdən "Knyaz Baryatinski" gəmisinə gələrək güc tətbiqi ilə tətillik dayandıraraq komandanı işə başlamağa məcbur etmək istəyirlər. Gəmi komandası tətillik komitəsinə müraciət edir, mayor Braun hadisə yerinə gəlir. Danışıqlardan sonra mayor Braun əsgərləri gəmidən çıxarır.

Mətbuatda tətillik dayandırılması ilə bağlı general Tomsonun müraciəti dərc olunur. O, tətillik dərhal dayandırılmasını, heç olmazsa, dəmir yolu və gəmiçiliyin işinin bərpasını tələb edir ki, şəhərin ərzaqla təminatı mümkün olsun.

Qarşılıqlı güzəştlər yolu ilə dekabrın 27-də tətillik dayandırılır.

Bu tətillikə bağlı su nəqliyyatı işçilərinin narazılıqlarını araşdırmaq məqsədi ilə 1919-cu il yanvarın 20-də mayor Braun Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsində su nəqliyyatı işçiləri ittifaqının nümayəndələri ilə görüş keçirir. Görüşdə mayor xatırladır ki, hazırda dəniz nəqliyyatı ilə daşımaq üçün yük olmaması, eləcə də gəmiləri təmir etməyin qeyri-mümkünlüyü üzündən gəmilərin 73 faizi boş dayanır. Lakin dənizçilərin əmək haqqı azaldılmayıb, komandalar ixtisar edilməyib. Onun sözlərinə görə, bütün gəmilərə təmir lazımdır, amma peşəkar fəhlələr çatışmır. Mayor Braun, bütün bunlara baxmayaraq, işin daha yaxşı təşkilinə çalışacağını bildirir və deyir ki, mən istərdim "burdan gedəndə Xəzər donanması bütün Avropa və Rusiyada nümunəvi donanma, onun işçilərinin ittifaqı isə ən təşkilatlanmış bir qurum kimi" tanınsın.

Braun görüşü yekunlaşdıraraq bildirir ki, siz əmək haqqı məsələsini qaldıranda gərək unutmayasınız ki, gəmiçilik ziyanla işləyir. Bununla belə, mən sizin hər birinizin yaşayış minimumunu alacağınıza zəmanət verirəm...

İngilis zabiti uzun illər gəlirlə işləyən dəniz nəqliyyatında çalışaraq normal əmək haqqı almış gəmiçilərə bu sözlərlə sanki təskinlik verirdi.

Azərbaycan parlamentində müzakirələr

O dövrdə Azərbaycan iqtisadiyyatı neftdən asılı idi. Bakıdan neftin və neft məhsullarının çıxarılmasına isə ingilislər müəyyən qadağalar qoymuşdu. Nəticədə, Bakı nefti ənənəvi bazarlarını itirmişdi. Həştərxan limanı ilə əlaqə yox idi. Britaniya hökuməti Rusiyanın blokadasını pozmamaya naminə Həştərxana neft daşınmasını qadağan etmişdi. Bu da neft ixracını və bütövlükdə neft sənayesini pis vəziyyətə salmışdı. Mədənlərdən çıxarılan neft anbarlarda yığılıb qalmışdı. Nəticədə neft hasilatı azalmış, neftin qiyməti aşağı düşmüşdü.

Müttəfiq qoşunların Azərbaycanda və Gürcüstanda olduğu dövrdə Bakı-Batım neft kəməri, istisnasız olaraq, ingilis komandanlığının ehtiyacını ödəyirdi.

Yaranmış iqtisadi çətinliklər, xüsusən, neft sənayesinin problemləri milli hökuməti narahat etməyə bilməzdi. Ona görə də Azərbaycan parlamentinin 5 fevral 1919-cu il tarixli iclasında hökumətin neft strategiyası müzakirə edilmiş, bu sahədə ortaya çıxan problemlər barədə "təriq və məabir naziri" – Yollar Naziri X.Məlik-Aslanov parlamentə ətraflı məlumat vermişdi. Nazir sözünə bir qədər romantik notlarla başlamışdı: "Məlumdur ki, bizim məmləkətimizi əhyan edən və hətta bir çox düşmən qazandıran bir sərvətimiz var - neft. İldə 500 milyon hasil olur. Əvvəlləri bu miqdarın az bir hissəsi Batıma, yerdə qalanı Rusiyaya göndərilirdi. Batıma dəmir yolu ilə 1917-ci ildə 40 milyon, digər illərdə hər il 50-60 milyon pud getmişdir. Şimdi Batıma o qədər neft göndərmək mümkün deyildir, çünki dəmir yolu ancaq 20 milyon apara bilir, əlavə neft provodu ilə də 50 milyon pud göndərilir. Qalan neft gərək burada qalsın, yəni Rusiyaya göndərlsin. Amma yol yoxluğundan Rusiyaya neft göndərmək mümkün deyildir. Bu surətdə nefti sata bilmiriz, burada da az işlənir".

Nazirin çıxışından məlum olur ki, ingilislər Bakıya gələndə qədər neft daşımaları ilə bağlı başqa planlar olub: "Almanlar burada olan zaman bizə ümid vermişdilər ki, Batımdan bizim neftimizi öz gəmilərində Ukrayna və sair məmləkətlərə daşıyaçaqlardı. Paraxodlar da hazırlanmışdı. Fəqət çox çəkmədi ovzayı-siyasiyyə dəyişdi, o ümidlər də pozuldu. Şimdi vəziyyəti-siyasiyyəyə görə bizim cövhərimizi apara-



Azərbaycan Xalq Cümhuriyyətinin Yollar Naziri X.B.Məlik-Aslanov.

caq olan ingilis və fransız gəmiləri Dardaneldən o yanadır. Digər tərəfdən məlumunuzdur ki, bizim dəmir yolumuz xarab, nizamdan düşmüş, maşınlar yanmış, neft provodu pozulmuşdur. Şimdi çox çalışaraq bunları bir qədər islah edib Batuma neft çıxarmağa müvəffəq olduq. Eyni zamanda əcnəbi məmləkətlərə neft göndərmək qəsdini ilə hamıdan əvvəl Ukrayna ilə bir iş düzəltməyə çalışdıq, müvəffəq də olduq. Şimdi ingilislər bizə söz vermişlər ki, neftimizi daşımaq üçün paraxod versinlər. Fəqət, burada da işimiz fənalıqda, çünki bu müqavilənamə bağlanan kimi Ukraynada hökumət dəyişdi, ixtişaş başlandı. Hər şəhərdə bir cərəyan, bir hökumət var, bilmirik kim ilə danışasan”.

X.Məlik-Aslanovun parlamentdə dediyi bu sözlər 1919-cu ilin əvvəllərində ictimai-siyasi, eləcə də iqtisadi vəziyyətin acınacaqlı olması barədə aydın təsəvvür yaradır: Bakıda kifayət qədər neft hasil edilir, amma onu satmaq, ölkə xaricinə çıxarmaq müşkül işə çevrilib. Xüsusən, gəmi ilə daşımalar, demək olar ki, qeyri-mümkün idi.

Çünki su nəqliyyatı ilə daşımalara ingilislərin qoyduğu məhdudiyət hələ qüvvədə qalırdı. 1919-cu ilin əvvəllərində artıq polkovnik rütbəsi almış Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin rəhbəri Braunun “Azərbaycan” qəzetinin 16 aprel 1919-cu il tarixli nömrəsində dərc edilmiş əmri bu qadağadan xəbər verirdi: “Bütün gəmilər dənizə çıxarkən Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsindən icazə almalıdır. Eyni zamanda gəmi kapitanları bütün yüklər, bu yüklərin sahibləri və hara aparıldığı barədə dənizə çıxmadan əvvəl idarəyə məlumat verməlidir”.

Rəsulzadənin həyəcanlı bəyanatı

Dəniz nəqliyyatının ingilislərin əlində olmasına baxmayaraq, Azərbaycan parlamentinin üzvləri Xəzərin gələcəyi ilə bağlı nikbin ovqatda idilər. Həmin dövrdə Həştərxanla su nəqliyyatının bərpası barədə müzakirələr də gedirdi. Lakin Həştərxana daşınacaq neftə görə ödəniş ediləcəyinə zəmanət verən yox idi. Bu qeyri-müəyyənlik parlament üzvlərini narahat edirdi. Parlamentin 1919-cu il 5 may tarixli iclasında M.Ə.Rəsulzadə bu barədə həyəcanlı bəyanat vermişdi: “Bu gün Həştərxan yolunun açılmasını bizdən tələb edənlər bizə əminiyət verirlərmi ki, heç olmasa, buraxacağımız neftin müqabilində biz möhtac olduğumuz şeyləri oradan ala biləcəyik? Yaxud o nefti aparan gəmiləri geri buraxacaqlarmı?”

Göründüyü kimi, həmin dövrdə parlament üzvlərinin Rusiya hökumətinə kifayət qədər inam və etibar yox idi...

Parlamentin həmin iclasında çıxış edən hökumət üzvü Əliağa Hüseynov da Rusiyaya neft daşımaları barədə söhbət açmışdı: “Məlumdur ki, neft gərək Rusiyaya getsin. İndi neft bir tək dəmir yolu ilə gedir. Amma dəmir yolunun da o qədər qüvvəsi yoxdur ki, nefti aparsın. Gündə 25 min pud aparır. Gündə yarım milyon pud hasilatdan 25 min pud çıxarmaqla bir şey olmaz. Gərək Həştərxana, Volqaya getsin. Bu da hökumətin və maliyyə nəzarətinin işi deyil, necə ki Məhəmməd Əmin cənabları buyurdular, bu, bir siyasi məsələdir ki, gərək başqa vaxt müzakirə olunsun. Maliyyə nəzarətinin mümkünü yoxdur ki, yolları açsın. Hər halda bu bir siyasi məsələdir”.

Həqiqətən də neft, elə neftin daşınması da o dövrdə siyasi məsələyə çevrilmiş, bu da daşımaları qeyri-mümkün etmişdi. Azərbaycan hökuməti Culfa-Bakı dəmir yolunun təmirinə xüsusi əhəmiyyət verir, bu yolla daşımaları Xəzər limanı ilə əlaqələndirməyi nəzərdə tuturdu.

Təsadüfi deyil ki, parlamentin 1919-cu il mayın 8-də keçirilən 35-ci iclasında parlament üzvü Cəmil bəy Sultanov bu məsələlərə xüsusi diqqət ayırmışdı: “Culfa-Bakı yolunun tranzit nəqliyyatı üçün böyük

əhəmiyyəti vardır. Bu yolun Xəzər dənizində limanı olduğu üçün bir tərəfdən Qərbi İranın və Türkiyənin şərq vilayətləri arasında, bu biri tərəfdən Rusiya, Sibiriya və Türkistan ilə İranın şərq qitələri arasında mal mübadiləsinə böyük yardım edəcəkdir. Kimsə dəxi bu yolu qoyub 120 verst məsafəli olan Gürcüstan və Ermənistan ilə mal daşımayacaqdır. Və belə olan surətdə tamam kirayə pulu bir tək Azərbaycana qalacaqdır. Gələcəkdə Təbriz ilə Bağdad yolu və ya Təbriz ilə İsgəndərin yolu başa gələrsə, o zaman Bakı yolu Hindistan və cənubi dərya ilə Avropa arasında ən yavuşq bir yol olacaqdır”.

Göründüyü kimi, ictimai-siyasi vəziyyətin ağır olmasına baxmayaraq, hələ 1919-cu ilin ortalarında Azərbaycan parlamentinin üzvləri dəniz nəqliyyatı ilə daşımaların perspektivləri barədə nikbin düşüncələr. Yəqin həm də ona görə ki, yaxın vaxtlarda ingilislərin Bakını tərək edəcəyi ilə bağlı şayiələr gəzirdi. Guya idarə ya tamam ləğv ediləcək, ya da “Könüllü ordu”ya veriləcəkdi. Su nəqliyyatının idarəçiliyinin İtalyanlara veriləcəyi barədə də söz-söhbət yayılmışdı.

Lakin tezliklə bu söhbətlərin şayiədən başqa bir şey olmadığı üzə çıxır. İyunun ilk günlərində mətbuatda məlumat verilir ki, Böyük Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin rəhbəri polkovnik Braunun sərəncamına əsasən, Xəzər dənizinin Petrovsk, Bakı və Krasnovodsk limanları ingilislərin idarəçiliyində qalır. Bütün ticarət gəmiləri öz sahiblərinə qaytarılır, lakin gəmilər üzərində nəzarət yenə də ingilislərin səlahiyyətində olacaq.

Parlamentdə “gəmi vergisi” barədə müzakirə

Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi iyunun 1-də Konvensiya Gəmiçiliyi Bürosu adlanan “Kavkaz i Merkur”, “Vostoçnoye”, “Samolyot” və “Rus” gəmiçilik şirkətləri ilə müqavilə bağlayır. Həmin müqaviləyə əsasən bundan sonra qısaca “Büro” adlanacaq gəmiçilik şirkətlərinə digər gəmiçilik şirkətləri ilə qarşılıqlı münasibətlərini tənzimləmək məqsədilə müvafiq müqavilələr bağlamağa icazə verilir.

İyulun 3-də Büro Xəzərin mayedaşıyan gəmi sahibləri ilə də müqavilə imzalayır. Həştərxan istisna olmaqla, Xəzərin bütün limanlarına yük daşımaları Büronun razılığı ilə, amma Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin nəzarəti altında təşkil edilir. Müqaviləyə görə, mayedaşıyan gəmi sahibləri Büronun razılığı olmadan heç bir daşıma həyata keçirə bilməzdi...

Bakı limanına aid Azərbaycan arxivlərində saxlanılan statistik məlumatlardan görünür ki, 1919-cu ilin may ayında Bakıya dəniz nəqliyyatı ilə 515.922 pud yük gətirilib, bundan bir qədər çox, daha doğrusu, 597.316 pud yük isə Bakıdan aparılıb.

Həmin dövrdə Bakıya ən çox düyü gətirilirdi. Qalan mallar isə belə sıralanırdı: quru meyvə, arpa, parça, qənd, çay, tütün, balıq, kürü, dəri məhsulları və s.

Xaricə aparılan mallar isə taxta, kerosin, dəmir, sement, benzin, neft qalıqları və s. olmuşdur. Maraqlıdır ki, qeyd edilən dövrdə Bakıdan ən az daşınan məhsul xam neftdir. Görünür, bu, ingilislərin qadağasının nəticəsidir!

Azərbaycan Cümhuriyyəti dövründə dövlət büdcəsinə daxilolmaların artırılması məqsədilə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan tədbirlərdən biri də “gəmi vergisi”nin tətbiqi olmuşdur... Məsələn parlamentin 1919-cu ilin 10 iyul tarixli 54-cü iclasında müzakirəyə çıxarılır. Müvafiq qanun layihəsini parlamentə təqdim edən millət vəkili Əbdüləli bəy Əmircanov deyir: “Keçmişdə bir qanun var idi ki, xaricdən Rusiya sularına gəlib çıxan gəmilərin tonuna dövlət xəzinəsi nəfinə 10 qəpik alınır. Gəmilərdən bir parası həmin vergidən azad olunurdu. O cümlədən, su altından gedən teleqraf xətlərinə baxıcı gəmilər var, onlardan vergi alınmazdı. Xüsusi hökumət gəmiləri vardı ki, hökumət işlərinə baxırdı, onlardan da alınmazdı. Səbiq hökumət bəhri-Xəzəri özününkü hesab edirdi. Ona görə bəhri-Xəzər gəmilərindən bu vergini almayırdı. Şimdi bəhri-Xəzərin dörd tərəfi xarici dövlət hesab olunur. Nazirin təqdim etdiyi layihəyi-qanuniyyətdə Bakıdan xaricə çıxan və gələn gəmilərin hər tonuna 10 qəpik deyil, 20 qəpik alınması təklif edilir. Ton da 61 puddur. Maliyyə büdcə komissiyası bu layihəni qəbul edirkən 20 qəpiyi az görmüşdür, çünki gəmilərin sərnişinlərindən və yüklərdən aldığı məbləğ artmışdır. Məsələn, buradan Salyana 200 manata gedirlər. Mallardan puduna 8-9 manat kirayə alırlar. Gəmilər

indi Həştərxan yaxınına gedirlər. Maliyyə-büdcə komisyonu qəbul etdi ki, gəmilərin hər tonundan 20 qəpik deyil, 50 qəpik alınsın. Bakıda olan gəmilərin 10-dan 9 payı işdədir ki, buna görə ildə yeddi milyon ton yük daşıyan gəmilər Bakıdan çıxıb Bakıya gəlir. Hər bir tondan 50 qəpik vergi almağı maliyyə-büdcə komisyonu qəbul etdi. Bu layihəyi-qanuniyyə şimdilik təqdim edilir və qəbulu xahiş olunur. Qanun layihəsi böylədir”.

Parlament qanun layihəsini növbəti iclasda qəbul edir.

“Könüllü ordu” və Xəzər donanması

Artıq 1919-cu ilin ortalarında dəniz nəqliyyatı ilə daşımaların daha da yaxşılaşdırılması istiqamətində müzakirələr genişlənir, dəniz nəqliyyatı ilə daşımalara xüsusi əhəmiyyət verilir.

1919-cu il iyunun 16-da “Kavkaz i Merkuri” və “Vostoçnoye” Cəmiyyətinin və yerli ticarət aləminin görkəmli nümayəndələrinin görüşü keçirilir. “Kamvo” Cəmiyyətinin London kontorunun nümayəndəsi çıxış edərək tacirləri ingilis bazarlarına çıxmağa həvəsləndirir. O bildirir ki, xammal burada ölü kapital kimi qalır və onu İngiltərə bazarlarına çıxarmaq lazımdır. Eləcə də İngiltərədən Zaqafqaziya üçün lazım olan malları gətirmək olar. “Kamvo”nun nümayəndəsi ingilis bazarlarında yuna, aşınmamış dəriyə, qaragül dəriyə, palıd taxtaya, xalçalara böyük tələbat olduğunu, Londondan bura isə kakao, çay, bibər və s. gətirilməsinin sərfəli ola biləcəyini söyləyir.

Gərgin fikir mübadiləsindən sonra qərara alınır ki, “Kamvo” ilə London arasında birbaşa teleqraf əlaqəsi yaradılsın və yaxın günlərdə artıq ordakı bazarın tələbatı və qiymətləri barədə yerli tacirlərə məlumat verilsin.

Görüş iştirakçıları əmin olurlar ki, İngiltərə ilə ticarət dövriyyəsi yaxın vaxtların məsələsinə çevrilir. Lakin bu arzular reallaşmır.

Əvəzində söz-söhbət gəzir ki, ingilislər Xəzər donanmasını “Könüllü ordu”ya verməyi planlaşdırır. Avqustun 2-də Yollar Naziri X.B.Məlik-Aslanov yerli ingilis komandanlığı ilə Xəzər donanmasının tələyinə dair müzakirələr aparır. Komandanlıqdan naziri əmin edirlər ki, Xəzər donanmasının “Könüllü ordu”ya veriləcəyi barədə söhbətlər şayiədən başqa bir şey deyil.

Belə vədlərə baxmayaraq ingilis komandanlığı Bakını tərk edərkən Xəzər hərbi donanmasını “Könüllü ordu”ya təhvil verir. “Könüllü ordu” Rusiyada oktyabr inqilabından sonra, əsasən, Qızıl orduya qarşı vuruşmaq üçün könüllü hərbiçilərdən təşkil olunan hərbi birləşmə idi. Rusiyada yeni hakimiyyətlə döyüşmək üçün birləşən “Könüllü ordu” hissələri 1919-cu ilin yanvarında Rusiyanın Cənubundakı Silahlı Qüvvələrlə birləşir və birləşməyə general Anton Denikin rəhbərlik edir. Məlum olduğu kimi, əsasən, Rusiyanın cənubunda fəallaşan həmin ordu hissələri Rusiyada əvvəlki hakimiyyətin bərpasına çalışır, Qafqazda müstəqil dövlətlərin, o cümlədən Azərbaycan Cümhuriyyətinin varlığına təhlükə yaradırdı.

Böyük Britaniya hökuməti bunu bilə-bilə “Könüllü ordu”nun məhz sovetlərə qarşı vuruşduğunu əsas gətirərək bu hərbi birləşməyə dəstək verirdi. Bakını tərk edərkən ingilis komandanlığının Xəzər hərbi dəniz donanmasını “Könüllü ordu”ya təhvil verməsi də bu dəstəyin tərkib hissəsi idi. Azərbaycan hökumətinin etirazlarına baxmayaraq...

Bu problem o dövrdə nəinki hökuməti, həm də parlament üzvlərini ciddi narahat edirdi. Ona görə də parlamentin 1919-cu il 11 avqust tarixli iclasında “Sosialist fraksiyası”nın üzvü Əhməd Cövdət¹⁴ hökumət üzvlərinə sual ünvanlamışdı: “Bu axır günlər içərisində daxili və xarici bir çox mühüm vəqiflər züھر etmişdir ki, onların dövlətə və cəməətimizin hüquq və hürriyyətinə çox böyük təsiri ola bilər. Bunların cərgəsindən olaraq bu axır həftələr içərisində Kəsp dənizində ingilislərin təhtikomandasında bulunan hərbi gəmiləri könüllü ordu komandanlığına verilmişdir ki, bizim sahillərimizin və xüsusən, paytaxtımızın müdafiəsi üçün bunun çox böyük təsiri vardır. 2-ci ingilis əsgərləri mətbuatda verilən xəbərlərə görə, bu ayın ortasında Zaqafqazıyanı tərk edəcəklər. Bizim üçün əsgəri nöqtəyi-nəzərdən

14. Pepinov Əhməd Cövdət Ömər oğlu (1893-1938) - ziyalı, ictimai xadim.

əhəmiyyətli olan bir çox tədbirlər ittiqaz edilməsi lazım gəlir ki, bundan dövlətin tətəmamiyyəti-mülkiyy-
yəsine bir xələl gəlməsin”.

İngilislər Bakını tərək edir

İngilislər Azərbaycan hökumətinin etirazlarına məhəl qoymadan Xəzər hərbi donanmasını “Könüllü ordu”ya təhvil verir və bundan sonra Bakını tərək etmək qərarına gəlirlər. 1919-cu il avqustun 18-də Bakıdakı ingilis qoşunlarının komandanı general Korn xarici işlər və yollar naziri ilə vida görüşləri keçirir.

İngilislərin Bakını tərək etməsi ilə əlaqədar hökumət dərhal Xəzər gəmiçiliyi üzərində nəzarəti öz əlinə almaq üçün tədbirlər görür. Avqustun 23-də Yollar Nazirliyi ilə Konvensiya Gəmiçiliyi şirkətləri (“Kavkaz i Merkuri”, “Vostoçnoye”, “Rus” və “Samolyot”) arasında müqavilə imzalanır.

Bu müqavilə su nəqliyyatı üzərində Britaniya nəzarətinin ləğvi ilə əlaqədar Xəzər dənizində sərnəşin və yük daşımalarında qayda yaratmaq məqsədilə imzalanır. Müqavilənin 1-ci bəndində belə deyilirdi.

Müqavilənin 2-ci bəndində isə göstərilirdi ki, “Xəzər dənizinin bütün ticarət gəmilərinin və gəmiçiliyin idarə edilməsi “Konvensiya Gəmiçiliyi Bürosu” adlanan “Kavkaz i Merkuri”, “Vostoçnoye”, “Rus” və “Samolyot” gəmiçilik cəmiyyətlərindən ibarət Gəmi Sahibləri İnzibati Qrupuna həvalə olunur.

Müqavilədə Konvensiya Gəmiçiliyi Bürosunun vəzifələri də göstərilirdi. Nəzərdə tutulurdu ki, bütün gəmi heyətlərinin əmək haqqı vaxtında ödənilsin, ingilislər tərəfindən tətbiq edilən xidmət şərtləri müvəqqəti olaraq saxlanılsın.

Eyni zamanda Azərbaycan hökumətinin məmurları və daşınmaq üçün verdiyi poçt yükləri mövcud qrafik əsasında fəaliyyət göstərən gəmilərə qəbul edilməli, bu daşımalar üçün xüsusi aşağı tariflər tətbiq olunmalı idi.

Bakıya gələn və gedən bütün gəmilər barədə Bakı Limanı İdarəsinə və Bakı gömrüyünə vaxtında məlumat verilməsi də tələb edilirdi.

Müqavilədə Azərbaycan hökumətinin öhdəlikləri belə müəyyənləşdirilmişdi: Yollar Nazirliyi Xəzər dənizində ticarət gəmiçiliyinə hər cür kömək etməli, bu müqavilənin icrasına nəzarət hökumətin xüsusi müvəkkili tərəfindən həyata keçirilməli idi. Həmin müvəkkilin icazəsi olmadan Bakı limanından bir gəmi belə çıxıb bilməzdi.

İngilislərin gəmiçilik üzərində nəzarətinə avqustun 24-də son qoyulur. Polkovnik Braunun Azərbaycan Cümhuriyyətinin yollar nazirinə ünvanladığı 23 avqust tarixli məktubunda deyilirdi: “Aldığım əmrə əsasən, bu il avqustun 24-ü günortadan etibarən gəmiçiliyə aid olduğu nəzərə alınaraq mənə etibar edilmiş idarəni Gəmi Sahibləri İnzibati Qrupuna təhvil verirəm”.

Polkovnik nazirliyin həmin qrupla danışıqlar apardığından xəbərdar olduğunu xatırladaraq vurğulayırdı ki, “hazırlanan razılaşmanın yuxarıda qeyd etdiyim tarixdə günortadan sonra qüvvəyə minməsinə təklif edirəm”.

Polkovnik Braun öz planları barədə Konvensiya Gəmiçiliyi Bürosuna da oxşar məktub göndərmişdi. Həmin məktubda bildirilirdi ki, “bu ayın 24-ü gecəsi sizinlə Böyük Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi arasında bağlanmış müqavilə ləğv edilmiş hesab olunacaq”.

Polkovnikin “Nobel qardaşları” şirkətinə yazdığı məktubda isə deyilirdi: “Aldığımız əmrə əsasən, bu ayın 24-də biz Bakıdan çıxırıq. Həmin tarixdən siz də Böyük Britaniya Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi ilə bağlanmış müxtəlif müqavilələrə əsasən götürdüyünüz bütün öhdəliklərdən azad olunursunuz”.

İngilislər Bakını tərək etməzdən əvvəl uzun müddət Britaniya komandanlığına xidmət etmiş məlum “Prezident Kryuger” gəmisini general Denikinın nümayəndələrinə təhvil verirlər. Gəminin sentyabrın 2-dən Britaniya Dəniz Xidmətində olmadığı barədə də ingilis zabitinin imzaladığı sənəd Dövlət Tarix Arxivində saxlanılır...

Gəmiçilik milli hökumətin tabeliyində

Dövlət Tarix Arxivində Azərbaycan Respublikası Xalq Maarifi Nazirliyinin həm də Konvensiya Gəmiçiliyi Bürosuna göndərdiyi bir elan qorunur. Nazirlik məlumat verir ki, sentyabrın 15-dən Bakı Real Məktəbində yaşlılar üçün üçaylıq pulsuz türk dili kursları təşkil edilir. Kurslara Bakı Müəllimlər Seminariyasının direktoru Rəşid bəy Əfəndiyev rəhbərlik edəcək və istəyənlər ona müraciət edə bilər. Bu məktubun həm də Büroya göndərilməsi o demək idi ki, gəmiçilik şirkətlərinə də türk dili kurslarından yararlanmaq təklif edilir. Çünki artıq gəmiçilik təsərrüfatı Azərbaycan hökumətinin tabeliyinə keçmişdi...

1919-cu il avqustun 23-də Britaniya Dəniz Nəqliyyatı nəzarətçisi polkovnik Braun dəniz nəzarətini Azərbaycan hökumətinə təhvil verməsi və vəzifədən getməsi ilə əlaqədar səhər vida yeməyi təşkil edir.

Avqustun 24-də isə “Metropol” restoranının böyük zalında general Şatolvort başda olmaqla öz ölkəsinə dönməyə ingilis komandanlığının şərəfinə Azərbaycan hökuməti adından banket verilir. Banketdə N.B.Usubbəyov başda olmaqla Nazirlər Şurasının üzvləri iştirak edir.

Həmin gecə ingilis qoşunlarının nümayəndələri qatarla Batumiyə yola düşürlər.

Bununla da Bakıda Xəzər dəniz nəqliyyatına ingilislərin nəzarətinə son qoyulur.

Avqustun 25-də Ticarət Limanının Azərbaycan hökumətinin sərəncamına keçməsi və Azərbaycan hökuməti ilə Konvensiya Gəmiçiliyi Bürosu arasında müqaviləyə əsasən, hökumət gəmilərin hərəkəti barədə yeni qaydalar təklif edir.

Həmin qaydalara görə, limandan gəmilərin hərəkətinə bundan sonra Yollar Nazirliyinin müvəkkili icazə verir, belə icazə olmadan gəmilərin hərəkəti qadağan olunur.

Bu razılaşmalara əsasən, sentyabrın 5-dən Azərbaycan Cümhuriyyətinin hərbi rütbəli şəxsləri və hərbi yükləri güzəştli tariflərlə daşınır.

Ticarət Limanının rəisi vəzifəsinə Batumi limanında eyni vəzifəni tutan V.Əmirov təyin edilir.

Azərbaycan hökuməti Bakı Dənizçilik Məktəbində tədrisin təşkilini də öz üzərinə götürür. Məktəbin bütün siniflərində dərslər oktyabrın 1-də başlanır. Tədris proqramına türk dili, eləcə də “tarixin materialist dərkisi” və “xalqların yaxınlaşmasının əsas amili kimi dənizçiliyin əhəmiyyəti” dərsləri daxil edilir.

Artıq sentyabrdan bütün gəmilərdə Xalq Maarifi Nazirliyinin 30 avqust 1919-cu il tarixli Qərarına əsasən, Bakıda yaşlı adamlar üçün türk dili üzrə axşam kursları təşkil edilməsi barədə elanlar vurulur.

1919-cu ilin sentyabrında hökumət gəmiçilik şirkətləri və gəmi sahibləri ilə münasibətləri tənzimləmək məqsədilə bir neçə görüş keçirir. Görüşlərdə Yollar Nazirliyinin müvəkkili P.Pototski, Bakı Ticarət Limanının rəisi V.Əmirov, eləcə də gəmiçilik şirkətlərinin və gəmi sahiblərinin nümayəndələri iştirak edir.

Sentyabrın 25, 27 və 30-da keçirilən iclas protokollarından görünür ki, müzakirə predmeti gəmiçilik şirkətlərinin imkanlarını müəyyənləşdirmək olmuşdur.

Eyni məzmunlu müzakirələr oktyabrın 1-də və 2-də də davam edir. Bu icaslarda konvensiya əsasında işləyən şirkətlərlə gəmi sahibləri arasında qarşılıqlı münasibətlər, daşımaların düzgün təşkili məsələləri müzakirə olunur.

“Könüllü ordu”nun əsassız iddiası və...

Azərbaycan hökumətinin dəniz nəqliyyatında qayda yaratmaq üçün konkret tədbirlər gördüyü həmin dövrdə “Könüllü ordu”nun bir hissəsi olan Rusiyanın Cənubdakı Silahlı Qüvvələrin Komandanı yanındakı Dəniz İdarəsinin rəisi vitse-admiral Gerasimov Azərbaycan hökumətinə etiraz məktubu göndərir. Məktubda deyilirdi: “1828-ci il fevralın 10-da Türkmənçayda Rusiya ilə İran arasında imza-

lanmış müqavilənin 8-ci maddəsinə əsasən, Xəzər dənizində ancaq Rusiya və İranın ticarət gəmiləri saxlamaq hüququ var, hərbi donanma saxlamaq hüququ isə yalnız Rusiyaya məxsusdur.

Ona görə də Dəniz İdarəsi Xəzərdə Azərbaycan hərbi donanmasının mövcudluğuna və ticarət gəmilərinin Rusiya bayrağından başqa hər hansı ölkənin bayrağı altında üzməsinə razılıq verə bilməz”.

Bu, gənc Azərbaycan Cümhuriyyətinə və onun mövcudluğuna böyük təhdid demək idi! Xəzərdə nəinki hərbi donanma saxlanmasına icazə verilmir, hətə üstəlik ticarət gəmilərinin də Azərbaycan bayrağı altında üzməsinə etiraz edilirdi.

Bu məsələ Azərbaycan Dövlət Müdafiə Komitəsinin 21 oktyabr 1919-cu il tarixli iclasında müzakirə olunur və qərara alınır ki, Xarici İşlər Nazirliyi məktubu ünvanlayan Dəniz İdarəsinə cavab versin. İzah etsin ki, Türkmənçay müqaviləsi Rusiya və İran arasında bağlandığı üçün Rusiya və İran üçün məcburi xarakter daşıya bilər, yeni yaranan respublikalar üçün yox!

Xəzər dənizinə çıxışı olduğu üçün Azərbaycanın limanları və ticarət donanması var, gəmiləri də respublikanın öz bayrağı altında üzəcək. Dövlət Müdafiə Komitəsinin qərarında daha sonra deyilirdi ki, bu tələbin Azərbaycanın suveren hüquqlarına qəsd olduğunu nəzərə alaraq, Xarici İşlər Nazirliyinə tapşırılsın ki, Müttəfiq Qoşunların Ali Komissarına etirazını bildirsin.

Bundan sonra Xarici İşlər Naziri M.Y.Cəfərov Müttəfiq Qoşunların Ali Komissarına – amerikalı polkovnik Qaskelə, Britaniya hökumətinin nümayəndəsi Uordropa, Zaqafqaziyadakı İtaliya hərbi missiyasının başçısı polkovnik Qaabaya etiraz məktubları göndərir.

Lakin tezliklə “Könüllü ordu”nun süquta uğraması ilə bu yersiz iddialar da tarixin arxivinə atılır...

Azərbaycan hökuməti dəniz nəqliyyatının fəaliyyətinin tənzimlənməsi sahəsində işləri davam etdirir.

Çingiz İldırımın Pokrovskiye qədər

Yollar Nazirinin əmri ilə 1919-cu il dekabrın 1-dən mühəndis-metallurq Çingiz xan İldırım Sultan Yollar Nazirliyinin Su Nəqliyyatı üzrə xüsusi müvəkkilinin müavini təyin edilir. Söhbət 1920-ci il aprelin 27-də Xəzərdəki hərbi gəmiləri sahilə gətirərək hakimiyyətin bolşeviklərə təhvil verilmədiyi təqdirdə Azərbaycan parlamentini atəşə tutacağını bildirən və sonradan sadəcə Çingiz İldırıma çevrilən inqilabçıdan gedir...

Azərbaycan Cümhuriyyəti hökumətinin vəzifəyə təyin etdiyi bu sadə mühəndis təxminən beş ay sonra başqa cəbhədə olacaqdı. Amma 1919-cu ilin dekabrında Çingiz xan İldırım Sultanın çalışdığı Yollar Nazirliyi dəniz nəqliyyatı sistemində daha bir prinsipial qərar qəbul edir. Əmr olunur ki, Xəzərdə üzən bütün gəmilərdə Azərbaycan bayrağı qaldırılsın.

Gəmilərdə Azərbaycan bayrağının qaldırılması ilə bağlı Dövlət Tarix Arxivində maraqlı bir yazışma saxlanılır. 1920-ci il yanvarın əvvəllərində Yollar Nazirliyinin xüsusi səlahiyyətli müvəkkilindən Konvensiya Gəmiçilik Bürosuna ünvanlanmış həmin məktubda deyilir: “Bakı Ticarət Limanı İdarəsi təklif edir ki, iki gün müddətində məlumat verəsiniz: Xəzər dəniz limanlarının gəmilərində Azərbaycan bayrağının qaldırılmasına kimlər tərəfindənsə maneələrlə rastlaşırsınız? İmkan daxilində qeyd edin: belə hallar nə vaxt, kim tərəfindən və hansı gəmi ilə bağlı olub?”.

Bir neçə gün sonra Bürodan nazirliyə cavab verilir: “Xəzər dənizində üzən gəmilərdə Azərbaycan bayrağının qaldırılmasına kimlər tərəfindənsə maneələr olmayıb, bu barədə Bürodə məlumat yoxdur”.

1920-ci il martın əvvəllərində Azərbaycan hökuməti xaricə mal və məhsullar aparılmasını tənzimləyən müvəqqəti qaydalar müəyyən edir. Həmin qaydalara əsasən, respublikadan aparılan mallar 3 qrupa bölünür:

1. Ümumiyyətlə, aparılmasına qadağa qoyulan mallar (silah-sursat, mal-qara, quş əti və digər ət məhsulları, un və çörək, qiymətli metallar, qənd və tikinti üçün taxta).

2. Xüsusi razılıq olmadan azad buraxılan mallar (gəc və asfalt materialları, zərxara, bafta və buna oxşar mallar, kosmetika, bitki və canlı güllər, oyuncaqlar, meyvə-tərəvəz, kilsə məmulatları, şərab və araq).

3. Ticarət, sənaye və ərzaq nazirinin icazəsi ilə buraxılan mallar (qalan digər mal və məhsullar).

1920-ci ilin apreliyində isə Azərbaycan hökuməti bəzi gəmilərin adının dəyişdirilməsi ilə bağlı müraciətlərə baxır. Ayrı-ayrı gəmi sahiblərinin xahişi ilə Yollar Naziri A.Baxşəliyev, A.Babayev, A.Mehdiyev və U.Abdullayevə məxsus "Saturn" barkazının adının "Bibiheybət", Mirsadiq və Mirsamir Miriyevlərə məxsus "Sergey" barkazının adının "Mirdaməd" qoyulmasına razılıq verir.

Bir sözlə, Xəzər dəniz nəqliyyatı bütünlüklə Azərbaycan hökumətinin tabeliyində fəaliyyət göstərir.

...1920-ci il aprelin 4-də Bakıda mayedaşıyan gəmi sahiblərinin ümumi yığıncağı keçirilir. Yığıncaqda "Adamov qardaşları" ticarət evinin, Şəmsi Əsədullayevin, "Volqa-Xəzər" Cəmiyyətinin, "Volqa" Cəmiyyətinin, Dadaşovların, "Mazut", "Okean" və "Petrol" cəmiyyətlərinin, Useynovların, Nobel qardaşlarının və s. gəmi sahiblərinin nümayəndələri iştirak edir.

Tədbirdə mayedaşıyan donanmanın gələcək fəaliyyəti müzakirə olunur, yük daşımalarının azaldığı indiki şəraitdə fərdi qaydada deyil, birgə fəaliyyət planları, eləcə də daşımalarla bağlı Azərbaycan hökuməti ilə əməkdaşlıq perspektivləri müzakirə edilir.

Qərara alınır ki, qarşıdan gələn naviqasiya ilində birgə fəaliyyət üçün müqavilə hazırlansın, neftin hər pudunun daşınmasının maya dəyəri müəyyən edilsin, hökumətlə birgə işləmək üçün mayedaşıyan gəmi sahibləri təşkilatının mövcudluğu Azərbaycan hökumətinin diqqətinə çatdırılsın və s.

Bu yığıncaqdan cəmi 24 gün sonra, aprelin 28-də Azərbaycanda hakimiyyət dəyişəcəkdi.

Mayedaşıyan gəmi sahibləri təşkilatının ümumi yığıncağına sədrlik edən "Nobel qardaşları" şirkətinin nümayəndəsi mühəndis İ.V.Pokrovski isə yeni hökumətdə Xəzər dəniz nəqliyyatı komissarına çevriləcəkdi...

V HISSƏ

1920-ci illər: idarəetmədə yeni yollar axtarışı

Həştərxana neft daşımaları bərpa olunur

1920-ci il aprelin 27-ə keçən gecə XI Qızıl Ordunun zirehli qatarları Xudat sərhəd keçid məntəqəsindən Azərbaycan ərazisinə daxil olur. Həmin gün günorta isə Azərbaycan kommunistləri adından parlamentə hakimiyyətin təhvil verilməsi barədə ultimatum təqdim edilir. Uzun müzakirələrdən sonra parlament hakimiyyəti təhvil vermək qərarına gəlir.

1920-ci il aprelin 28-də Azərbaycanda Sovet Hakimiyyətinin qurulması ilə, bütün sahələrdə olduğu kimi, gəmiçilikdə də yeni dövr başlanır. Həmin aprel günlərinə qədər - 1918-ci ildən Britaniya hərbi qüvvələrinin, sonralar Azərbaycan Cümhuriyyətinin ixtiyarında olan Xəzər gəmiçiliyinin Rusiya ilə, demək olar ki, əlaqəsi kəsilmişdi. Bakı limanı ilə Həştərxan limanı arasında əlaqə yox idi. Lakin bolşeviklərin hakimiyyəti ələ almasından iki gün sonra artıq Bakı neftinin dəniz vasitəsilə Rusiyaya daşınmasına başlanır. O dövrdə rus dilində nəşr edilən "Kommunist" qəzeti şadyanalıqla xəbər verir: "Aprelin 30-da neft dolu gəmilər Həştərxana çıxdı..."

Bundan sonra qəzet sanki Rusiyaya neft daşınması məsələsini prioritet mövzuya çevirir və az qala, hər gün gəmilər və onlara vurulan yük barədə hesabat verir. Məsələn, 30 aprel nömrəsindən: "... "İq-natiy" gəmisi 77.495 pud, "Volqa" gəmisi 360.056 pud, "Anna" gəmisi 80.477 pud neft apardı"...

1 may nömrəsindən: "... "Buniyat" gəmisi 67.528 pud xam neft, "Rus" gəmisi 128,722 pud neft, "İs-kəndəriyyə" gəmisi 76.591 pud mazut, "Robert Nobel" gəmisi 107.440 pud mazut apardı" və s.

Həmin günlərdə qəzetin az qala hər nömrəsi "Sovet Rusiyası üçün neft" rubrikası ilə çıxır və hər gün neçə gəmi, nə qədər neft daşındığı barədə məlumat verilir.

Bakı limanından sərnəşin daşımaları isə mayın 6-dan bərpa edilir. Həmin gün "Türkmən" gəmisi Krasnovodskaya yola düşür, mayın 7-də "Kaspi" gəmisi Petrovsk limanına istiqamət götürür. Mayın 10-da isə "Muş" gəmisi Həştərxana çıxır.

Bir sözlə, Bakı limanı ilə həm yük, həm də sərnəşin daşımaları intensiv xarakter alır.

Bununla belə, həmin günlərdə su nəqliyyatında kadr çatışmazlığı ciddi problemlər yaradır.

1920-ci il mayın 12-də RSFSR Əmək və Müdafiə Şurasının sədri Vladimir Ulyanov-Lenin Sovet Rusiyasının bütün su yollarında hərbi vəziyyət elan olunması barədə dekret imzalayır. Həmin sənədə əsasən, su nəqliyyatında işləyən adamların hamısı öz iş yerlərində hərbi xidmətə çağırılmış hesab edilir. Məqsəd su nəqliyyatında əmək məhsuldarlığını yüksəltmək, əmək intizamını gücləndirmək, ən başlıcası isə dəniz vasitəsilə daşımaların həcmi artırmaq idi. Çünki gənc Sovet Rusiyasına neft lazım idi. Bu tələbatı yalnız Bakı neft mədənləri və Xəzər gəmiçilik təsərrüfatı ödəyə bilərdi. Ona görə də əsas diqqət Bakıya yönəlmişdi.

Dəniz nəqliyyatında ilk vəzifə təyinatları

1920-ci ilin aprelində Rusiya su nəqliyyatı sistemində daha bir yenilik edilir. Ölkə sularında üzən bütün gəmilərdə siyasi komissarlar institutu təsis olunur, hətta mayın 18-dən bu dekret Azərbaycan

dəniz nəqliyyatı təsərrüfatına da şamil edilir.

Bu dəyişikliyə müvafiq olaraq, “Qlavvod”un nəzdində RSFSR Su Nəqliyyatı Baş Siyasi İdarəsi yaradılır. Siyasi şöbələr su nəqliyyatında siyasi işə rəhbərlik etmək, burada çalışanların siyasi və sinfi şüurunun inkişaf etdirmək məqsədilə təşkil olunurdu.

Artıq aprelin son günlərindən Bakı neftinin intensiv daşınmasını təmin edən Xəzər dəniz gəmiçiliyi sisteminin idarə olunması barədə Moskvadan göstərişlər verilir və mayın ilk günlərində su nəqliyyatına rəhbərlik məqsədi ilə Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı Şurasının nəzdində Xəzər Müvəqqəti Su Nəqliyyatı İdarəsi yaradılır. Gəmiçiliyin istismarına və dəniz daşımalarına bu idarə rəhbərlik edir.

Xəzər Müvəqqəti Su Nəqliyyatı İdarəsinin üç nəfərdən ibarət Kollegiyasına Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı Şurasının bir, RSFSR Su Nəqliyyatı İşçiləri İttifaqının və RSFSR Baş Su Nəqliyyatı İdarəsinin (“Qlavvod”) hər birinin bir nümayəndəsi daxil olunur. Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı Şurasını Çingiz İldırım təmsil edir.

O vaxt rus dilində nəşr edilən “Kommunist” qəzetinin 1920-ci il 15 may tarixli nömrəsində bu barədə maraqlı informasiya verilib: “Su nəqliyyatı işçiləri ittifaqı yoldaş Kriitsovu və Dorodnovu öz nümayəndələri kimi Xalq Təsərrüfatı Şurasının nəzdində yeni yaradılan su nəqliyyatı idarəsinə göndərirlər. Komitə öz nümayəndələrinə tapşırıb ki, dərhal su nəqliyyatını milliləşdirsinlər...”

Su nəqliyyatını milliləşdirməyi nəzərdə tutan Sovet Hakimiyyəti elə həmin günlərdə gəmiçilik sahəsinə aid olan bir çox obyekt və qurğuları artıq ələ keçirir. Məsələn, Hərbi İnkılab Komitəsinin Mənzil Şöbəsinin 15 may tarixli orderi əsasında “Vostoçnoye” cəmiyyətinin 10-cu körpüsünün nəzdində olan 5 və 6 nömrəli anbarlar həyəti və bütün onlara məxsus otaq və çardaqlarla birlikdə XI Qızıl Ordunun Təchizat şöbəsinə verilir. “Kamvo” cəmiyyətinin Sahil küçəsində yerləşən binasındakı mənzillər XI Qızıl Orduya, bu ordunun sürücülərinə, Səhiyyə Komissarlığına və s. təşkilatlara “peşkəş” edilir.

Azərbaycan Neft Komitəsi Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı Şurasına müraciət edərək “Kamvo” cəmiyyətinə məxsus 4 nömrəli körpünün anbarlarının komitənin əmək və təchizat şöbəsinə verilməsini xahiş edir. Bir sözlə, hələ milliləşdirilməyən gəmiçilik təsərrüfatının əmlakı yavaş-yavaş müsadirə olunur.

“Kommunist” qəzetinin 23 may tarixli nömrəsində isə su nəqliyyatı ilə bağlı daha bir məlumat verilir: “Bütün Xəzər Ticarət Donanması Müvəqqəti Su Nəqliyyatı İdarəsinin sərəncamına keçir”.

O dövrdə, təbii ki, Moskvadan xəbərlər Bakıda çıxan “Kommunist” qəzetinə gec gəlib çatırdı. Ona görə də qəzet bu xəbəri dərc edəndə artıq Moskvada Xəzər dəniz nəqliyyatının idarə edilməsi barədə yeni qərarlar qəbul olunmuşdu. Həmin qərarların surəti Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivində indi də qorunur. Arxiv materiallarından görünür ki, mayın 21-də artıq “Qlavvod”un rəisi Yakuşev Xəzərdə Dəniz Nəqliyyatı haqqında Əsasnaməni təsdiq etmişdir.

Bu əsasnamənin 1-ci bəndində deyilirdi: Xəzər Dəniz Ticarət Donanmasının və onun ticarət limanlarının, eləcə də ayrı-ayrı dəniz agentliklərinin fəaliyyəti Vilayət Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin (rus dilində qısaca “Mortrans”) rəhbərliyi altında birləşdirilir və ona Vilayət Dəniz Nəqliyyatının rəisi (rus dilində qısaca “Upmortrans”) rəhbərlik edir.

Əsasnamənin başqa bir bəndinə görə Xəzər dənizində vəziyyət dəyişənə qədər Bakıda Vilayət Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi və 1-ci dərəcəli Liman İdarəsi (“Torqport”) yaradılır, Petrovsk və Lənkəran dəniz agentlikləri Liman İdarəsindən ayrılır.

Krasnovodskda 2-ci dərəcəli Liman İdarəsi, Həştərxanda ayrıca dəniz agentliyi təsis edilir.

Əsasnaməyə görə, Vilayət Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi istismar, inzibati, texniki, təchizat və maliyyə şöbələrindən ibarət olur.

Bütün idarə və agentliklərin strukturu və ştatları mərkəzdə təsdiq edilir.

Elə həmin gün ilk təyinat barədə mərkəzdə - Moskvada 34 nömrəli əmr də imzalanır: “Yoldaş Naumov dərhal vəzifəsinin icrasına başlamaqla Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi Siyasi Şöbəsinin rəisi təyin olunur...”

Hələ bu təyinatdan Bakının xəbəri yox idi. 29 may tarixli “Kommunist” qəzeti yeni şüarla çıxmışdı: “Neft sənayesi milliləşdirildi! Kapital dünyasına sarsıdıcı zərbə vuruldu!”

Onda hələ gəmiçilik təsərrüfatı milliləşdirilməmişdi, bu barədə söz-söhbət, təbliğat işləri gedirdi. Amma Rusiyaya neft və neft məhsullarının daşınmasında fasilə də yox idi. Arxiv sənədlərindən görünür ki, təkcə may ayında Bakıdan dəniz vasitəsilə Rusiyaya gündə orta hesabla 500 min pud neft daşınmışdır.

Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivində “Qlavvod” adlanan bu idarənin Xəzər gəmiçiliyinə aid maraqlı bir qərarı da saxlanılır. Baş Su Nəqliyyatı İdarəsi rəisinin 28 may 1920-ci il tarixli, 228 nömrəli əmrində deyilir: “Çay gəmiçiliyinin baş müfəttişi N.A.Tuçkov bu ilin 15 mayından ayda 15.000 rubl fərdi əmək haqqı ilə Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin rəisi təyin edilir”.

Bu əmrin imzalanması barədə xəbər də Bakıya gec çatır. Daha doğrusu, Bakı dənizçiləri bu təyinatdan V.A.Tuçkovun və Xəzər Dəniz Nəqliyyatı komissarı təyin edilmiş F.Zabaranın Bakıya gəlib vəzifələrinin icrasına başlamasından sonra xəbər tuturlar.

Bundan sonra Xəzər Dəniz Nəqliyyatı rəsmi olaraq Rusiya qanunlarına uyğun fəaliyyət göstərməyə başlayır, əvvəlki kollegiya ləğv olunur. Yeni idarə rəisinə iki müavin də verilir. Vaxtilə Nijni Novqorodda nəqliyyat sahəsində işləmiş Zolotavin donanmanın istismarına rəhbərlik edir. Bu yaxınlara qədər kollegiya üzvü olan və Bakıda uzun illərdən bəri su nəqliyyatında işləmiş kommunist fəhlə A.V.Dorodnov isə təchizat və gəmilərin təmiri işinə məsulyyət daşıyır.

Donanmanın milliləşdirilməsi haqqında dekret

1920-ci il iyunun 6-da “Kommunist” qəzetində Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında dekret dərc edilir.

Dekretnin birinci paragrafında deyilirdi: “Bütün Xəzər Ticarət Donanmasının, kimə məxsusluğundan asılı olmayaraq, bütün növ dəniz və çay gəmiləri, harda olmasına və nədən ibarət olmasına baxmayaraq, bütün daşınar və daşınmaz əmlakı ilə birlikdə ticarət donanmasına xidmət edən hər cür sahil qurğuları, kontorları, anbarları, agentlikləri və yardımçı müəssisələri Sovet Respublikasının mülkiyyətidir”.

Dərhal qeyd edilirdi ki, yardımçı müəssisələr sırasına emalatxanaları ilə birlikdə tərsanələr, mexaniki zavodlar, üzən vasitələr, dibdərnləşdirmə qurğuları, maye doldurulan stansiyalar və s. bütün qurğular daxildir.

Dekret mətbuatda dərc edildiyi gündən qüvvəyə minirdi.

Bu sənədi Azərbaycan Hərbi İnqilab Komitəsinin sədri Nəriman Nərimanov imzalamışdı.

Sovet dövrünə aid statistik mənbələrə görə, həmin vaxt Xəzər dənizində yük tutumu 260 min ton olan 471 gəmi var idi. Bu gəmilərdən 106-sı yelkənli, qalanları isə aztonnajlı buxar gəmiləri idi. Neftdaşıyan gəmilərin hər vahidinin yük tutumu 1000 və quru yük daşıyan gəmilərin yük tutumu 500-600 ton idi. Həmin gəmilərin təxminən 90 faizdən çoxu buxar, qalanları isə dizel və motorlu gəmilər idi.

Eyni zamanda milliləşdirilən gəmilərin çoxu köhnə və texniki cəhətdən nasaz idi. Quru yükdaşıyan gəmilərin yalnız 10 faizi 10 ildən az işlədilmişdi, qalanlarının 10 ildən çox “yaşı” vardı. Teploxodlar da

qənaətbəxş vəziyyətdə deyildi, onların daxiliyanma mühərriklərinin çoxu köhnəlib sıradan çıxmışdı, dövrün tələblərinə cavab vermirdi.

“Narodnoye xozyaystvo” jurnalında verilən statistikaya görə, 1920-ci ilin axırlarında Xəzər dəniz gəmiçiliyinin 11 min işçisi var idi. Bütövlükdə donanmanın gəmilərində, gəmi təmiri emalatxanalarında 8 minə yaxın fəhlə işləyirdi.

1920-ci il mayın 1-dən dekabrın 31-dək dəniz yolu ilə 2 milyon 265 min ton neft məhsulları və 150 min ton quru yük daşınmışdı.

Xəzər gəmiçilik təsərrüfatı milliləşdirildikdən dərhal sonra bəzi gəmilərin adı dəyişdirilir. Maraqlıdır ki, ilk belə dəyişikliyə Britaniya qoşunları Bakıda olarkən əvvəl general Denstervilin, sonra isə general Tomsonun istifadə etdiyi və vaxtilə “Kavkaz i Merkurı” cəmiyyətinə məxsus olmuş “Prezident Kryuger” gəmisi məruz qalır. Bununla əlaqədar iyunun 10-da imzalanan əmrə deyilirdi: “Prezident Kryuger” gəmisinin adı dənizçilərin kommunizm ideyaları uğrunda mübarizədə həlak olan rəhbəri Fyodor Konstantinoviç Qubanovun xatirəsinə “Fedya Qubanov” adlandırılısın.

Bunun ardınca “Knyaz Baryatinski” kommunizm ideyaları uğrunda həlak olan A.F.Lukyanenkonun (yoldaş “Yan”) şərəfinə “Yoldaş Yan” adlandırılır.

1920-ci il iyulun axırlarından başlayaraq Xəzər Müvəqqəti Su Nəqliyyatı İdarəsi nəzdində siyasi şöbə fəaliyyətə başlayır. Həmin şöbə liman işçiləri arasında təşviqat işi aparmalı, kommunist özlələri yaratmalı, təbliğat-təşviqat xarakterli mitinqlər təşkil etməli idi. Bütün bunlar gəmiçilik sahəsində siyasi fəallığın gücləndirilməsi məqsədi daşıyırdı.

Lakin gəmiçilik təsərrüfatının əsas işi yük, xüsusilə də, Rusiyaya neft məhsulları daşımaq idi. Bu məsələ bir an belə unudulmur, bütün iclas və yığıncaqların əsas mövzusu olurdu.

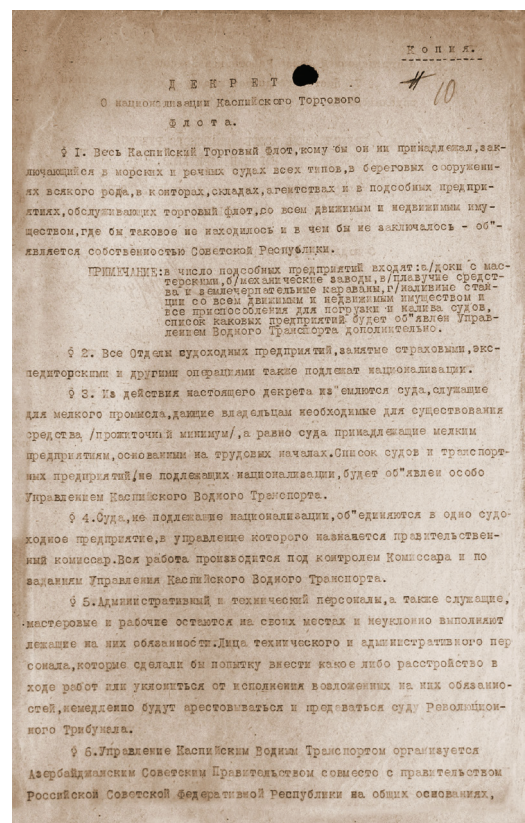
N.Tuçkov gəmiçilik təsərrüfatının rəhbəri kimi Bakıda ilk iclası 1920-ci il avqustun 22-də keçirir. İclasın keçirilməsinə o vaxt Rusiyanın Hərbi və Dəniz işləri üzrə Xalq Komissarı vəzifəsini tutan Lev Trotskinin Bakıya göndərdiyi bir teleqram səbəb olmuşdu. “Çay və dəniz nəqliyyatının işinin indiki vaxtda ölkənin ən məsul işlərindən” olduğunu vurğulayan L.Trotski bütün yerli təşkilatların su nəqliyyatına işçi qüvvəsi və maddi təchizat materialları ilə kömək göstərməsini tələb edirdi.

İclasla sədrlik edən Xəzər Müvəqqəti Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin rəisi V.A.Tuçkovun sözlərinə görə, mayedaşıma ilə müqayisədə quru yük daşımaları, demək olar ki, çox aşağı səviyyədədir. O, cari naviqasiya zamanı 21 milyon pud müxtəlif yükün daşınması barədə tələb qoyulduğunu xatırladır, amma bunun çətin iş olacağını da yada salmağı unutmur.

Söhbət hansı yüklərdən gedirdi? Onda Həştərxandan Bakıya taxta, Krasnovodskdan Həştərxana pambıq, Bakıdan Həştərxana isə, əsasən, neft məhsulları daşınırdı. İdarə rəisinin arxivdə saxlanılan çıxışından belə məlum olur ki, yüklərin gəmilərə vurulması üçün fəhlələr çatışmırmış, digər iqtisadi və texniki problemlər işə mane olmuş...

İclasda o da vurğulanır ki, son iki ildə gəmilərin normal qış

Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında dekret. 6 iyun 1920-ci il.



təmiri aparılmamışdır. Payızda 150-yə yaxın gəminin təmirinə ehtiyac olduğundan gəmi təmirində ikinövbəli iş sistemi tətbiq etmək nəzərdə tutulur ki, bunun üçün əlavə 1200 nəfər işçi lazımdır. Hətta kadr çatışmazlığı ilə əlaqədar Moskvaya da müraciət olunur ki, peşəkar fəhlələr göndərsin.

Arxiv sənədlərindən görünür ki, belə ağır vəziyyətə və çatışmazlıqlara baxmayaraq Xəzər gəmiçiliyi qısa müddətdə müstəqil idarə kimi formalaşmış, təsərrüfat fəaliyyətini davam etdirmişdir.

Nərimanovun müvəqqəti hesab etdiyi əmr

Xəzər dəniz nəqliyyatının idarə olunmasında gedən dəyişiklikləri nəzərə alan Azərbaycan Hərbi İnqilab Komitəsi 1920-ci ilin sentyabrında xüsusi qərar qəbul edir: “Təşkilolunma dövründə Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı Şurasının nəzdində fəaliyyət göstərən Xəzər Müvəqqəti Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi artıq formalaşdığı üçün Xalq Təsərrüfatı Şurasının tərkibindən çıxarılaraq Xəzər dənizi hüduqlarında bütün nəqliyyatın idarə edilməsi üzrə Rusiya və Azərbaycan Sovet Sosialist Respublikalarının müstəqil daimi orqanı olan Vilayət İdarəsi hesab olunsun.

Həmin orqan belə adlandırılısın: RSFSR və Azərbaycan SSR Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi”.

Görünür, bu yeniliklə əlaqədar idarənin rəhbərliyində kadr dəyişikliyi də etmək lazım gəlmişdir. Çünki 1920-ci ilin sentyabrından dəniz nəqliyyatı ilə bağlı əmrləri artıq V.Tuçkov yox, vaxtilə “Nobel qardaşları” şirkətində işləmiş İ.Pokrovski imzalayır. Və o dövrdə Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin rəhbəri – rus dilində “naçalnik morskogo transporta” qısaca “naçmortrans” adlanır. Beləliklə, 1920-ci il sentyabrın ikinci yarısından Xəzər dəniz nəqliyyatı ilə bağlı sərəncamlar “naçmortrans İ.Pokrovski” və komissar F.Zabara imzası ilə dərc olunur.

Məsələn, həmin İ.Pokrovskinin 10 oktyabr 1920-ci il tarixli, 276 nömrəli əmri ilə “Aslan” gəmisinin adı dəyişdirilərək “Yol. Petrov” qoyulur...

Bolşevik hakimiyyəti dənizçilik məktəbləri ilə bağlı da yeni qərarlar qəbul edir. 1920-ci ilin payızında, yeni dərs ili ərəfəsində Bakıda Su Nəqliyyatı Texnikumu fəaliyyətə başlayır. Texnikumda dörd şöbə - mexaniklər, gəmiqayırma, su təsərrüfatı və gəmisürənlər şöbələri var idi. Texnikum ləğv edilmiş Bakı Uzaq Səfərlər Dənizçilik Məktəbi və onun hazırlıq sinifləri olan Gəmi Mexanikləri Məktəbinin bazasında yaradılmışdı.

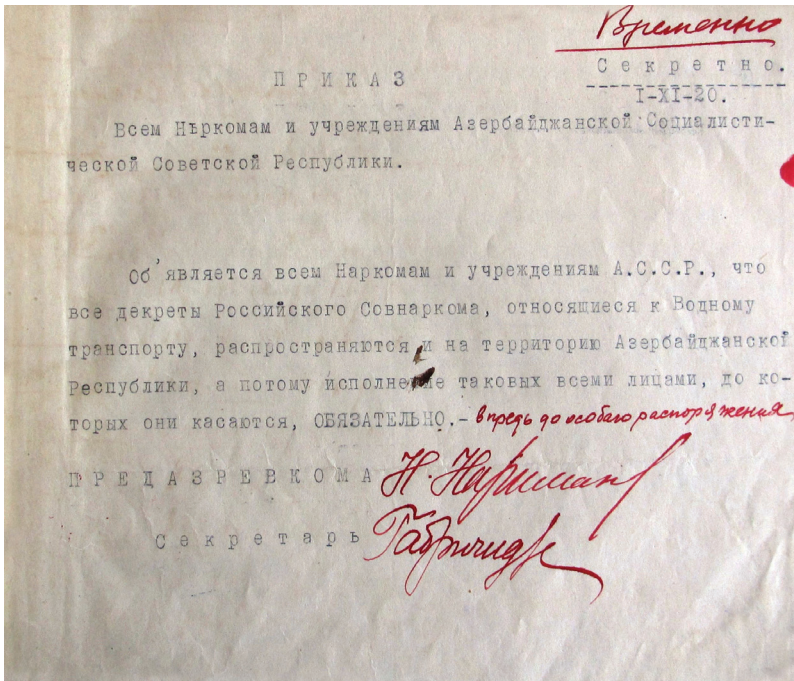
Dizel mühərriki ilə işləyən gəmilərin çoxluğu, eləcə də gəmilərdə elektro-radio qurğularının quraşdırılması ilə əlaqədar yeni ixtisaslara ehtiyac olduğundan texnikumda mexanik-dizelçilər, elektriklər, radistlər və gəmi təmirçiliyi şöbələri də təşkil edilir.

Bir sözlə, gəmiçiliklə bağlı hər şey sovetləşdirilir. İstər su nəqliyyatı ilə bağlı təhsil sahəsinə, istərsə də bütövlükdə su nəqliyyatının idarə olunmasına dair Rusiya Xalq Komissarları Sovetinin verdiyi bütün qərar və sərəncamlar Azərbaycan üçün məcburi xarakter daşıyır.

Azərbaycan Hərbi İnqilab Komitəsinin sədri Nəriman Nərimanovun imzaladığı belə qərarlardan birinin orijinalı Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində saxlanılır. Üstündə “Məxvi” qrifi qoyulan və sadəcə, “Əmr” adlandırılan həmin sənədi N.Nərimanov 1920-ci il noyabrın 1-də imzalayıb. Əmrin mətni belədir: “Azərbaycan Sovet Sosialist Respublikasının bütün Xalq Komissarlıqlarına və idarələrinə elan edilir ki, Rusiya Xalq Komissarları Sovetinin su nəqliyyatına aid olan bütün dekretləri Azərbaycan Respublikasının ərazisinə də şamil edilir. Ona görə də aidiyyəti olan şəxslərin bu dekretləri icra etməsi MƏCBURİDİR”.

“Məcburidir” sözü sənədin özündə iri şriftlərlə seçdirilib.

Makinada yazılmış həmin sənədi N.Nərimanov qırmızı rəngli qələmlə imzalayıb və öz xətti ilə həmin qırmızı qələmlə əmrin yuxarı küncündə yazıb: “Vremenna”, yəni müvəqqəti...



N.Nərimanovun düzəlişlə imzaladığı əmr.

“müvəqqəti” sözü yazmaqla yumşaltmağa cəhd edir, yaxud bunun müvəqqəti olacağına inanır, ya da bu əmrin müvəqqəti olmasını istəyir! Bu barədə başqa “xüsusi sərəncam” olacağına ümid edir, yaxud ümid etmək istəyir...

Lakin həyat sübut etdi ki, N.Nərimanov yanılırmış... Çünki nəinki su nəqliyyatına dair, həm də bütün sahələrə aid Rusiyanın qəbul etdiyi dekret və qanunlar müvəqqəti yox, ən azı 70 il məcburi xarakter daşımalı imiş. N.Nərimanovun qırmızı rəngli qələmlə yazdığı dərkənara baxmayaraq...

Çünki bu dekret və qərarların məcburi xarakterini möhkəmləndirmək üçün elə həmin 20-ci illərdə kifayət qədər sərt tədbirlər görülürdü. Məsələn, Xalq Yollar Komissarının 12 noyabr 1920-ci il tarixli əmri ilə Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin nəzdində Hərbi İnqilab Tribunalı yaradılmışdı. Bu orqan işdən üzürsüz səbəblər üzündən yayınmalara, eləcə də səhlənkartlıq və boşdayanmalara qarşı mübarizə aparmalı idi. Cəzalar isə sərt idi, hərbi dövr qanunlarına uyğun...

Sovet gəmiləri üzərində aypara işarəsi?

Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında 1920-ci ilin iyununda imzalanan dekretdə buxar və yelkənli gəmilər, bir sözlə, aztutumlu gəmilər istisna təşkil edirdi. Belə gəmilər milliləşdirilməmişdi. Lakin aztutumlu gəmilərin də milliləşdirilmək zamanı gəlir. 1920-ci il noyabrın 14-də N.Nərimanov buxar, yelkənli, motorlu kiçik gəmi və qayıqların da milliləşdirilməsi barədə dekret imzalamalı olur...

Bununla da Xəzər dənizində üzən irili-xırdalı bütün gəmi və qayıqların dövlət nəzarətinə keçirilməsi başa çatır.

Bu, həm də Xəzərdə daşımaların getdikcə artacağı barədə dövlət proqramının icrası ilə bağlı idi. RSFSR Xalq Yollar Komissarının müavini V.Fominin 1920-ci ilin dekabrında Bakıya - komissar F.Zabaraya ünvanladığı bir məktub da hökumətin neft məhsullarının daşınmasına xüsusi diqqət ayırdığını təsdiq edir: “Hörmətli yoldaş Zabara! Baş Neft İdarəsinin müvəkkili və Bakı Neft Komitəsinin sədri yoldaş Serebrovski müəyyən səbəblər üzündən Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin komissarı təyin edilmişdir, lakin birbaşa faktiki rəhbərlik Sizə həvalə olunur. Ölkənin təsərrüfat həyatının bərpası Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi qarşısında neft məhsullarının daşınması ilə bağlı böyük tələblər qoyur,

çünki bu sahədə daşıma proqramı, eləcə də digər yüklərin daşınması proqramı bu il xeyli artırılacaq. Bu vəziyyət Sizin qarşınızda daşıma proqramının tam yerinə yetirilməsi üçün maksimum enerji və güc sərf etmək vəzifəsi qoyur. Serebrovski yoldaş isə sizə material, istehsalat geyimləri, ayaqqabı və ərzaq alınmasında əlində olan səlahiyyətlər daxilində kömək edəcək”.

Elə həmin ərəfədə - 1920-ci il dekabrın 10-da Ümumrusiya Mərkəzi İcraiyyə Komitəsi “Xəzər dəniz nəqliyyatının idarə olunması haqqında” 525 nömrəli dekretlə daha bir əsasnamə təsdiq edir.

Əsasnamənin birinci bəndinə görə, Xəzər dənizinin həm quru yükdaşıyan, həm mayedaşıyan bütün ticarət donanması, eləcə də Xəzər dənizindəki bütün ticarət limanları, dəniz agentlikləri və dəniz qurğuları RSFSR Xalq Yollar Komissarlığının tabeliyinə verilir. Həmin bənddə göstərilən ticarət donanması və qurğuların idarə olunması məqsədilə RSFSR Xalq Yollar Komissarlığına tabe olan yerli “Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi” (rus dilində qısa adı “Kaspmortrans”) yaradılır.

Bu əsasnamədə Azərbaycana aid “hüquqlar” da göstərilir: Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi ilə razılaşdırmaqla Azərbaycan SSR-ə aid olan ərazilərdə nəzarət yoxlamaları aparmaq, dəniz ticarət donanmasının istismarı və inkişafı ilə əlaqədar Rusiya Yollar Nazirliyinin təklif etdiyi layihələrə rəy vermək, idarənin Azərbaycan SSR ərazisində olan məsul rəhbərlərinin təyinatı, işdən azad edilməsi barədə rəy (!) vermək, Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsində öz nümayəndəsinə malik olmaq və s.

Bu, Xəzər dəniz gəmiçiliyi sisteminin idarə olunmasının Azərbaycandan bir az da uzaqlaşdırılması demək idi. Lakin maraqlı bir məqam da var idi. Bayrağında səkkizguşəli ulduz və aypara rəmzi olan Azərbaycan Cümhuriyyətinin süqutundan bir ilə yaxın vaxt keçsə də, RSFSR Xalq Yollar Komissarlığına tabe olan Xəzər gəmilərinin üzərinə aypara rəmzi çəkilməsi məcburi xarakter daşıyırdı. Sadəcə aypara işarəsi qırmızı, ulduz isə beş guşəli olmalı idi...

Bu barədə rəsmi göstərişi əks etdirən sənədin surəti Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivində saxlanılır. Sən demə, 1921-ci ilin əvvəllərində Azərbaycana aid olan gəmilərin adının yanında beşguşəli ulduzla yanaşı qırmızı aypara işarəsi çəkilməsi barədə qərar olmuşdur. İdarə rəisi İ.Pokrovski və komissar F.Zabaranın imzaladığı 5 fevral 1921-ci il tarixli əmrə deyilirdi ki, Xəzər Donanmasının Azərbaycan SSR limanlarında daimi bazası olan bütün gəmilərinin körpücüyündə hər iki tərəfdə gəminin adının yanında emblem olmalıdır: qırmızı aypara və beşguşəli ulduz. Körpücüyü olmayan və ya konstruksiya ilə gəminin adının körpücüyün yanında yazılması mümkün olmayan gəmilərdə emblem gəmilərin burnunda – hər iki tərəfə vurulsun.

Əmrdə xüsusi deyilirdi ki, texniki şöbə bu qərarın dərhal icra edilməsinə başlasın və müvafiq agentlər bu əmrin yerinə yetirilməsinə nəzarət etsinlər.

Bu əmr 1921-ci ilin əvvəllərində imzalanmışdı. Və görünür, onda hələ aypara işarəsi gözdən salınmayıbmış...

Gəmilər üzərində aypara işarəsi olsa da, Xəzər gəmiçiliyi 1921-ci ilin yazında ilk sovet naviqasiyasına hazırlaşır.

Xəzərdə bolşevik naviqasiyası

1921-ci il martın 27-də N.Nərimanovun rəhbərliyi altında Azərbaycan Hərbi İnkilab Komitəsinin Plenumu keçirilir. Plenumda digər qərarlarla yanaşı yeni naviqasiya ilinin planları da müzakirə olunur və qərara alınır ki, növbəti naviqasiya aprelin 5-dən başlansın. O da qərara alınır ki, Bakının Pyotr meydanında Həştərxana naviqasiyanın açılması ilə əlaqədar təntənəli mərasim keçirilsin. Bu barədə bir neçə gün əvvəldən qəzetlərdə elan dərc olunur.

Bu, Sovet Azərbaycanının ilk naviqasiya tədbiri olmalıydı. Ona görə də tədbirin maksimum təntənəli və təbii ki, ideoloji çalarlarla təşkili nəzərdə tutulmuşdu.

Həmin gün Sovet Rusiyasına neft yanacağı daşınmasına başlamaq günü kimi bayram edilir. Xalq Əmək Komissarlığının qərarına əsasən, həmin gün bütün işçilərin işdən iki saat tez çıxmasına icazə verilir.

5 aprel tarixli “Kommunist” qəzeti isə bu ideoloji bayramı bir az da siyasiləşdirir, qəzet yeni şüarla çıxır: “Neft donanmasının komandası iş başına! Nefti dünya inqilab ocağına “kaçat” edin!”.

Aprelin 5-də naviqasiyanın təntənəli açılış mərasimində Hərbi İnqilab Komitəsinin sədri N.Nərimanov çıxış edərək deyir: “Bakı proletariyatının bu günkü bayramının mahiyyətini dünya burjuaziyası anlaya bilməz. Çəkiyə qoymadan, mühasibat dəftəri aparmadan Azərbaycan proletariyatı qiymətli neftini Sovet Rusiyasının tam ixtiyarına verir”.

Bu, sonradan öz siyasi baxışlarında düzəliş edəcək və bu düzəlişlə heç nəyə nail ola bilməyəcək bir inqilabçının romantik çıxışı idi! Amma neft romantikadan uzaq məhsul, həm də siyasət demək olduğundan sovetlərin ilk naviqasiya tədbiri başdan-başa siyasət üstündə qurulur.

N.Nərimanovun çıxışından sonra alıqşlar altında ilk neft dolu gəmi Həştərxana yola salınır...

Sonra Xalq Xarici İşlər Komissarı M.D.Hüseynov, Bakı Şəhər Sovetinin üzvü Yakovlev və başqaları çıxış edir. Hər çıxış bitəndən sonra bir gəmi yola salınır...

O gündən sonra qəzetlər daim “Neft cəbhəsi” adlı rubrika ilə çıxır, burada gün ərzində Rusiyaya göndərilən neft və neft məhsulları haqqında hesabat verilir.

Milliləşdirmədən sonrakı bir il ərzində Rusiyaya dənizlə 203.692 min pud, dəmir yolu vasitəsilə 5.845 min pud neft məhsulu daşınır. Oxucuları bu statistika ilə tanış edən qəzetlər bir faktı da xatırladırlar: milliləşdirmədən iki il əvvəl dənizlə daşımalar, demək olar ki, tamamilə dayanmışdı...

Lakin bu rəqəmlər vətəndaş müharibəsi və iqtisadi çətinliklər yaşayan gənc Sovet Rusiyasının rəhbərliyini qane etmir! Çünki ölkəyə bol yanacaq lazım idi və o vaxt belə yeganə mənbə Bakı, yanacağın ən sərfəli çatdırılma yolu isə dəniz nəqliyyatı idi. Dəniz nəqliyyatı ilə daşımalar isə çoxsaylı problemlər ucbatından, xüsusən kadr çatışmazlığı üzündən hətta 1913-cü ilin səviyyəsinə çatmırdı.

Gənc Sovet Hökuməti dəniz nəqliyyatının normal işləməsi üçün müvafiq iqtisadi qanunlardan daha çox siyasi məsələlərə üstünlük verirdi. Məsələn, 1921-ci ilin mayında Azərbaycan Kommunist (bolşeviklər) Partiyasının (K(b)P) Mərkəzi Komitəsi “hər gəmidə, heç olmasa, bir kommunistin olması” zərurəti barədə qərar qəbul edir. Təbii ki, gəmilərdə və ümumiyyətlə, dəniz nəqliyyatında ideoloji işin yüksək səviyyədə təşkili məqsədidir...

Donanmada çalışanlar arasında savadsızlığın aradan qaldırılması ilə əlaqədar da tədbirlər görülür. Xəzər donanmasında savadsızlığın ləğv edilməsi məqsədilə həftədə beş dəfə, azsavadlılar üçün hər gün məşğələlər təşkil edilir. Kür donanmasında isə türk dili kursları açılır.

O illərdə Xəzər gəmiçiliyi sisteminə rəhbərlik üçün komissarlar institutu deyilən idarəetmə forması tətbiq olunur. Gəmiçilik təsərrüfatına Moskvadan təyin olunan komissarlar rəhbərlik edir. Məsələn, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində RSFSR Xalq Yollar Komissarlığının yeni ildən fəaliyyət göstərəcək komissar heyəti haqqında 1921-ci ilin noyabrında təsdiq olunmuş siyahısı var. Həmin siyahıdan görünür ki, Dmitri Vasilyeviç Poluyan 14 noyabr tarixli əmrlə “Kaspmortrans”ın komissarı, Georgi Nikolayeviç İlarionov komissarın müavini təyin edilmişdir. Digər şöbələrə rəhbərlik edəcək komissarların adı da bu siyahıda verilmişdir.

Bu sənəddən görünür ki, “Kaspmortrans”a İ.Pokrovski rəhbərlik edir. Lakin yeni ildən Xəzər gəmiçiliyində daha bir struktur və ad dəyişikliyi aparılır. Xalq Yollar Komissarlığının 10 yanvar 1922-ci il tarixli əmri ilə Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi rus dilində qısaca “Kaspops” adlandırılan Xəzər Dairəsi Dəniz Yolları İdarəsinə (rus dilində: Управление Каспийского Округа Морских Путей Сообщения) çevrilir.

RSFSR Xalq Yollar Komissarının 15 mart 1922-ci il tarixli əmri ilə Xəzər Dairəsi Dəniz Yolları İdarəsinin rəisi mühəndis İ.Pokrovski öz xahişi ilə tutduğu vəzifədən azad olunur.

Xalq Yollar Komissarlığının müvəkkili Dmitri Poluyan həmin vəzifədə saxlanılmaqla Xəzər Dairəsi Dəniz Yolları İdarəsinin rəisi vəzifəsinə təyin edilir.

M.Xolodovski idarə rəisinin birinci müavini vəzifəsini tutur.

Həmin əmrlə idarə rəisinin müavini Dorodnov tutduğu vəzifədən azad edilir və onun yerinə - Xəzər Dairəsi Dəniz Yolları İdarəsi rəisinin ikinci müavini vəzifəsinə Qriqori İlarionov təyin olunur. O, siyasi məsələlərə məsul sayılır.

Kommersiya məsələləri üzrə məsul olacaq N.İvanov üçüncü müavin kimi fəaliyyətə başlayır.

Beləliklə, Xəzər gəmiçilik təsərrüfatında yeni idarəetmə mexanizmi qurulur və bu mexanizmin fəaliyyətinə aprelin 1-dən start verilir.

Ondan bir gün əvvəl – martın 31-də isə yenə Bakının Pyotr meydanında Xəzərdə növbəti naviqasiyanın başlanması ilə əlaqədar ənənəvi rəsmi tədbir təşkil olunur. Gündüz saat 12-də naviqasiyanın başladığını elan edən top atəşi açılır və Su Nəqliyyatı İşçiləri İttifaqının sədri Koval Sovet dövründə növbəti naviqasiyanın başlanması barədə məruzə edir. Sonra digər məsul vəzifəli şəxslər çıxış edir. Əmək və Müdafiə Şurası adından çıxış edən Xalq Yollar Komissarlığının müvəkkili, komissar Dmitri Poluyan daha emosional nitq söyləyir: “Respublikanın vəziyyəti çox ağırdır. Neft məhsulları ehtiyatı sona çatır. Neftin olmaması RSFSR-in sənayesini və bütün nəqliyyatını təhlükə qarşısında qoyur. Volqaboyu zonada və Rusiyanın cənubunda hökm sürən aclıqla əlaqədar nəqliyyatın vəzifələri çox böyükdür. Aclıq keçirən Volqaboyuna 10 milyon pud qarğıdalı daşımaq lazımdır...”

Bu nitq Sovet Rusiyasında yaranmış gərgin vəziyyət barədə aydın təsəvvür yaradır. Gəmiçilikdən nəinki neft məhsulları, həm də aclığın qarşısını almaq üçün çörək məmulatları daşımaq tələb olunur.

Həmin naviqasiya ərəfəsində “Bakinskiy raboçiy” qəzetində gəmilərin adının dəyişdirilməsi ilə bağlı çağırışlar da dərc olunur, verilən təkliflər bəzən gülməli səslənsə də: “Təklif edirəm gəmilərin üstündən “Budda” kimi ölü həflər silinsin və gəmilər belə adlandırılınsın: “Yaşasın Azərbaycan”, “Antantanın ölümü”, “Qara qızıl”” və s.

Gəmiçiliyin rəhbəri Moskvaya çağırılır

“Bakinskiy raboçiy” qəzetinin 15 may 1922-ci il tarixli nömrəsində müzakirə məqsədilə “Su nəqliyyatı haqqında bir neçə söz” adlı məqalə dərc edilir. Məqalədə göstərilən bəzi faktlar o dövrün dəniz nəqliyyatının vəziyyəti barədə əyani təsəvvür yaratmaq baxımından maraqlıdır: Xəzər ticarət donanmasının yeddi illik yırtıcılıqla istismarı onu ağırlıq vəziyyətə salmışdır. Əgər 1915-1916-cı illərin naviqasiyası zamanı donanma ümumilikdə 300 milyon puda qədər maye yanacaq, o qədər də quru yük daşıyırdısa, bütün güclərin səfərbərliyə alındığı indiki vaxtda donanma o vaxtkı yük dövriyyəsinin 50 faizini də daşımaq gücündə deyil...

Bu fakt onu göstərir ki, Sovet Hakimiyyəti gəmiçilik sahəsində çoxsaylı qərarlar qəbul etsə də, su nəqliyyatı işçilərinin siyasi şüurunun inkişafına xüsusi diqqət ayırsa da, yeddi il əvvəlki yükdaşıma dövriyyəsinə nail ola bilmir.

Sözsüz ki, Xəzər dəniz gəmiçiliyi sistemində dair bu statistika Moskvanı qane edə bilməzdi. Ona görə də idarənin rəisi paytaxta çağırılır.

Dmitri Poluyan “Bakinskiy raboçiy” qəzetinin 2 iyul 1922-ci il tarixli nömrəsində dərc edilmiş müsahibəsində Moskvaya səfərinin səbəbini belə izah etmişdi: “Serebrovski yoldaşla birlikdə aprel və

may ayları üçün neft daşınması proqramının yerinə yetirilməməsinin səbəbləri haqqında məsələnin aydınlaşdırılması üçün Moskvaya çağırılmışdıq”.

Bu müsahibədən görünür ki, qəzetlərdə neft daşınması ilə bağlı hay-küy salınsa da, Moskva bu sahədə gecikməni bağışlamamışdır. Serebrovski ilə Poluyanın məxsusi olaraq Moskvaya çağırılması da bu fikri təsdiq edir.

D.Poluyan Moskvada Dövlət Yanacaq İdarəsində və Xalq Yollar Komissarlığında məruzələr edildiyini, qoyulan plan tapşırıqlarının yerinə yetirilməməsini dənizdə hava şəraitinin pisliliyi, Bakı dəniz körpülərinin yaxınlığında dənizin dayazlaşması və s. amillərlə izah etdiyini söyləyir. Və deyir: “Bu məruzələr Mərkəzdə, o cümlədən Dövlət Yanacaq İdarəsində “Kaspops”a qarşı yaranmış əsəbi əhvalı aradan qaldırdı”.

Göründüyü kimi, həmin vaxt Moskvada Xəzər Dairəsi Yollar İdarəsinə çox ciddi əsəbi münasibət olub.

Bununla belə, D.Poluyanın sözlərinə görə, Moskvada aparılan danışıqlar nəticəsində daşıma planlarını bir qədər azaltmağa nail olunmuşdur.

D.Poluyan müsahibəsində gəmiçilik sahəsində gözlənilən təşkilati dəyişikliklərə də toxunur. Məlum olur ki, o, Moskvada ikən Xalq Komissarları Soveti sədrinin müavini Rıkov dövlət ticarət donanması haqqında yeni əsasnamə təsdiq etmişdir. Bu əsasnaməyə görə, Xəzər gəmiçiliyi yenidən qurulur. Bundan sonra gəmiçiliyin başında İdarə Heyəti və sərəncamverici direktor duracaq. İdarə heyətinə Azneftin və Azərbaycan SSR Ali İqtisad Şurasının nümayəndələri daxil olacaq. Gəmiçilik “Dövlət Xəzər Gəmiçiliyi” (rus dilində “Qokasp”) adlanacaq və öz fəaliyyətini tamamilə kommertiya əsasında quracaq. İndi fəaliyyətdə olan Xəzər Dairəsi Yollar İdarəsi ləğv olunacaq və onun əmlakı yeni yaradılan idarəyə veriləcək. İlk vaxtlar üçün dövlət yardım göstərəcək, lakin sonralar gəmiçilik tamamilə öz hesabına fəaliyyət göstərəcək.

D.Poluyanın sözlərindən aydın olur ki, artıq Moskvada gəmiçiliyin indiki qaydalarla idarə edilməsinin qeyri-mümkünlüyünü anlayıbmişlər. Nəzərdə tutulan dəyişiklikləri gəmiçilik sistemində səhmdar cəmiyyəti yaratmaq yönündə atılmış ilk addım saymaq olardı. Onda Moskvadan təzəcə qayıdan D.Poluyan optimist ruhda danışdı: “Beləliklə, yeni əsasnamə Xəzər Ticarət Donanması üçün geniş perspektivlər açır. Əlbəttə, bunun üçün vacib şərt odur ki, nəqliyyatın xidmətindən istifadə edən dövlət müəssisələri daşımaların haqqını səliqə ilə ödəsinlər. Əks halda, gəmiçiliyə subsidiya və vəsaitlər almaq üçün Xalq Yollar Komissarlığı qarşısında boynumuzu bükməli olacağıq ki, bu da, faktiki olaraq, indiki vəziyyətə düşmək deməkdir”.

D.Poluyan Xəzər gəmiçiliyinin həmin dövrə olan vəziyyətinin acınacaqlı olduğunu etiraf edir.

Həmin günlərdə “Azneft”in direktoru Serebrovski də Moskvadan nikbin əhval-ruhiyyə ilə qayıtmışdı. Rusiya paytaxtında aparılan danışıqlar “Azneft”in də düşdüyü ağır vəziyyətdən çıxacağına ümid yaratmışdı. Çünki Moskvada Ümumrusiya Ticarət Neft Sindikası yaradılmışdı. Sindikatın sərəncamverici direktoru “Azneft”in nümayəndəsi olmalı idi. Eyni zamanda “Azneft”ə icazə verilirdi ki, nefti İrana, Suriyaya, hətta Batum vasitəsilə İtaliya və Fransaya da sata bilsin. Serebrovski elə belə də demişdi: “Hər halda bizim dənizə çıxışımız var və xarici ölkələrə neft satacağıq. Bir halda ki, xarici bazarlara çıxacağıq, onda işlər başqa cür gedəcək”.

Serebrovski hələ neftin satışında dövlət monopoliyasının mövcudluğunu xatırladır, lakin müəyyən vaxtdan sonra bundan azad olunacaqlarını, Neft Donanmasının indi daşımalara görə qiymətləri göylərə qaldıran Xalq Yollar Komissarlığından alınacağını bildirir və inanırdı ki, “nəticədə daşımalarla bağlı bütün həlqələr bizim öz əlimizdə olacaq”.

Təbii ki, bütün bunlar illüziya idi...

Yeni idarə: Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi

RSFSR Əmək və Müdafiə Şurası 1922-ci il iyunun 13-də “Dövlət Ticarət Donanması haqqında” əsasnaməni təsdiq edir. Bu əsasnaməyə uyğun olaraq, ölkənin gəmiçilik təsərrüfatının idarə olunmasının səmərəliliyini artırmaq məqsədilə Moskvada Dövlət Ticarət Donanması (rus dilində qısaca “Qostorqflot”) təşkil olunur. Bu donanmanın tərkibinə dörd gəmiçilik idarəsi daxil edilir: Dövlət Baltik Dəniz Gəmiçiliyi, Dövlət Şimal Dəniz Gəmiçiliyi, Dövlət Qara Dəniz-Azov Gəmiçiliyi və Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi.

Bu idarələrin fəaliyyətini əlaqələndirmək, onlara ümumi rəhbərliyi həyata keçirmək üçün Moskva-da “Qostorqflot”un İdarə Heyəti yaradılır. Ümumi rəhbərlik və “Qostorqflot”un fəaliyyətinə nəzarət hüququ yenə də Xalq Yollar Komissarlığının Mərkəzi Kollegiyasına verilir.

Bununla da Xəzər Dairəsi Dəniz Yolları İdarəsi (“Kaspops”) ləğv edilir və əvəzində Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi təşkil olunur. İyunun 23-də “Kaspops”u Ləğvetmə Komissiyası yaradılır və sentyabrın 1-dən onun bütün əmlakı Ləğvetmə Komissiyasına verilir.

Xəzər gəmiçiliyinin idarə edilməsində Azərbaycan Ali İqtisad Şurasının nümayəndəsinin iştirakı da vacib sayılır.

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsi bürosunun 10 iyul 1922-ci il tarixli iclasında Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyinin İdarə Heyətinə Azərbaycan SSR Ali İqtisad Şurasının nümayəndəsinin təyin edilməsi məsələsinə baxılır və bu vəzifəyə Çingiz İldırım təyin olunur.

Beləliklə, 1922-ci il sentyabrın 1-dən Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi (“Qokasp”) fəaliyyətə başlayır.

D.Poluyan yenidən İdarə Heyətinin sədri, Q.İlarionov, Ç.İldırım (Ali İqtisad Şurasının nümayəndəsi) və A.Serebrovski (“Azneft”in nümayəndəsi) İdarə Heyətinin üzvləri, M.Xolodovski isə sərəncamverici direktor təyin edilir.

Yeni əsasnaməyə görə, Xəzər limanları gəmiçilik idarəsindən alınaraq müstəqil təsərrüfat vahidi kimi fəaliyyət göstərməyə başlayır.

Yeni qaydalara uyğun olaraq, Volqa gəmiçiliyi ilə Xəzər gəmiçiliyi birləşdirilir. Nəticədə Volqa gəmiçiliyinin yük tutumu 166 min ton olan 80 neftdaşıyan gəmisi və barji, 29 yük və yedək gəmisi də Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin tərkibinə daxil edilir. Ona görə də artıq 1923-cü ildə Xəzər Dəniz Donanmasının ixtiyarında yük tutumu 24 min puda yaxın olan 720 gəmi var idi.

İdarənin adı dəyişsə də, maliyyə problemləri həll edilmir

Statistik məlumatlardan görünür ki, Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi 1922-1923-cü əməliyyat ilini 912 min rubl gəlirlə başa vurmuşdur.

Lakin 1923-cü ildən sonra gəmiçilik təsərrüfatı ciddi problemlər yaşayır. Növbəti əməliyyat ilini idarə 3 milyon rubldan çox ziyanla başa çatdırır.

O illərdə gəmiçiliyin siyasi idarəsi ümumi vəziyyət barədə vaxtaşırı yuxarı orqanlara təqdim etmək üçün müvafiq hesabatlar hazırlayırdı.

Dövlət Xəzər Gəmiçiliyi İdarəsində 1923-cü ilin yanvarına olan vəziyyət barədə arxivdə qorunan hesabatda maraqlı faktlar xatırlanır. Qeyd olunur ki, idarədə 7731 nəfər işləyir, onların da böyük əksəriyyəti fəhlələrdir: “Ərzaq və gündəlik tələbat mallarının qiymətinin qalxması ilə əlaqədar əmək haqqının azlığından xırda narazılıqlar istisna edilməklə, fəhlə və qulluqçular tərəfindən kəskin narazılıq müşahidə edilmir”.

Daha sonra fəhlələr arasında aparılan siyasi təbliğat, təhsil və mədəni-kütləvi tədbirlər sadalanır, ümumi siyasi vəziyyət xarakterizə olunur: “İstisnasız olaraq, ilkin tələbat mallarının çox bahalaşması və maaşların azlığı zəminində bəzi narazılıqlar müşahidə edilsə də, Sovet Hakimiyyətinə münasibət yaxşıdır”.

Sovet Hakimiyyətinə münasibətin “yaxşı” olmasına baxmayaraq, Xəzər gəmiçilik təsərrüfatında çalışanların dolanışıq şəraiti yaxşı deyildi. İdarə öz işçilərinə yüksək əmək haqqı verə, onların mənzil-məişət şəraitini yaxşılaşdırma bilmirdi. Bütövlükdə maliyyə böhranı idarənin vəziyyətini ağırlaşdırmışdı.

Gəmiçiliyin maliyyə problemləri Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Rəyasət Heyətinin 18 fevral 1923-cü il tarixli iclasında da müzakirə edilir: “Qokasp”da vəziyyətə gəlincə... “vəziyyətin gəmi təmiri proqramını pozacaq dərəcədə kritik olduğu” etiraf edilir. “Qokasp”a ssuda verilməsi xahişi ilə Zaqafqaziya Xalq Komissarları Şurası qarşısında məsələ qaldırılır.

Hər gün Moskva üçün, necə deyərlər, “neft kaçaq” edən neftçilərə əmək haqqı verməyə pul tapılmır! Bu nefti daşıyan dənizçilər ağır vəziyyətdə yaşayır!

Gəmiçilik üçün ssuda almaq xahişi ilə müraciət etmək yenidən vaxtilə D.Poluyan dediyi boyun bükmək məsələsinə qayıtmaq idi!

A.Serbrovskinin bir vaxtlar Neft Sindikası barədə dediyi optimist fikirlər də puça çıxmışdı. Azərbaycan rəhbərlərinin Moskvaya vurduğu teleqramda deyilirdi ki, “Azneft”də pul böhranı hər gün dərinləşir. Sindikatdan alınan pullar fəhlələrin əmək haqqına güclə çatır, texniki vasitələr almağa pul yoxdur və s.

Əslində, bütün bunlar xalq təsərrüfatında, xüsusən, neft təsərrüfatında və gəmiçilik sahəsində ciddi dəyişikliklər etmək zərurəti yaradırdı. Xüsusən, gəmiçiliyin idarə olunmasında yeni formalar tapılmasına ehtiyac var idi. Lakin...

Sərxoşluqla mübarizə və gəmiçilikdə pul qıtlığı

Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarə Heyətinin sədri D.Poluyan gəmiçilik sahəsində ciddi iqtisadi tədbirlər görmək əvəzinə 1923-cü il martın 28-də... sərxoşluqla mübarizə haqqında qərar imzalayır.

Həmin qərarla gəmi kapitanlarına tapşırılır ki, gəmi heyətinin işə ayıq gəlməsinə nəzarət etsinlər, gəmilərdə yeyib-içmək məclisləri qurmaq qadağan olunsun və s. Bu qərara əməl etməyənlərin işdən azad olunacağı, hətta lazım gəlsə, hərbi tribunala verilməyi vurğulanır. Gəmi bufətçilərinin gəmi heyətinə spirtli içkilər verməsi qadağan olunur.

Bu qərarın imzalanmasından bir neçə gün sonra Xəzər gəmiçilik təsərrüfatında daha bir ciddi struktur dəyişikliyi həyata keçirilir. Rusiya Xalq Yollar Komissarının müavini V.Fominin imzaladığı sərəncama əsasən, Xəzər dənizindəki bütün limanlar, həmçinin Quryev, Həştərxan limanları və Volqa-Xəzər kanalı bütün əmlakı ilə birlikdə yenidən Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin ixtiyarına verilir.

1923-cü il aprelin 1-də RSFSR Xalq Yollar Komissarının müavini V.Fomin Bakıya gəlir. Xəzər gəmiçiliyinin problemləri, o cümlədən dəniz dibinin dərinləşdirilməsi məsələləri, həmçinin “Qokasp”ın maliyyə vəziyyəti müzakirə olunur. Daşımalara görə dəmir yolunun, Hərbi Nazirliyin, ayrı-ayrı müəssisələrin “Qokasp”a ödənilməli pulları vaxtında verməməsi nəticəsində maliyyə problemi yarandığı vurğulanır. V.Fomin bu problemlərin aradan qaldırılmasına çalışacağını vəd edərək həmin gün Moskvaya qayıdır.

1923-cü il iyunun 23-də “Dövlət Xəzər Gəmiçiliyinin bülleteni”ndə kadr dəyişikliyi barədə daha bir əmr dərc olunur: Xalq Yollar Komissarının Xəzər üzrə müvəkkili P.İ.Ramenski tutduğu vəzifədə saxlanılmaqla Xəzər Dövlət Gəmiçiliyi İdarə Heyətinin sədri təyin edilir.

Bu illərdə gəmiçilik təsərrüfatında “sovetləşdirmə prosesi” də davam edir. Məsələn, “Türkmən” gə-

misi komandasının iclasında gəminin adının “sovetləşdirilməsi” qərara alınır: “Bütün enerjisini və gücünü Xəzər Ticarət Donanmasının bərpasına sərf etməsi nəticəsində bizim donanmanın sabahına qəti inamla baxmağımıza imkan yaratdığına və inqilab qarşısında böyük xidmətlərinə görə qərara alındı ki, “Türkmən” gəmisi bundan sonra “Yol. İlarionov” adlandırılınsın və bu qərarın müvafiq instansiyalarda həyata keçirilməsinə nail olunsun”.

Kim idi İlarionov?

Georgi İlarionov 1879-cu ildə Saratov quberniyasında doğulmuş, 1900-cü ildən dəmir yolu nəqliyyatında çalışmışdı. 1920-ci ildə Xalq Yollar Komissarının müvəkkili kimi Bakıya Xəzər Gəmiçiliyi İdarə Heyətinə sədr müavini göndərilmişdi. O, bu vəzifədə bir neçə il işləyərək Moskvaya qayıtmışdı.

Georgi İlarionovun Bakıdakı arxivlərdən birində saxlanılan şəxsi işindədəki anketdə “təhsili” qrafasında belə bir qeyd var: “Nümunəvi dəmir yolu məktəbinin 5-ci sinfini bitirib”...

Sovet fəhlə-kəndli hökumətinin “gəmiçilik rəisi”nin təhsili barədə bu qısa məlumat təəccüb doğurmur...

Arxiv sənədlərindən görünür ki, o dövrdə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin siyasi şöbəsi hər ay Moskvaya – Xalq Yollar Komissarlığına, Zaqafqaziya Diyar Komitəsinin nəqliyyat şöbəsinə, Su Nəqliyyatı İşçilərinin Mərkəzi Komitəsinə, eləcə də Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsinə hesabat göndərmişdir. Demək olar ki, bütün hesabatlarda işçilərin dövlətə münasibəti barədə fikir qeyd olunmuşdur: “Gəmi təmiri zavodlarının fəhlələrinin və Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin hərəkət heyətinin Sovet Hökumətinə, Kommunist Partiyasına və Həmkarlar İttifaqlarına münasibəti qənaətbəxşdir”.

Təkcə bu cümlə o dövrün nəqliyyat təsərrüfatına münasibət barədə kifayət qədər aydın təsəvvür yaradır. Gəmiçilik sahəsinin min bir problemi var, maliyyə çətinlikləri var, lakin əsas diqqət fəhlələrin Sovet Hakimiyyətinə münasibətinə yönəldilir. Deməli, həmin dövrdə bütün məsələlərə siyasi prizmadan baxılırmış...

Məsələn, avqust ayında verilən hesabatda sərxoşluqla mübarizənin uğurla aparıldığı qeyd edilir, hər ay üzrə bu barədə konkret məlumatlar əlavə olunur. Gəmiçilikdə sərxoşluğa sentyabr ayında son qoyulacağı vəd edilir.

Hesabat dövründə dəniz nəqliyyatında banditizm hallarının müşahidə edilmədiyi də xüsusi vurğulanır.

Məlumat üçün xatırladaq ki, Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin daxili sərəncamı ilə 1923-cü il avqustun 2-də sərxoşluqla mübarizə aparmaq məqsədilə “Qokasp”ın nəzdində Mərkəzi “üçlük”lər yaradılması barədə sərəncam verilir. Mərkəzi “üçlük” gəmiçilikdə sərxoşluqla mübarizə məqsədilə yaradılan üç nəfərdən ibarət komissiya idi. “Üçlük” sərxoş şəxsləri müəyyən edir və müvafiq cəza tətbiq edirdi.

Görünür, gəmiçilikdə sərxoşluqla mübarizəyə bu sərəncam da kömək etmir. Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Rəyasət Heyəti 13 avqust tarixli iclasında məsələni müzakirə edərək qərara alır: “Azərbaycan Mərkəzi İcraiyyə Komitəsinə tapşırılsın ki, “Qokasp”ın bütün gəmilərinin bufetlərində spirtli içkilərin satılmasının qadağan olunması barədə təcili əmr versin”.

Belə bir əmr üç gün sonra “Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin bülleteni”ndə dərc edilir: “Qokasp”ın bütün gəmilərinin bufetlərində spirtli içkilərin satılması qadağan olunsun...”

Gəmiçilik İdarəsi Səhmdar Cəmiyyətə çevrilir

Nəhayət, kimlərsə ağına gəlir ki, gəmiçilik təsərrüfatında yalnız sərxoşluqla mübarizə aparmaqla, xüsusi “üçlük”lər yaratmaqla uğur qazanmaq mümkün olmayacaq. Ona görə də 1923-cü ilin payızında gəmiçilik sisteminin yenidən qurulması qərara alınır. Hesab edilir ki, Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi Səhmdar Cəmiyyətə çevrilməlidir.

1923-cü il sentyabrın 7-də SSRİ Əmək və Müdafiə Şurasının sədr müavini A. Rıkov Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin səhmləşdirilməsi haqqında əmr imzalayır.

Əmrin birinci bəndində deyilirdi ki, neft sənayesi ilə Xəzər dənizində gəmiçilik arasında sıx əlaqələr olduğuna görə Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi ("Qokasp") "Xəzər Gəmiçiliyi" Səhmdar Cəmiyyətinə çevrilsin.

Həmin qərara əsasən, Xəzər dənizindəki bütün limanlara neft və hər cür digər yüklərin daşınması və sərnişin reyslərinin təşkili bu Səhmdar Cəmiyyətə həvalə olunurdu. Lakin cəmiyyətin fəaliyyətinə ümumi nəzarət hüququ yenə də Xalq Yollar Komissarlığında qalırdı.

Beləliklə, həmin ilin sentyabrında bu dəfə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin Ləğvətmə Komissiyası yaradılır ki, gəmiçiliyin əmlakını Səhmdar Cəmiyyətə təhvil versin.

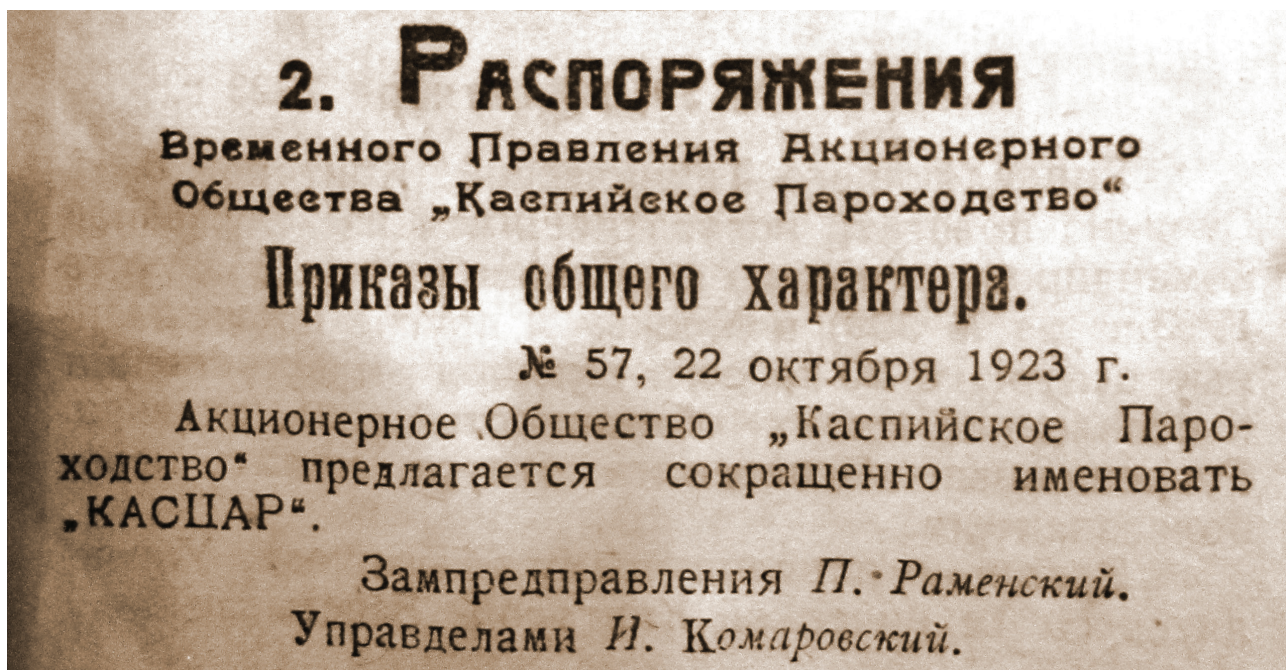
Eyni zamanda "Xəzər Gəmiçiliyi" Səhmdar Cəmiyyətinin nizamnaməsinin hazırlanıb təsdiq edilməsi planlaşdırılır.

Əslində inqilaba qədər Rusiyada, demək olar ki, bütün gəmiçiliklə məşğul olan şirkətlər səhmdar cəmiyyət kimi fəaliyyət göstərirdi. Gəmiçilik şirkətlərinin əksəriyyətinin təşkilati-hüquqi formasının səhmdar cəmiyyət olmasının öz üstünlükləri var idi.

Lakin çar Rusiyasının bütün gəmiçilik təsərrüfatını bir dekretlə milliləşdirən Sovet Hökuməti, nədənsə, uzun illər bu idarəetmə formasını burjuva iqtisadiyyat forması kimi yaxına buraxmaq istəmirdi. Bir neçə illik təcrübə sübut edir ki, gəmiçiliyin idarə olunması üçün ən yaxşı forma elə həmin səhmdar cəmiyyəti formasıdır.

Təbii ki, belə böyük bir təsərrüfat subyektinin bir neçə günə Səhmdar Cəmiyyətə çevrilməsi qeyri-mümkün idi. Ona görə də Səhmdar Cəmiyyətin yaradılmasına qədər Müvəqqəti İdarə Heyəti təşkil edilir. Xalq Yollar Komissarlığının 10 sentyabr tarixli sərəncamı ilə Səhmdar Cəmiyyəti yaradılana qədər aşağıdakı şəxslərdən ibarət tərkibdə Müvəqqəti İdarə Heyəti yaradılır: sədr- A.P.Serebrovski (eyni zamanda "Azneft"-in rəisi idi), İdarə Heyətinin üzvləri P.İ.Ramenski, İ.V.Pokrovski, Q.N.İlarionov və V.S.Pollyak.

"Xəzər Gəmiçiliyi" Səhmdar Cəmiyyətinin "Kaspar" adlandırılması barədə sərəncam.



Komissarlığın başqa bir sərəncamı ilə Xəzər Gəmiçiliyi İdarə Heyətinin əvvəlki üzvləri, o cümlədən Çingiz İldırım tutduqları vəzifədən azad edilir. Müvəqqəti İdarə Heyəti cari işlərlə məşğul olmalı, donanmanı yeni naviqasiyaya hazırlamalı və Xəzər Gəmiçiliyinin səhmdar cəmiyyəyə çevrilməsi ilə əlaqədar təşkilati məsələləri həll etməli idi.

Müvəqqəti İdarə Heyəti işə adam götürmək, kollektiv müqavilə bağlamaq, hər cür əmlak almaq və ya özgəninkiləşdirmək, bank əməliyyatları aparmaq, müxtəlif müqavilələr bağlamaq, kontor və agentliklər açmaq və s. hüquqlara malik idi. Səhmdar Cəmiyyətin nizamnaməsini ilin sonuna qədər hazırlamaq tapşırılır. Lakin məsələ xeyli uzanır. Nizamnamənin bir çox müddəaları ayrı-ayrı komissarlıqlar arasında fikir ayrılığına səbəb olur.

1923-cü il oktyabrın 14-də Müvəqqəti İdarə Heyəti ilk iclasını keçirərək fəaliyyətə başlayır. İclasda Müvəqqəti İdarə Heyətinin iş prinsipləri müzakirə edilir. Qərara alınır ki, İdarə Heyətinin sədri olmaqda onun vəzifəsini bütün hallarda İdarə Heyətinin üzvü P.Ramenski icra edəcək.

“Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətinin 1923-1924-cü əməliyyat ilinə aid hesabatından görünür ki, İdarə Heyətinin üzvləri İ.V.Pokrovski və V.S.Pollyak, əsasən, Moskvada neft sənayesi ilə bağlı bir-başa vəzifələri ilə məşğul olduqlarından gəmiçiliyin işini əsasən sədrin birinci və ikinci müavinləri – P.Ramenski və Q.İlarionov aparırmışlar.

Müvəqqəti İdarə Heyəti 1923-cü il oktyabrın 23-də idarənin adı ilə bağlı sərəncam verir: “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyəti qısaca “KASPAR” adlandırılınsın.

Türkdilli gəmisürənlərə “yox” deyilir

Xəzər dəniz gəmiçiliyinin səmərəli idarə olunması üçün struktur axtarışlarının getdiyi həmin dövrdə yerli Azərbaycan hökuməti Su Nəqliyyatı Texnikumunda türk dilində kadrlar hazırlanması məsələsini qaldırır. Bu fakt Q.İlarionovun Moskvaya, Yollar Komissarlığına göndərdiyi bir teleqramda öz əksini tapıb: “Azərbaycan SSR Xalq Maarifi Komissarlığı Azərbaycan SSR XKS-nin qərarına istinad edərək, Su Yolları Nazirliyinin Texnikumunda paralel olaraq türk dilində gəmisürənlər şöbəsi açılmasını təkidlə tələb edir. Biz işsiz gəmisürənlərin çoxluğunu nəzərə alaraq bu təklifdən imtina edirik. Amma gətirdiyimiz dəlillər qəbul olunmur. Teleqrafla cavab verin, biz neyləyək?”

Bu suala Moskvadan göndərilən cavab yerli hökumət üçün ürəkaçan olmur: Azərbaycan SSR Xalq Maarifi Komissarlığı təkidlə Su Nəqliyyatı Texnikumunun nəzdində türk dilində hazırlıq kurslarının açılmasını tələb edir. Nəzərdə tutulur ki, gələcəkdə yavaş-yavaş türk dilində xüsusi siniflər açılsın. Hazırda su nəqliyyatı nəinki gəmisürənlərlə tam təmin olunmuşdur, hətta SSRİ-də gəmisürənlər ixtisası üzrə kadrlar artıqlaması ilə hazırlanmışdır. Ona görə də türk dilində hazırlıq şöbəsinin açılması məqsədəuyğun hesab edilmir. Xüsusən ona görə ki, “Kaspar”ın tədris şöbəsinə texnikuma daxil olan türklər üçün xeyli güzəştlər tətbiq edildiyi barədə təkliflər verilmişdir.

Qeyd edək ki, o dövrdə texnikum beşillik təhsil verirdi. Şagirdlər bir il hazırlıq kursu keçir, dörd il isə ixtisas təhsili alırdılar. Texnikumu bitirənlər uzaq səfərlər gəmiçiliyində şturman vəzifəsi tuturdular. 1923-cü ildə texnikumun gəmisürənlər şöbəsində 132 şagird oxuyurdu.

Bundan başqa, Bakıda fəhlə texnikumu da fəaliyyət göstərirdi. Həmin il 151 şagirdin təhsil aldığı bu məktəbin mexanika şöbəsindəki iki xüsusi sinifdə oxuyanlara 3-cü dərəcəli mexanik, qalan iki xüsusi sinifdə oxuyanlara isə 2-ci dərəcəli mexanik ixtisası verilirdi.

1923-cü ildə fəhlə texnikumunda daxiliyanma mühərrikləri üzrə xüsusi kurslar da açılmış, həmin kurslara 17 nəfər qəbul edilmişdi.

Bakıda fəaliyyət göstərən xüsusi istehsalat məktəbi isə gəmi təmiri emalatxanaları üçün ixtisaslı fəhlələr hazırlayırdı.

Təhsil sahəsində belə yeniliklərlə yanaşı, o vaxt gəmi təmiri emalatxanalarının da yenidən qurulmasına xüsusi diqqət ayrılmışdı. Keçmiş “Nobel qardaşları” şirkətinin 1898-ci ildə quraşdırdığı ellinçin bazasında “Zakfederasiya” adına gəmi təmiri zavodu təşkil olunmuşdu.

Kiçik gəmi təmiri emalatxanaları ləğv edilmiş, vaxtilə “Kavkaz i Merkuri”yə məxsus olmuş emalatxanalar və ellinq “Paris Kommunası” və “Zakfederasiya” adına zavodlara verilmişdi.

Beləliklə, 1920-ci ildə mövcud olan 12 kiçik emalatxana birləşdirilərək bu iki zavodun tərkibinə daxil edilmişdi.

Gəmiçiliyi maliyyə böhranından necə çıxarmalı?

1924-cü il Xəzər gəmiçiliyi üçün yenə də ürəkaçan sürətlə başlamır. Maliyyə çətinlikləri ucbatından mart-aprel aylarında işçilərə əmək haqqı verilməsində problem yaranacağı əvvəlcədən proqnozlaşdırılır. Müvəqqəti İdarə Heyəti maliyyə probleminin həlli ilə bağlı müxtəlif addımlar atır. Yenə də kredit götürmək variantı seçilir. Qərara alınır ki, Dövlət Bankından 500 min rubl dəyərində kredit alınması ilə bağlı vəsatət qaldırılsın.

Tezliklə bu proqnozlar özünü doğruldur və 1924-cü ilin yayında əmək haqqı verilməsi ilə bağlı ciddi problemlər ortaya çıxır. Rusiya Federasiyası Dövlət Arxivində bu barədə Moskvaya ünvanlanmış çoxsaylı sənədlər saxlanılır. Belə sənədlərdən biri 1924-cü il avqustun 22-də Əmək və Müdafiə Şurasına ünvanlanan müraciətdir: “Cari əməliyyat ilini başa vurmaq üçün “Kaspar”a 1 milyon 125 min rubl əlavə vəsait lazımdır. Belə bir vəziyyət “Kaspar”ın ilkin büdcə ehtimallarını pozan bir sıra arzuolunmaz şəraitlə əlaqədar yaranmışdır”.

Həmin dövrdə “Kaspar”ın maliyyə vəziyyətinin yaxşılaşdırılması üçün uzun-uzadı yazışmalar aparılır, müxtəlif variantlar üzərində iş gedirdi. Hətta 1924-cü ilin avqustunda dövlət müəssisələrinin mədən vergisindən azad edilməsi ilə əlaqədar tətbiq olunan güzəştin “Kaspar”a şamil edilməsi barədə müzakirələr açılır. Təklif olunur ki, “Xəzər Gəmiçiliyi” səhmdar cəmiyyət sayılsa da, bütövlükdə dövlət müəssisəsidir, orda şəxsi kapital yoxdur. Ona görə mədən vergisindən azad olunmalıdır. Bu barədə gedən uzun müzakirələrdən sonra SSRİ Xalq Komissarları Sovetinin qərarı ilə “Kaspar” mədən vergisi ödəməkdən azad olunur.

Bir sözlə, “Xəzər Gəmiçiliyi”nin maliyyə problemlərinin həlli ilə bağlı bütün mümkün variantlara əl atılır.

Struktur dəyişikliklərinin getdiyi həmin dövrdə də gəmilərin “sovetləşdirilməsi” – adlarının dəyişdirilməsi yaddan çıxmır. Müvəqqəti İdarə Heyətinin qərarı ilə “Ələskər” gəmisi “İnqilab”, “Ələkbər Useynov” gəmisi “Kirov”, “Ağa Dadaşov” gəmisi “Kamenev”, “Büniyat” gəmisi “Sovnarkom”, “Kaspi” gəmisi “Stalin” adlandırılır. Vaxtilə “Kavkaz i Merkuri”nin rəhbərliyinə daxil olmuş vitse-admiral Aleksandr Jandrın adını daşıyan gəmi “Donbas”a çevrilir. Bütövlükdə bir sərəncamla 80 gəminin, 4 teploxodun və 10 şalandanın adı dəyişdirilir.

Səhmdar cəmiyyətə çevriləndən sonra “Kaspar”ın Moskva, Leninqrad, Nijni Novqorod, Xarkov, Rostov, Saratov, Saritsın, Həştərxan, Mahaçqala, Lənkəran, Astara, Krasnovodsk, Quryev və s. şəhərlərdə, eləcə də İran Astarasında, Ənzəli, Şahsuvar, Məşədiəssər, Bəndər-Qiyaz və s. şəhərlərdə agentlikləri yaradılır.

Əmək və Müdafiə Şurasının 14 mart 1925-ci il tarixli qərarı ilə Dəniz Ticarət Donanmasının gəmiqayıdırma proqramı təsdiq olunur. Bu proqram gəmiqayıdırma sənayesinin müasir avadanlıqlarla təchiz edilməsi, daha çox yük götürən və itisürətli gəmilər alınmasını nəzərdə tutur.

Bundan sonra Moskva ilə “Xəzər Gəmiçiliyi” arasında uzun yazışmalar gedir. Rusiya Federasiyası Dövlət Arxivində və Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivində istər Xəzərin neftdaşıma donanmasının, istərsə də quru yük donanmasının gücləndirilməsinə dair çoxsaylı yazışmalar saxlanılır. Yeni beşillik

planlarda həm neft, həm də digər xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında artım olacağı fonunda yeni gəmilərin alınması məsələsi müzakirə edilir.

Gəmiqayırma sənayesinin gücləndirilməsi hansı zərurətdən irəli gəlirdi? Hökumət o dövrdə hesab edirdi ki, nəqliyyat dövlət və xalq təsərrüfatı sisteminin əsasıdır. Gəmiçilik isə daha ucuz nəqliyyat vasitəsi olduğu üçün onun inkişafı və səmərəliliyinin artırılması sovet dövlətinin əsas vəzifələrindən biri olmalıdır.

Lakin bunlar hökumətin istəyi, arzusu idi və arzu olaraq qalırdı. “Xəzər Gəmiçiliyi”nin inqilabdan əvvəlki daşımaya gücünə çatmasına isə hələ çox var idi.

Gəmiçilik 1913-cü il səviyyəsinə niyə çata bilmir?

Sovet hakimiyyətinin ilk illərində Bakıda gəmiçilik təsərrüfatında aparılan struktur və kadr dəyişiklikləri, siyasi-ideoloji iş nə yükdaşımların həcmində artmasına təsir göstərə bilmişdi, nə də maddi-texniki bazanı gücləndirməyə imkan vermişdi. SSRİ Əmək və Müdafiə Şurasının xüsusi komissiyasının 1925-ci ildə “Xəzər Gəmiçiliyi”nə və Xəzər limanlarına keçirdiyi baxışın nəticələri də bunu təsdiqləyirdi. Komissiyanın hesabatından görünür ki, Bakı limanının yük dövriyyəsi 1913-cü ildə 342 milyon pud olmuşdusa, 1923-24-cü əməliyyat ilində bu rəqəm cəmi 163 milyon təşkil etmişdi. Bütövlükdə əməliyyat ilində yük dövriyyəsi inqilabdan əvvəlki yük dövriyyəsinin təxminən üçdə biri qədər olmuşdu...

Xəzərdə yük dövriyyəsinin kəskin şəkildə azalması gəmi parkında da təftiş aparmaq zərurəti yaradır. Belə ki, arxiv sənədləri 1925-ci ilin oktyabrında “Kaspar”a məxsus 44 gəminin istismardan çıxarılaraq ləğv edilməsi barədə qərar qəbul olunduğunu göstərir. Qərara əsasən, gəmilərin sökülüb satılmasından əldə olunan gəlir “Kaspar”ın öz hesabına daxil edilməli və donanmanın bərpasına xərclənməli idi.

Sovet dövlətinin həmin dövrdə “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətinin fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi məsələsinə ciddi diqqət yetirdiyi sənədlərdə öz əksini tapmışdır. Səhmdar Cəmiyyətin 1924-1925-ci əməliyyat ilinə aid hesabatında qeyd edilir ki, dövlət gəmiqayırma proqramına uyğun olaraq, “Xəzər Gəmiçiliyi”nə də yeni gəmilərin alınacağı nəzərdə tutulur. Bu proqrama əsasən, Xəzər donanmasına hər birinin yük tutumu 6500 ton olan 8 dəniz teploxodunun tikilməsi nəzərdə tutulur. İlk dəniz teploxodunun 1927-ci ildə istismara veriləcəyi gözlənilir. Sənəddə, həmçinin quru yüklərin daşınmasına tələbatın artdığı və buna görə də quru yük donanmasına yeni gəmilər alınması zərurətinin yarandığı qeyd olunur.

Sərnişin daşınmasında da vəziyyətin pisləşdiyini hesabatda görmək mümkündür. Belə ki, 1924-1925-ci əməliyyat ilində “Xəzər Gəmiçiliyi” 19 minə yaxın sərnişin daşımışdusa, inqilabdan əvvəl tək-cə “Kavkaz i Merkuri” cəmiyyəti üzrə bu göstərici 25 mindən artıq olmuşdu...

Gəmiçiliyin bütün istiqamətlər üzrə geriləməsinin əsl səbəbi, təbii ki, hesabatda təhlil edilmir və konkret nəticələr də çıxarılmır. Amma bu gün əminliklə demək olar ki, sahibkarlığı və xüsusi mülkiyyəti qəbul etməyən, şəxsi təşəbbüsləri buxovlayan sosialist təsərrüfat sistemi bolşevik inqilabından sonra hələ uzun müddət, iqtisadiyyatın digər sahələri kimi, gəmiçilikdə də ciddi bir irəliləyiş yarada bilmirdi...

Səhv göndərilmiş sənəd...

“Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətinin təsərrüfat fəaliyyəti ilə yanaşı, kadr məsələləri də mərkəzi hakimiyyətin diqqət mərkəzində idi. 1926-cı ilin oktyabrında SSRİ Xalq Yollar Komissarlığı Səhmdar Cəmiyyətin rəhbərliyində dəyişiklik edir. Bu dəyişikliklə bağlı maraqlı bir tarixçəyə Rusiya Fedrasiyasının Dövlət Arxivindəki 5 səhifəlik qovluqda rast gəlirik. Üzərinə “Yoldaş D.V.Poluyanın “Kaspar”ın Müvəqqəti İdarə Heyətinin sədri vəzifəsindən azad edilməsi və yoldaş F.S.Boquşun “Kaspar”ın Müvəqqəti İdarə Heyətinin sədri təyin edilməsi haqqında” sözləri yazılmış həmin qovluqda SSRİ xalq

yollar komissarının SSRİ Əmək və Müdafiə Şurasına müraciəti var. Müraciətdə Yollar Komissarlığı Kollegiyasının üzvü təyin edilən “Xəzər Gəmiçiliyi” Müvəqqəti İdarə Heyətinin sədri D.V.Poluyanın vəzifədən azad edilməsi və F.S.Boquşun indi tutduğu Xalq Yollar Komissarlığı Mərkəzi Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi rəisinin köməkçisi vəzifəsindən azad edilərək “Xəzər Gəmiçiliyi” Müvəqqəti İdarə Heyətinin sədri təyin olunmasının təsdiqlənməsi xahiş edilir. Hətta komissarlıq bu barədə əmr layihəsi də hazırlayıb göndərir.

Əmək və Müdafiə Şurası dərhal komissarlığa cavab yazır ki, bundan sonra kadr dəyişiklikləri məqsədlə müraciətdə həmin şəxsin nə vaxt, hansı qərarla təyin olunduğu barədə məlumat verilsin və arxınca soruşulur: “Məsələn, təcili məlumat verin ki, yoldaş D.V.Poluyan Əmək və Müdafiə Şurası tərəfindən “Kaspar”ın Müvəqqəti İdarə Heyətinin sədri vəzifəsinə nə vaxt təyin olunub? Əgər o, bu vəzifəyə Əmək və Müdafiə Şurasından xəbərsiz təyin edilibsə, onun vəzifədən azad edilməsinin təsdiq olunmasına nə ehtiyac var?”

Bununla bağlı Xalq Yollar Komissarlığının cavab məktubu isə, sadəcə, gülməli səslənir: “Yoldaş D.V.Poluyanın “Kaspar”ın Müvəqqəti İdarə Heyətinin sədri vəzifəsindən azad edilməsi və onun yerinə yoldaş Boquşun təyin olunması barədə Əmək və Müdafiə Şurasının qərar layihəsini səhv göndərilmiş sənəd kimi geri qaytarmağınızı xahiş edirik”.

Sən demə, adı çəkilən idarənin müvəqqəti idarə heyətinə kadrlar Əmək və Müdafiə Şurasının razılığı ilə yox, Xalq Yollar Komissarlığı və Ali Xalq Təsərrüfatı Şurasının razılığı ilə təyin edilir...

Yalnız bu yazışmadan sonra yada düşür ki, D.Poluyanın azad edilməsi və F.Boquşun təyin edilməsi barədə əmrlərin təsdiq edilməsinə ehtiyac yoxdur...

Odur ki, Xalq Yollar Komissarının 20 oktyabr tarixli əmri ilə Frans Boquş “Xəzər Gəmiçiliyi” İdarə Heyətinin sədri təyin olunur. Arxiv sənədləri içərisində Q.İlariyonovun bu məsələyə dair əmri var: “Kaspar”ın İdarə Heyətinin sədri D.V.Poluyandan bütün işləri qəbul etdim və bu gündən yeni təyin olunmuş sədr yoldaş Boquş gələnə qədər sədr vəzifəsinin müvəqqəti icrasına başladım”.

Frans Boquşun öz vəzifəsinin icrasına başlaması isə uzun çəkmişdir. O, tezliklə Bakıya gəlir...

Köhnə gəmilər hələ də dənizdədir...

Dənizdə daşımaların həcmi artdıqca köhnə gəmilərin işə yarımadığı daha aşkar şəkildə görünürdü. “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətinin 1926-cı ilə aid hesabatında qeyd edilir ki, köhnəlmiş gəmilərin bir çoxu idarənin balansından çıxarılmışdır. Elə həmin hesabatda göstərilir ki, Neft Donanmasına məxsus 73 gəmidən yalnız 46-sı daşımalarda iştirak etmişdir ki, bunların da ümumi yükləmə qabiliyyəti 77.330 tondur.

Xəzər gəmiçiliyinin Quru Yük Donanması 1926-cı il ərzində 568.591 ton quru yük, 192.520 sərnişin daşımışdı ki, bu da əvvəlki ildəkindən çox idi. Daşımaların cəmiyyətinə ciddi təsir göstərən amillər sırasında həmin il Rusiyanın Şimal-Qərb Gəmiçiliyi İdarəsindən yükləmə qabiliyyəti, müvafiq olaraq, 980 və 740 ton olan “Həmədan” və “İran” gəmilərinin alınması da vardı...

Yükdaşımalarda cüzi artım müşahidə olunsada, “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyəti istər neftdaşıma, istərsə də Quru Yük Donanması üçün yeni gəmilər alınması ilə əlaqədar müvafiq yuxarı orqanlara müraciət edir. 1926-1930-cu illər üçün 25 yeni gəmi almaq nəzərdə tutulur.

1926-30-cu illərdə neft daşımalarının artacağı nəzərə alınaraq iki mayedaşıyan gəmi sifariş verilir.

Orta Asiyadan pambıq daşınması zərurəti Quru Yük Donanmasını da gücləndirməyi tələb edir.

SSRİ-də sənayeləşməyə xüsusi fikir verildiyi üçün yeni obyektlərin tikintisində Xəzər gəmiçiliyinin imkanlarından daha çox istifadə etmək qərara alınır. 1927-ci ildən etibarən Xəzərə yük tutumu 3,4



Bakı Dəniz Limanı.

min ton olan quru yükdaşıyan gəmilər, 10 min ton yükötürən tankerlər, 6,2 min ton yükötürən paraxodlar gətirilir.

O illərdə maliyyə problemləri yeni gəmilərin alınmasını çətinləşdirdiyi üçün köhnə gəmilərdə yenidənqurma işləri aparmaqla onları müasirləşdirmək metodundan da istifadə olunur. Məsələn, vaxtilə buxarla işləyən “Moskva”, “Polyus”, “Meridian” kimi gəmilərdə yeni mühərrik quraşdırmaqla onların məhsuldarlığını artırmaq mümkün olur.

Rusiya Federasiyasının Dövlət Arxivində gəmilərin yenidən qurulması, xüsusən dizel mühərrikləri ilə təmin edilməsi ilə bağlı da yazışmalar saxlanılır. Məsələn, 1927-ci ilin mayında “Kaspar”ın rəhbərliyi SSRİ Əmək və Müdafiə Şurasına müraciət edir ki, neft hasilatının artması ilə əlaqədar Xəzər dənizində daşımalar çoxaldığından “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətinin donanmasının gücləndirilməsinə xüsusi diqqət yetirilsin.

“Kaspar” 1927-ci ilin naviqasiyasına 51 neftdaşıyan gəmi hazırlayır. Köhnə gəmiləri saz vəziyyətdə saxlamaq üçün təmir-bərpa işləri ilə yanaşı dizel mühərriklərinin qoyulması da tələb olunur.

SSRİ-nin mühərrikqayırma zavodlarının kifayət qədər sifarişi olduğu üçün “Kaspar”ın sifarişlərini təcili yerinə yetirə bilmir. Ona görə də idarə bu mühərrikləri xarici ölkələrin zavodlarına sifariş verməli olur.

“Kaspar”ın gəmi təmiri emalatxanalarının da əlavə texniki vasitələrlə təmin edilməsi məsələsi qaldırılır.

1928-ci ildə “Krasnoye Sormovo” zavoduna “Xəzər Gəmiçiliyi” üçün yeni gəmilər sifariş verilir.

Moskva “Kaspar”a yeni rəhbər göndərir, Bakıdan xəbərsiz...

Rusiya Federasiyası Dövlət Arxivində “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətinin rəhbərliyi ilə bağlı maraqlı bir yazışma da saxlanılır. 1929-cu il oktyabrın 19-da SSRİ Xalq Yollar Komissarlığından Bakıya teleqram gəlir. Bakı şəhər Partiya Komitəsinin katibi Gikalo yoldaşa ünvanlanan teleqramda deyilirdi: “Xahiş edirəm, Boquşun vəzifədən azad edilməsinə və onun yerinə Tyürinkovun təyin olunmasını razılaşdırasınız. Tyürinkov 1917-ci ildən Ümumittifaq Kommunist (bolşeviklər) Partiyasının

üzdür, bir sıra məsul vəzifələrdə işləmişdir, Oktyabr inqilabının fəal iştirakçılarındandır. 1918-ci ildən, istisnasız olaraq, nəqliyyat sahəsində rəhbər vəzifələrdə, Xalq Yollar Komissarlığı müvəkkilinin müavini və müvəkkili vəzifələrində çalışmışdır. Xahiş edirəm, cavabı gecikdirməyəsiniz. Xalq Yollar Komissarlığının kollegiya üzvü Rutskiy”.

Bakıdan bu teleqrama cavab gecikdirilmir: “21 oktyabr. Moskva, Xalq Yollar Komissarlığının kollegiya üzvü Rutskiyə. Azərbaycan K(b)P MK Boquşun işdən azad olunmasını vacib sayır, onun yerinə Maksimovun namizədliyini irəli sürür. Təcili cavab verməyinizi xahiş edirik. Azərbaycan K(b)P MK katibi Qarayev”.

Arxivdə əlyazma formasında Əliheydər Qarayevə ünvanlanmış bir kağız parçası da saxlanılır. Məktubda deyilir: “Əli Heydər! Məncə, sən “Kaspar”ın sədr müavini yoldaş Maksimovu çağırıb onunla “Kaspar”ın vəziyyəti barədə söhbət etməlisən. Bundan başqa, məncə, Gikalo yoldaşa teleqram vurmaq lazımdır ki, Boquş haqqında məsələnin həllində iştirak etsin, çünki təbii olaraq bütün bunlar “Kaspar”ın işinə təsir edəcək”.

Oktyabrın 24-də Moskvadan daha bir teleqram daxil olur: “Xalq Yollar Komissarlığı “Kaspar”ın sədri vəzifəsinə daha güclü namizəd olan yoldaş Tyürinkovun namizədliyini irəli sürür. Xahiş edirik, razılaşdırasınız”. Görünür, bundan sonra Bakıda anlayırlar ki, etiraz etməyin mənası yoxdur. Elə həmin gün Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Rəyasət Heyətinin iclası çağırılır və qərar qəbul olunur: “Yoldaş Boquşun “Kaspar”ın sədri vəzifəsindən çıxarılması barədə Mərkəzi Komitə Katibliyinin qərarı təsdiq edilsin. “Kaspar”ın İdarə Heyətinin sədri vəzifəsinə yoldaş Tyürinkovu təyin etmək barədə Xalq Yollar Komissarlığının təklifi qəbul olunsun və Xalq Yollar Komissarlığı qarşısında “Kaspar”ın İdarə Heyətinin sədr müavini vəzifəsinə Xəzər gəmiçiliyinin yerli işçisi olan adam təyin olunması təkid edilsin”.

Bu yazışma ilə bağlı sonradan nələr baş verdiyi bilinmir. Çünki həmin illərə aid arxiv sənədlərində Tyürinkovun adına rast gəlinmir. Belə təsəvvür yaranır ki, hansısa səbəblər üzündən Tyürinkov, ümumiyyətlə, Xəzər gəmiçiliyində rəhbər vəzifəyə başlamamışdır...

Gəmiçilikdə “əksinqilabçı” axtarışı

Bolşeviklər öz hakimiyyətlərini möhkəmləndirmək üçün müxtəlif vasitələrə əl atırdılar. Təsərrüfat sturukturlarında belə vasitələrdən biri də “ziyankarlıq” hallarının aşkar edilməsi və günahkarların sərt şəkildə cəzalandırılması idi. Artıq 1920-ci illərin sonlarında “Xəzər Gəmiçiliyi”ndə ciddi cəhdlə inqilab düşmənlərinin axtarışına başlanılır.

Azərbaycan Dövlət Siyasi İdarəsinin sədr müavini Aqrbanın “Kaspar” “gəmiçilik idarəsində ziyankar təşkilatın fəaliyyəti haqqında” Ümumittifaq Kommunist (b) Partiyasının Mərkəzi Komitəsinə göndərdiyi “tamamilə məxfi” qrifli məktub Rusiya Dövlət Tarix Arxivində saxlanılır. Məktub bu sözlərlə başlanılır: “Sizin xahişinizə əsasən, “Kaspar”da ziyankarlıq işi ilə əlaqədar sərəncamımızda olan istintaq materiallarının qısa məzmununu təqdim edirik”.

İstintaq materialının qısa məzmunu belədir:

“...Keçmişdə “Kaspar”da Mayedaşıma Donanması nisbətən iri firmalara - “Nobel”, “Okean”, “Volqa”, “Mazut” firmalarına aid idi. Quru yük və sərnişin daşımaları ilə “Kamvo”, “Samolyot”, “Rus” firmaları məşğul olurdu. Keçmiş səhmdarlar və iri mülk sahibləri Azərbaycanın sovetləşməsinə az qalmış özlərinin sabiq mülklərini qorumaq üçün tədbirlər görmüşlər, Bakıda qalan keçmiş etibarlı adamlarına və qulluqçularına müvafiq tapşırıqlar vermişlər. Beləliklə, hələ Azərbaycan sovetləşənə qədər əksinqilabi təşkilatın əsası qoyulmuşdur. Azərbaycan sovetləşəndən sonra “Kaspar”da əsas rəhbər vəzifələr tədricən göstərilən firmaların sabiq etibarlı qulluqçuları tərəfindən zəbt edilmişdir. Belə vəziyyət, faktiki olaraq, son vaxtlara qədər qorunub saxlanılmışdır.

Təşkilat 1920 və 1921-ci illərdə formalaşmağa və öz gücünü gəmiçiliyin rəhbərliyinin əsas vəsilələrində cəmləşdirməyə başlamış, o vaxtdan da təşkilatın fəaliyyəti inkişaf etmişdir.



Bakı. 1925-ci il.

Gəmiçilikdə çətinliklərin, neft daşımalarında pozuntu və fasilələrin yaradılmasına, keçmiş xırda firmalara və fərdi gəmi sahiblərinə məxsus gəmilərin məhv edilməsinə, istismardan çıxarılmasına yönəlmiş ziyankarlıq məhz bu illərdə başlamışdır.

1924-1925-ci illərdə keçmiş Rusiyada köhnə qaydaların bərpa edilməsi imkanına ümid qeyri-müəyyən vaxta qədər təxirə düşəndə təşkilat bütün istiqamətlərdə ziyankarlığı genişləndirmişdir. Ziyankarlıq tədbirləri xüsusilə 1926-cı ildən daha da artmışdır...”

Məktubda həmçinin “ziyankarlıq tədbirləri”nin əsas istiqamətləri göstərilir: təmir işlərinin pisləşdirilməsi yolu ilə donanmanın tədricən məhv edilməsi, daxiliyanma mühərriklərinin sındırılması ilə iri teploxodların sıradan çıxarılması, emalatxanaların inkişaf tempinin aşağı salınması və s.

Məktubda daha sonra təşkilatın məqsədinin gəmiçiliyin, bütövlükdə su nəqliyyatının işini iflic etmək, bununla ölkədə iqtisadi böhran yaratmaq olduğu vurğulanır. Təşkilatın xaricdə yerləşən mərkəzinə sabiq neft sənayeçiləri və gəmi sahiblərinin rəhbərlik etdiyi qeyd olunur. Guya bu təşkilat neft sənayesində də ziyankarlıq işləri planlaşdırmışdır. Həbs edilmiş əsas günahkarların və şahidlərin ifadəsində bütün bu faktların təsdiqini tapdığı bildirilir. Həbs edilənlərin ifadəsinə əsasən hesablanmışdır ki, 1924-1928-ci illər arasında bu təşkilatın üzvləri ziyankarlıq fəaliyyəti üçün ümumilikdə 52 min rubldan çox pul almışlar.

Məktub bu sözlərlə bitir: “İstintaq hələ ilkin mərhələdədir. 8 avqust 1929-cu il. Azərbaycan Siyasi İdarəsinin sədr müavini Aqrba”.

“Siyasi İdarə”nin nə demək olduğunu müasir oxuculara anlatmaq üçün qeyd edək ki, 1920-ci illərdə “QPU” (rusca – Qosudarstvennoye Politiçeskoye Upravlenie) – Xalq Daxili İşlər Komissarlığı yanında Dövlət Siyasi İdarəsi, sonralar “KQB” (rusca – Komitet Qosudarstvennoy Bezopasnosti) – Dövlət Təhlükəsizliyi Komitəsi adı ilə fəaliyyət göstərən kəşfiyyat və əks kəşfiyyat orqanı idi.

Siyasi İdarənin məktubu Moskvaya göndəriləndə hələ 1929-cu il idi. Qarşıda “xalq düşməni” axtarışlarının daha da genişləndiyi 30-cu illər, yüz minlərlə günahsız insanın həyatını məhv edən təhlükəli 37-ci il var idi... Repressiya dalğası “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətindən yan keçməyəcəkdi...

VI HISSƏ

Dəniz gəmiçiliyində 37-ci il dalğası

Dəniz nəqliyyatında yeni islahatlar

Ötən əsrin 30-cu illəri, keçmiş SSRİ-nin hər yerində olduğu kimi, Bakıda da təlatümlü bir dövr idi. İndi daha çox “Stalin beşillikləri”, “kollektivləşmə” və “repressiya” sözləri ilə xarakterizə edilən həmin illər Xəzər dəniz gəmiçiliyinə də öz möhürünü vurmuşdur. Burada da “siyasi təmizləmə” aparılmış, haqq-nahaqq, bolşevik hökumətinin əleyhinə çıxmaqda günahlandırılan insanlar təqib edilmiş, həbsə atılmış, güllələnmiş, sürgünə göndərilmişlər.

Keçmiş SSRİ-nin gəmiçilik təsərrüfatında 1930-cu illərdə baş verənləri təsəvvür etmək üçün bir-cə faktı xatırlatmaq kifayətdir. Adı sovet repressiya maşınının simvollarından birinə çevrilən Nikolay Yejov 1938-ci ilin aprelindən 1939-cu ilin aprelinə qədər bir il SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı komissarı vəzifəsində çalışmışdır. Bu barədə bir qədər sonra...

Ölkədə iqtisadiyyatın inkişafına, xüsusən, ölkənin sənayeləşdirilməsinə xüsusi diqqət yetirən Sovet hökuməti 30-cu illərin əvvəllərində “xalq təsərrüfatı müəssisələri”nin idarə olunması sistemində müəyyən dəyişikliklər edir. Təbii ki, bu dəyişikliklər su nəqliyyatından da yan keçə bilməzdi.

1930-cu il fevralın 13-də SSRİ Mərkəzi İcraiyyə Komitəsi və Xalq Komissarları Soveti “Dəniz və çay nəqliyyatının idarə edilməsinin yenidən qurulması haqqında” qərar qəbul edir. Həmin qərara əsasən, SSRİ Xalq Yollar Komissarlığının nəzdində təsərrüfat hesabı əsasında işləyən Dəniz və Çay Nəqliyyatı Ümumittifaq Birlikləri yaradılır. Əmlakı ilə birlikdə bütün dəniz ticarət limanları, eləcə də dəniz gəmi-

Bakı Dəniz Limanı. 1930-cu illər.



çiliyi idarə və səhmdar cəmiyyətləri dəniz nəqliyyatı birliyinin tabeliyinə verilir.

Xalq Yollar Komissarlığının tabeliyində olan çay gəmiçilik idarələri, eləcə də daxili su yolları idarələrinin balansında olan bütün əmlak Çay Nəqliyyatı Birliyinin sərəncamına keçir.

Həmin birliklərə rəhbərlik etmək isə Xalq Yollar Komissarının müaviniyə həvalə edilir.

Beləliklə, Sovet hakimiyyəti qurulandan bəri Xalq Yollar Komissarlığının tərkibində fəaliyyət göstərən su nəqliyyatı iki hissəyə - Dəniz və Çay Nəqliyyatı Birliklərinə ayrılır. Lakin bu idarəetmə forması da hökuməti qane etmir. Çox qısa vaxtdan sonra - 1931-ci il yanvarın 30-da SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığı təsis edilir. Bu vaxta qədər Xalq Yollar Komissarlığının nəzdində fəaliyyət göstərən çay və dəniz nəqliyyatı təsərrüfatı yeni komissarlığa verilir.

SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığı haqqında Mərkəzi İcraiyyə Komitəsi və XKS-in təsdiq etdiyi əsasnaməyə uyğun olaraq, komissarlıq çay və dəniz nəqliyyatına rəhbərliyi həyata keçirir.

1932-ci ilin dekabrında “Sovtorqflot” ləğv edilir, əvəzində Xaricə Daşımalar Üzrə Sovet Ticarət Donanması və Daxili Daşımalar Üzrə Dəniz Donanması yaradılır.

Belə ciddi struktur dəyişikliklərindən sonra su nəqliyyatı sahəsində əmək intizamının gücləndirilməsi, gəmilərin təmirinə və naviqasiyaya hazırlıq işlərinə xüsusi diqqət yetirilir. Bütün sahələrdə olduğu kimi, gəmiçilikdə də plan və öhdəliklərin “bolşevikcəsinə” sürətlə icrası tələb edilir. Məsələn, 1932-ci ilin fevralında Bakıda gəmi təmiri problemləri Azərbaycan Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinin bürosunda müzakirə olunur və “büro hesab edir ki, Sovet Ticarət Donanması və gəmi təmirçiləri hələ də qış gəmi təmiri planını yerinə yetirmək sahəsində bolşevik tempini təmin etməmişlər”. Ona görə də qərara alınır ki, SSRİ xalq su nəqliyyatı komissarının əmrinə əsasən, 1,2 min tona qədər yük götürən gəmilər dörd, 5 min tona qədər yük götürən gəmilər beş, bundan ağır yük götürən gəmilər isə səkkiz sutkaya təmir edilsin. Bu, 30-cu illərin “bolşevik tempi” sayılırdı...

Həmin illərin başqa bir özəlliyi də var idi. Gəmiçilik sahəsində baş verən hər bir adi qəzada, hər bir hadisədə düşmən izi axtarıldı. Məsələn, 1933-cü il mayın 3-də içərisində 1000 nəfərdən çox sərnişin olan “Kolontay” gəmisi Həştərxandan Bakıya qayıdarkən texniki qəza baş vermişdi, gəminin mexanizmlərindən birindəki boltlar xarab olmuş və “Kolontay” Bakıya buksirlə gətirilmişdi.

Bu qəzanın səbəblərini, təbii ki, o dövrün qaydalarına uyğun olaraq, Siyasi İdarə araşdırır və 8 boltun sıradan çıxmasının texniki səbəbləri aydınlaşdırılmaqla yanaşı belə bir nəticəyə də gəlinir: “Bizdə olan məlumatlara əsasən, bu qəzada may şənliklərinə hesablanmış pis niyyət olması verisyası da nəzərdən keçirilir”. Onda Sovet hökuməti 1 May – Zəhmətkeşlərin Beynəlxalq Həmrəyliyi Gününü böyük bayram şənlikləri ilə qeyd edirdi və bu ərəfədə baş verən hər bir hadisədə may şənliklərini gözdən salmaq izi axtarıldı. Onda hələ 1933-cü il idi...

Bütün bunlarla yanaşı, gəmiçilik sisteminin ölkənin xalq təsərrüfatının inkişafında rolu nəzərə alınaraq hələ 1920-ci illərin ikinci yarısından başlayaraq Xəzər gəmiçiliyinin yeni və müasir gəmilərlə təmin edilməsi sahəsində xeyli işlər görüldü. 1930-cu ildə “Lenin” və “Profintern” tankerləri istismara verilir. 1931-ci ildə “Tsryupa” və “Ağamalıoğlu”, 1932-ci ilin dekabrında “ÜİK(b)P”, 1933-cü il naviqasiyası ərəfəsində isə “Komintern” tankeri Xəzərə gətirilir.

1934-cü ilin yayında Xəzərdə ilk benzindəşyan “Stalin” tankeri istismara buraxılır. “Jdanov” və “Molotov” tankerləri də həmin il istifadəyə verilir. 1935-ci ildə “Kağanoviç” və “Azərbaycan” tankerləri dənizə çıxır. Bu beş yeni tanker hər cür neft məhsulu, o cümlədən benzin və liqroin daşımağa qabil idi.

Beləliklə, 1930-1935-ci illərdə Xəzər Tanker Donanması 11 yeni gəmi alır.

Bu gəmilərin hamısı “Krasnoye Sormovo” zavodunda inşa edilir.

Neft daşımaları getdikcə daha çox əhəmiyyət kəsb etdiyindən dövlət bu sahəyə xüsusi diqqət ayırırdı. Ona görə də 1932-ci il naviqasiyasını Xəzər Neftdaşıma Donanması ümumi yüktutumu 145 min tondan çox olan 69 gəmi ilə başlayır. Onlardan 14-ü teploxod, 50-si paroxod, 5-i isə şalanda idi. Teploxodların yük tutumu çox olduğundan onlar daha səmərəli fəaliyyət göstərirdilər. Məsələn, müqayisə üçün deyək ki, 1933-cü ilə aid “Azərbaycan neft təsərrüfatı” jurnalının məlumatına görə, Xəzərdəki 14 teploxodun yük tutumu, demək olar ki, 50 paroxodun yük tutumuna bərabər idi.

Xəzər Dəniz Donanması İdarəsi gücləndirilir

Ümumiyyətlə, o dövrdə su nəqliyyatı ölkənin iqtisadiyyatının inkişafında xüsusi rol oynayırdı. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi isə həm də neft daşımaları baxımından strateji əhəmiyyət kəsb edirdi. Məsələn, 1933-cü ilin oktyabrında Sovet dövlətinin rəhbəri İ.Stalin yaxın silahdaşlarından olan L.Kaqanoviçə yazırdı: “Bakı nefti ilə bağlı vəziyyət pisdır. Bu il Bakıda 15 milyon ton neft çıxarıyıq. Gələn il 21-22 milyon ton çıxarmaq lazımdır. Bu məqsədlə kəşfiyyat işləri gücləndirilməlidir, cari qazma işləri sürətləndirilməlidir, “Kaspar” gücləndirilməlidir, Mahaçqalada və Krasnovodskda təcili rezervuarlar tikilməlidir və i.a. Əgər bunlar vaxtında edilməsə, iş batacaq”.

Göründüyü kimi, neft istehsalının artırılması və daşınması problemləri bolşevik hökumətini daim ciddi narahat edirdi.

1934-cü il yanvarın 26-dan fevralın 10-a qədər Moskvada Ümumittifaq Kommunist (bolşeviklər) Partiyasının sonralar “qaliblər qurultayı” adlandırılacaq XVII qurultayı keçirilir. Qurultayda birinci beşilliyə yekun vurulur, yeni beşillik plan təsdiq edilir. Qurultay təşkilati məsələlər sırasında müxtəlif müəssisələrin, o cümlədən nəqliyyat müəssisələrinin işinin daha da təkmilləşdirilməsi məsələlərinə xüsusi əhəmiyyət verir. Çünki ölkənin sənayeləşdirilməsi istiqamətində aparılan işlər nəqliyyat sahəsində də yeniliklər tələb edirdi. Bu yeniliklər özünü çox gözlətmir...

1934-cü il martın 15-də SSRİ Xalq Komissarları Soveti “Su nəqliyyatı idarəetmə orqanlarının yenidən qurulması haqqında” qərar qəbul edir. Həmin qərarla bir çox idarələr birləşdirilir, bir-birini təkrarlayan xidmətlər ləğv olunur.

SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarının əmri ilə Mərkəzi Dəniz Donanması İdarəsi (rus dilində “Tsumorflot”) yaradılır.

Dəniz donanmasının istismarına, gəmi təmiri və gəmiqayırma işinə, eləcə də liman təsərrüfatlarına rəhbərlik etmək məqsədilə bu idarənin tərkibində aşağıdakı dəniz gəmiçiliyi idarələri təşkil olunur: Odessada Qara Dəniz Quruyük və Sərnişin Donanması İdarəsi, Tuapsedə Qara Dəniz Neftdaşıma Donanması İdarəsi, Bakıda Xəzər Dəniz Donanması İdarəsi, Rostov-Donda Azov Dəniz Donanması İdarəsi, Arxangelskdə Şimal Dəniz Donanması İdarəsi, Leninqradda Baltik Dəniz Donanması İdarəsi və Vladivostokda Uzaq Şərq Dəniz Donanması İdarəsi.

Bu qərarla iqtisadiyyatın inkişafında rolu və əhəmiyyəti nəzərə alınmaqla ölkədə fəaliyyət göstərən limanlar xüsusi dərəcələrə bölünür. Bakı limanı Leninqrad, Arxangelsk, Odessa kimi iri limanlar sırasında birinci dərəcəyə aid edilir. Krasnovodsk, Batumi, Mahaçqala və s. limanlar ikinci dərəcəli limanlar sayılır. Daha kiçik limanlar üçüncü dərəcəyə aid olunur.

Bundan təxminən on gün sonra – 1934-cü il martın 26-da xalq su nəqliyyatı komissarı “Dəniz Nəqliyyatı İdarələri yerli orqanlarının yenidən qurulması haqqında” 93 nömrəli əmr imzalayır. Həmin əmrə əsasən, “dəniz nəqliyyatı idarələrində yeni iş metodları tətbiq etmək, su nəqliyyatında vahid rəhbərliyi həyata keçirmək və şüurlu proletar intizamına nail olmaq” məqsədilə bütün dəniz nəqliyyatı idarələrində struktur dəyişiklikləri edilir. Əmrdə Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin də yenidən qurulması tövsiyə olunur, müstəqil təsərrüfat hesablı təşkilatlar kimi Xəzər dənizindəki bütün dəniz ticarət limanları, Vano Sturua adına emalatxanlarla birlikdə Xəzər Dənizdibini Dərinləşdirmə Bazası,

Bakıdakı “Paris Kommunası” və “Zakfederasiya” adına gəmi təmiri zavodları bu idarənin sərəncamına verilir. Bir sözlə, Xəzər dənizində gəmiçiliklə bağlı bütün təşkilat və qurumlar Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin tabeliyinə keçir. 20-ci illərin ortalarında böyük ümidlərlə təşkil olunmuş “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyəti hələ 1930-cu ilin mayında ləğv edilmişdi. Rəsmi sənədlərdə bu idarə sadəcə “Kaspar” kimi qeyd olunurdu.

Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin işinin daha da təkmilləşdirilməsi məqsədilə SSRİ xalq su nəqliyyatı komissarı 1934-cü il aprelin 11-də daha bir əmr imzalayır: “Həştərxan Reyd Donanması müstəqil təsərrüfat hesablı təşkilat kimi Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin rəisinin tabeliyinə verilsin”.

Siyasi şöbələrin qeyri-siyasi yükü

1934-cü il aprelin 19-da isə ÜK(b)P MK “Su nəqliyyatında siyasi şöbələrin yaradılması haqqında əsasnamə”ni təsdiq edir. Su nəqliyyatında siyasi şöbələrin əsas vəzifəsi, sonralar bu vəzifəni tutan insanlardan birinin dediyi kimi, “səhlənkərlə, sinfi düşmənlərlə, ziyankarlarla, yapon-alman faşizminin agentləri ilə, alçaq trotskiçilərlə və onların sağ himayədarları ilə sistematik sinfi mübarizə aparmaq” idi. Bu vəzifəni siyasi şöbələr qarşısında İosif Stalin özü qoymuşdu.

Lakin qısa vaxtdan sonra məlum olur ki, Xəzər Dəniz Donanması İdarəsində aparılan yenidənqurma işləri ləng gedir. Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığının xüsusi komissiyası mayın əvvəllərində idarədə yoxlama təşkil edir və müəyyən olunur ki, Xəzər Dəniz Donanması İdarəsində gəmiçiliyin yenidən qurulması barədə hökumət direktivləri lazımi səviyyədə yerinə yetirilmir. Ona görə də xalq su nəqliyyatı komissarı əmr imzalayır: “Xəzərdə dəniz nəqliyyatı idarəsinin yenidən qurulması haqqında hökumət direktivlərinin yerinə yetirilməməsinə, bu işdə açıq-aşkar dəftərxana-bürokratiya metodlarına əsaslandığına görə Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin rəisi V.İ.Zofa xəbərdarlıq etməklə şiddətli töhmət, Bakı limanının rəisi Sadıqova isə töhmət elan olunsun.

Xalq su nəqliyyatı komissarı N.Paxomovun imzaladığı əmr aşağıdakı xəbərdarlıqla bitirdi: “...direktivlər və yenidənqurma haqqında mənim əmrim pozulduğu və ya hətta bir hissəsi belə yerinə yetirilmədiyi halda, işi məhkəməyə göndərilməklə rəhbərlik vəzifədən azad ediləcək”.

Bu əmr imzalananda 1934-cü il mayın 15-i idi...

Hələ 37-ci il deyildi...

Görünür, nə belə hədə-qorxu və xəbərdarlıq, nə də təşkilati dəyişikliklər və yenidənqurmalar dəniz nəqliyyatının işinin səmərəliliyini kifayət qədər artırmaqla kifayətlənə bilər. Dövlət dəniz nəqliyyatından daha çox şeylər gözləyir və tələb edir. Bütün bunların nəticəsidir ki, 1934-cü ilin mayında SSRİ Xalq Komissarları Soveti və ÜİK(b)P-nin Mərkəzi Komitəsi su nəqliyyatı ilə bağlı daha bir qərar qəbul edir: “Su nəqliyyatı ilə daşımaların planlaşdırılması və işin yaxşılaşdırılması haqqında”...

Qərar da deyilirdi ki, su nəqliyyatı xalq təsərrüfatının artan tələbatını ödəyə bilmir, daşımaların planlaşdırılmaması ölkənin sənəyələşdirilməsini ləngidir və s. Dəmir yolu ilə müqayisədə su nəqliyyatında daşımaların səviyyəsi dövləti razı salmır. Qeyd olunur ki, 1933-cü ilin naviqasiyası zamanı dövlət planları yalnız 82,3 faiz yerinə yetirilmişdir.

Bütün bunları nəzərə alan hökumət su nəqliyyatının işinin yaxşılaşdırılması ilə əlaqədar konkret tapşırıqlar verir, dəmir yolu nəqliyyatının işinin yüngülləşdirilməsi məqsədilə su nəqliyyatında planlaşdırmanın düzgün aparılmasını, bu planlara əməl olunmasını vəzifə kimi qarşıya qoyur.

O dövrdə Kür Gəmiçilik İdarəsinin yenidən Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinə birləşdirilməsi barədə müzakirə açılır. Əslində, Kür Gəmiçilik İdarəsi 1930-cu ilə qədər Xəzər Gəmiçiliyi İdarəsinin tabeliyində olmuşdu. Kür Gəmiçilik İdarəsinin ayrılması onunla əsaslandırılmışdı ki, Xəzər Dəniz Donanması İdarəsi məsul və böyük vəzifələr yerinə yetirdiyinə, xüsusən, neft daşımaları ilə məşğul olduğu-

na görə Kür çayında nəqliyyatın inkişafına xüsusi diqqət ayıra bilmir.

ÜİK(b)P Zaqafqaziya Diyar Komitəsi Kür Gəmiçilik İdarəsinin Cənub Su Nəqliyyatı İdarəsindən alınaraq Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinə birləşdirilməsi xahişi ilə Moskvaya müraciət edir. Lakin bu müraciətə müsbət cavab verilmir. Hətta həmin müraciəti Zaqafqaziya Diyar Komitəsinin katibi Lavrenti Beriya imzalasa da...

SSRİ Əmək və Müdafiə Şurası 1934-cü il sentyabrın 16-da qərar qəbul edir: “Kür Gəmiçilik İdarəsinin “Kaspar”a verilməsi məqsədəuyğun sayılmasın”.

Daha bir struktur dəyişikliyi

1935-ci ildə Mərkəzi Dəniz Donanması İdarəsi (“Tsumorflot”) bu dəfə iki hissəyə bölünür. Şimal Mərkəzi Dəniz Donanması (“Sevtsumor”) və Cənub Mərkəzi Dəniz Donanması (“Yujtsumor”) idarələri yaradılır.

Qaradəniz Quru Yük və Qara dəniz neftdoldurma idarələri, Azov-Soçi İdarəsi və Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi Cənub Mərkəzi Dəniz Donanmasına tabe edilir.

Yenidən qurulduqdan sonra Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin Nizamnaməsi 1935-ci il martın 5-də təsdiq edilir. İdarənin nizamnamə kapitalı 203 milyon rubl müəyyən olunur.

Yeni nizamnamədə idarənin qarşısında duran vəzifələr belə müəyyənləşdirilir: Xəzər dənizində, eləcə də SSRİ limanlarında və Xəzər dənizindəki İran limanlarında yüklərin və sərnişinlərin daşınmasını təşkil edir və həyata keçirir. Bakıdakı “Zakfederasiya” və “Paris Kommunası” adına zavodların, Həştərxandakı “Oktyabrın 10 illiyi” və Karl Marks adına zavodların, eləcə də Bakıdakı Vano Sturua adına liman emalatxanalarının, Mahaçqalada və Krasnovodskda gəmiqayırma və gəmi təmiri sahəsində bütün liman emalatxanalarının işinə, həmçinin SSRİ-nin Xəzər dənizindəki liman təsərrüfatlarına rəhbərlik edir.

Nizamnamədə o da qeyd olunurdu ki, dəniz gəmiçiliyi idarəsinə SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarı tərəfindən təyin edilən rəis rəhbərlik edir.

Həmin dövrdə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsinə komissarlıq Vyaçeslav Zofu təyin etmişdi.

Milliyyətçə çex olan V.Zof 1889-cu ildə vaxtilə Volın quberniyası, sovet dövründə Jitomir adlanan əyalət şəhərində doğulmuşdu. 1920-ci ildən Moskvada su nəqliyyatı sahəsində komissar kimi çalışmış, 1930-1931-ci illərdə SSRİ Xalq Yollar nazirinin, 1931-ci ildən isə Xalq Su Nəqliyyatı komissarının birinci nüavini vəzifələrində işləmişdi.

1935-ci ildə bütün ölkədə partiya sənədlərinin həqiqiliyinin yoxlanılmasına başlanılır. Bu siyasi tədbir Xəzər gəmiçiliyi idarəsindən də yan keçmir. Burada sənədi yoxlanılan 1324 nəfərdən üç yüz nəfərə yaxın adam partiya sıralarından çıxarılır.

Bu yoxlama, təbii ki, gəmiçilik sistemini düşmən elementlərdən təmizləmək, işin səmərəliliyini artırmaq məqsədi güdüdü. Lakin sonrakı hadisələr sübut edir ki, hətta belə bir siyasi tədbir də gəmiçiliyin fəaliyyətini qəza və faciələrdən xilas edə bilmir.

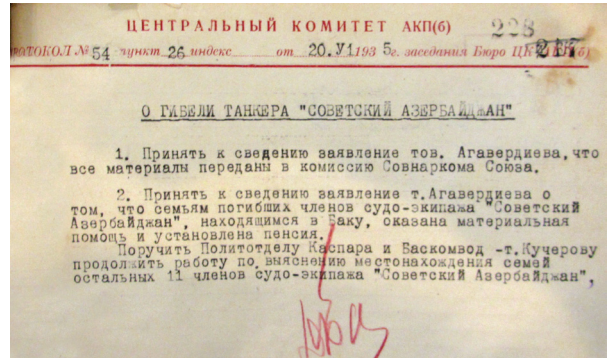
“Sovet Azərbaycanı” gəmisinin faciəli sonu

...1935-ci il mayın 26-da Krasnovodsk şəhərində “Sovet Azərbaycanı” gəmisinə Nebit-Dağ nefti yüklənir və gəmi “Sovet” yedək gəmisi ilə Həştərxana istiqamət götürür. Lakin mayın 28-də gecə “Sovet Azərbaycanı”nda partlayış nəticəsində yanğın baş verir. “Sovet” gəmisinin kapitanı yanan gəmiyə yardım göstərmək əvəzinə buksiri kəsərək hadisə yerindən uzaqlaşır. Faciə zamanı gəmi heyətinin

üzləri də daxil olmaqla 27 nəfər həlak olur. Dərhal müvafiq hökumət komissiyası yaradılır, istintaq aparılır.

Bu, 30-cu illərin ən böyük texnogen faciəsi idi. Ona görə də məsələ ən yüksək səviyyədə müzakirə edilir, tezliklə istintaq yekunlaşır və 1935-ci il avqustun 25-də axşam saat 6-da M.Əzizbəyov adına Türk Dramatik Teatrının binasında məhkəmə prosesi başlanır.

Bir neçə ay əvvəl SSRİ prokuroru təyin edilmiş Andrey Vişinski dövlət ittihamını müdafiə etmək məqsədilə Bakıya gəlir. Bu fakt özü məhkəməyə hökumətin xüsusi diqqət ayırmasından xəbər verir.



“Sovet Azərbaycanı” gəmisinin batması ilə əlaqədar Mərkəzi Komitə bürosunun qərarı.

Əslində, faciənin səbəbi elə ilk günlərdən məlum idi. “Sovet Azərbaycanı” 2-ci kateqoriyalı gəmi sayılırdı. SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığının tətbiq etdiyi qaydalara əsasən, 28 dərəcəyə qədər temperaturda yanma təhlükəsi olan yüklərin 2-ci kateqoriyalı gəmilərdə daşınması qadağan edilmişdi. Rəsmi sənədlərdən isə görünürdü ki, gəmiyə yüklənmiş Nebit-Dağ neftinin yanma ehtimalı 26 dərəcədir. Xam neftin yanma ehtimalının yüksək olması barədə də müvafiq təlimatlar var idi.

Lakin faciənin səbəblərini araşdıran komissiyanın arayışlarından birində bu məsələlər yada salınmır, “Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində partiya qüvvələrinin düzgün yerləşdirilməməsi” irad kimi göstərilir. Sənəddə qeyd olunur ki, gəmiçilik idarəsində çalışan 2100 kommunistdən cəmi 500 nəfəri gəmilərdə, 1600 nəfəri isə sahilə işləyir...

Elə bu fakt kifayət edir ki, istintaqın necə aparıldığı, faciənin əsl səbəblərinin və günahkarların necə müəyyən edildiyi barədə təsəvvür yaransın. Məhkəmə prosesində iştirak etmək üçün Bakıya təşrif buyuran SSRİ prokuroru A.Vişinski isə məhkəmədən bir gün əvvəl mətbuata verdiyi açıqlamada əsas diqqəti faciənin texniki tərəflərinə deyil, siyasi motivlərə yönəldir: “Kapitandan tutmuş matros və ocaqçıya qədər bütün müttəhimlərin hərəkətində insanların psixologiyasındakı iyrenc kapitalist qalıqları öz əksini tapmışdır. Günahkarların törətdikləri bu dəhşətli cinayətə görə alacaqları cəzadan asılı olmayaraq, su təsərrüfatı işçiləri öz mənafeyini güdənləri ifşa etməlidir. Bu proses su nəqliyyatı işçilərini öz vətəndaşlıq borcunun yerinə yetirilməsinə sovet münasibəti bəsləməyi öyrətməlidir. Bu proses su nəqliyyatında proletar intizamı uğrunda mübarizədə dönüş anı olmalıdır”.

Növbəti gün A.Vişinski məhkəmədə də bu cür siyasi ittiham nitqi ilə çıxış edir və onun nitqi sonralar uzun illər ən yaxşı ittiham nitqi kimi dərsliklərə salınır. Məhkəmə yanan “Sovet Azərbaycanı” gəmisinə yardım göstərməkdən imtina edən “Sovet” gəmisinin kapitanı barədə ölüm hökmü, qalınları barədə il yarımından on ilə qədər azadlıqdan məhrum etmə cəzası çıxarılır. Əslində isə 1935-ci ilin fevralında dövlət orqanları ikinci beşilliyin planlarını vaxtından əvvəl yerinə yetirmək üçün Xəzər dənizçiləri qarşısında yerinə yetirilməsi mümkün olmayan vəzifə qoymuşdular. Nebit-Dağda çıxarılan neft elə çıxarılmaya sürətilə, yəni dərhal Həştərxana daşınmalı idi. Ona görə də Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi planı yerinə yetirmək xatirinə hətta naviqasiyaya hazır olmayan gəmiləri də bu işə cəlb etməyə məcbur olmuşdu. “Sovet Azərbaycanı” da belə bir “planlaşdırma”nın qurbanına çevrilmişdi...

1920-ci ilin mayına qədər “Puşkin” adlanan bu gəmi 1893-cü ildə bir sahibkarın sifarişi ilə İsveçin Kokkum zavodunda hazırlanmış mayedaşıyan gəmi idi. 1918-ci ilin iyununda “Puşkin” gəmisini başqaları kimi milliləşdirilir və RSFSR Baş Su İdarəsinin sərəncamına keçirilir. Həmin ilin iyulunda “Sentrokaspi” diktaturasının ixtiyarına verilir, noyabrda isə Azərbaycan Cümhuriyyətinin qərarı ilə əvvəlki sahibinə qaytarılır. Azərbaycanda Sovet hakimiyyəti qurulduqdan dərhal sonra “Puşkin” gəmisini hərbi donanmanın tərkibinə daxil edilir, 1921-ci ilin sonunda “Sovet Azərbaycanı” adı ilə Xəzər gəmiçiliyinin sərəncamına verilir.

“Sovet Azərbaycanı” 1933-1934-cü illərdə təmir olunur və neft daşımalarında istifadə edilir. Lakin yuxarıda qeyd edildiyi kimi, sonu faciə ilə yekunlaşır. Gəmi dəhşətli partlayış və yanğından sonra iyunun 1-də Çilov adası yaxınlığında batır. Amma bu gəminin taleyinə 16 iyun 1935-ci il tarixli bir əmrlə nöqtə qoyulur: “Kaspar”ın neftdaşıyan “Sovet Azərbaycanı” gəmisinin batması ilə əlaqədar əmrlərdirəm: 1) “Kaspar”ın gəmiləri siyahısından “Sovet Azərbaycanı” gəmisinin adı çıxarılsın; 2) “Kaspar”ın “Poluyan” adlı yük-sərnişin gəmisi “Sovet Azərbaycanı” adlandırılınsın. Əsas: Xalq Su Nəqliyyatı komissarı yoldaş Paxomovun 08.06.35-ci il tarixli, 257 nömrəli əmri. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəis əvəzi Zanko. 16.06.35-ci il.

Bu faciə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi V.Zofun vəzifədən getməsi ilə nəticələnir. Həmin vəzifəyə Nijni-Voljskdən gəlmiş təcrübəli mütəxəssis İ.Menyaylov təyinat alır...

Təqib və tərif

Gəmiçilikdə “proletar intizamı uğrunda mübarizədə dönüş anı” yalnız idarə rəisinin vəzifədən uzaqlaşdırılması ilə başlanmır. Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsinin bürosu 1935-ci ilin 29 dekabr tarixli qərarı ilə “partiya sənədlərinin yoxlanma kampaniyası”nın nəticəsi olaraq, idarənin 200-dən çox işçisini partiya sıralarından xaric edir, 100 nəfərin isə partiya üzvlüyünə namizədliyinə xitam verilir. “Partiya mənsubiyyəti, partiya sənədlərinin düzgünlüyü və şəxsiyyətləri” şübhə doğuran bu adamlar, yəqin ki, tezliklə repressiya və təqiblərə məruz qalacaqdılar...

Yoxlama isə hələ davam edirdi...

Ancaq “Sovet Azərbaycanı” gəmisinin batmasına, yoxlamaların və intizam tədbirlərinin davam etməsinə baxmayaraq, bütövlükdə 1935-ci il Xəzər dənizçiləri üçün uğurla yekunlaşır. İdarə daşıma planlarını son illərdə ilk dəfə artıqlaması ilə yerinə yetirir. Bunu nəzərə alan Zaqafqaziya Diyar Partiya Komitəsinin katibi Lavrenti Beriya 1936-cı ilin aprelində İ.Stalinə xüsusi məktubla müraciət edərək Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin bir qrup işçisini, o cümlədən idarənin rəisi İvan Menyaylovun, siyasi şöbənin rəisi Həsən Rəhmanovun, “Ağamalioğlu” tankerinin kapitanı Əli Rəcəbovun və daha bir neçə gəmi kapitanının Qırmızı Əmək Bayrağı ordeni ilə təltif olunmasını xahiş edir.

Lakin bu təqdimat müvafiq idarələrdə müzakirə edilir və... təltifdən imtina olunur. Rusiya Federasiyası Dövlət Arxivində SSRİ XKS-in İşlər İdarəsindən Xalq Su Nəqliyyatı Komissarı Paxomova göndərilmiş “məxfi” qrifli məktubda deyilir: “SSRİ XKC-in tapşırığına əsasən bildirirəm ki, Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığı işçilərinin təltif edilməsi barədə məsələ SSRİ XKS-də müzakirədən çıxarılib”.

Səbəbi məlum deyildi...

Lakin təqdimat sənədlərində həmin şəxslər barədə kifayət qədər xoş sözlər yazılmışdı:

“İvan Filippoviç Menyaylov: 1895-ci il 12 iyulda doğulub, 1918-ci ildən partiyanın üzvüdür. Nijni-Voljsk Gəmiçilik İdarəsinin rəisi olub, 1935-ci ildən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisidir. Yoldaş Menyaylov ətrafına adamları toplamağı bacaran istedadlı təşkilatçıdır. 1931-1934-cü illərdə Nijni-Voljsk Gəmiçilik İdarəsinə bacarıqla rəhbərlik etməsi nəticəsində həmin idarə həmişə ön sıralarda olub. 1935-ci ildə yoldaş Menyaylov Xəzər Dəniz Gəmiçiliyini möhkəmləndirmək üçün həmin idarəyə rəis göndərilib. Xəzərdə olduğu qısa müddət ərzində yoldaş Menyaylov geriliyi aradan qaldıraraq və 1935-ci ilin daşıma planlarının artıqlaması ilə yerinə yetirilməsinə nail olub”.

“Rəhmanov Həsən Paşayeviç: 1900-cü ildə anadan olub, 1920-ci ildən partiyanın üzvüdür. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində mürəkkəb şəraitdə işləyərək, partiya təşkilatının möhkəmləndirilməsi uğrunda inamla və uğurla mübarizə aparıb. İnsanlara həssas münasibət göstərməsi, partiyanın xəttini inamla həyata keçirməsi, partiyanın əsl avanqard rolunu kütlələrə çatdırması 1935-ci ilin planlarının yerinə yetirilməsini təmin edib”.

“Rəcəbov Əlibala Ələkbəroviç: 1879-cu ildə anadan olub, bitərəfdir. 1896-cı ildən su nəqliyyatında işləyir. “Ağamalıoğlu” tankerinin kapitanıdır. Nəqliyyatda işlədiyi müddət ərzində qəza törətməyib. 1933-cü ilin gərgin neft daşımaları zamanı iri tankerlərin dörd boru vasitəsilə doldurulmasını təklif edib. Onun bu təcrübəsi sonralar bütün tankerlərdə tətbiq olunub və bu, hər yükləmə zamanı vaxta iki saat qənaət etməyə imkan yaradıb. 1934-1935-ci illərin qış təmiri zamanı Rəcəbov yoldaş gəmini 8 günə təmirdən yüksək göstəricilərlə çıxarıb. Yoldaş Rəcəbov dəfələrlə mükafatlandırılıb”.

Qəribədir ki, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin üç əməkdaşının haqqında yazılan bu təqdimat-tərih sözləri qısa vaxtdan sonra onlardan ikisinin həbsinin qarşısını ala bilməmişdir...

Bu barədə bir qədər sonra...

Partiya tapşırığının gücü

Sovet hakimiyyəti möhkəmləndikcə siyasi-ideoloji iş də gücləndirilir, sosializmin qələbəsi naminə adamlardan öz iş yerlərində, sözün həqiqi mənasında, möcüzə göstərmək tələb olunurdu. Bununla əlaqədar istifadə edilən təşviqat formalarından biri də partiya çağırışları idi. 1936-cı ilin martında – yeni naviqasiya ilinin başlanması ərəfəsində respublika mətbuatında Bakı kommunistlərinin “Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin kapitanlarına, mexaniklərinə, siyasi idarə rəhbərlərinə və matroslarına müraciəti” dərc edilir. Müraciətdə partiyanın və ittifaq hökumətinin “18-ci bolşevik naviqasiyası” dövründə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsindən gözləntiləri ifadə olunur. “Sosializmin qələbəsi naminə” dənizçilərin qarşısında konkret vəzifələr qoyulur: 1936-cı ildə onlar 13.800.000 ton neft məhsulu, 1.765.000 ton quru yük, o cümlədən 500.000 ton taxta daşımalıdılar! Bu zaman neft sənayesi sahəsində “Staxanovçu hərəkət”¹⁵ əhəmiyyətini vurğulamaq da yaddan çıxmır. Üstəlik, müraciətdə bu tapşırığın “siyasi əhəmiyyəti”, xüsusən, “Böyük Stalin” qarşısında götürülən öhdəliklərin məsuliyyəti diqqətə çatdırılır, dənizçilərdən “donanmanın əsas bəlası olan boşdayanmaları və qəzaları aradan qaldırmaq” tələb olunur. Eyni zamanda Bakı Şəhər Partiya Komitəsi dənizçiləri “öz sıralarında inqilabi sayıqlığı daha da artırmağa” çağırır.

“İnqilabi sayıqlığın” hansı məna kəsb etdiyi o vaxt hələ dəqiq anlaşılmısa da, bir müddət sonra bolşeviklərin öz inqilablarını qorumaq adı ilə milyonlarla insanı necə amansızcasına məhv etməsi tarixin yaddaşına əbədi həkk olunacaqdı...

Hələlik isə dənizçilər partiyanın çağırışına dərhal cavab vermək haqqında düşünürlər. Bir neçə gündən sonra “A.Tsyurupa” teploxodunun kapitanı və heyəti adından Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsinin katibi M.C.Bağirova müraciət hazırlanır və mətbuatda dərc edilir. Müraciətdə bildirilir ki, gəmi heyəti 1935-ci il naviqasiyasına planları artıqlaması ilə yerinə yetirmək, ili qəzasız başa vurmaq, yanacağa qənaət etmək öhdəliyi ilə başlamış və bütün bu öhdəlikləri vicdanla yerinə yetirmişdir. İndi isə onlar “Xəzər Gəmiçilik İdarəsini Sovet İttifaqında nümunəvi gəmiçilik idarəsinə çevirmək öhdəliyi” götürürlər. Müraciət bu sözlərlə bitirdi: “Yaşasın xalqların müdrik rəhbəri, yoldaş Stalin”.

Xalq Su Nəqliyyatı komissarının Stalinə qəribə hesabatı

1936-cı ilin sonuna doğru gəmiçilik təsərrüfatında çalışan işçilərin partiya sənədlərinin yoxlanması hələ də davam edirdi. Xəzər Gəmiçilik İdarəsi Siyasi Şöbəsinin rəis müavini Kuzevenko Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsi bürosunun 17 dekabr tarixli iclasında əks-inqilabi trotskçi kimi vəzifədən və partiyadan çıxarılmışdı. Və bundan sonra məlum və məşhur 37-ci il başlayırdı...

Bütün ölkənin hər yerində olduğu kimi, Xəzər Gəmiçilik İdarəsində də əks-inqilabi qüvvələr axtarılır, belələri asanlıqla “tapılır” və partiyadan, eləcə də tutduğu vəzifədən dərhal azad olunurdu. Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin rəisi İ.Menyaylov da öz vəzifəsi ilə tezliklə vidalaşacaqdı...

15. 1935-ci ildə Ukraynada kömür mədəninə bir növbə ərzində qazma normasını 14 dəfə artıqlaması ilə yerinə yetirən şaxtaçı Aleksey Qriqoryeviç Staxanovun ardıcılıarı.

O dövrün real mənzərəsini 1937-ci il yanvarın 3-də keçirilən Sov.İKP MK plenumunda xalq su nəqliyyatı komissarı Paxomovun çıxışı və onun çıxışına replikalar daha aydın göstərir.

-...Biz “Narkomvodda” kadrlarımızın həqiqi yoxlanılmasına yalnız bu yaxınlarda başladığ. Bu günə xeyli ziyankar müəyyən olunmuşdur.

M.C.Bağirov yerindən:

- Nə vaxt, yoldaş Paxomov?

- Bu yaxınlarda, yoldaş Bağirov.. Bizim böyük casuslarımız, ziyankarlarımız, diversantlarımız var imiş və indi anlayırıq ki, biz onlara etibar etmişik, özü də çox böyük etibar etmişik. Məsələn, Bronşteyn – Baltik Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin sabiq rəisi. İndi həbs edilmişdir, Şeybuxov – Şimal-Qərb Gəmiçilik İdarəsinin rəisi, həbs olunmuşdur.

Molotov yerindən:

- Amma siz onu mükafata təqdim etmişdiniz...

- Düz deyirsiniz, Vyaçeslav Mixayloviç, mən dedim axı, biz onlara böyük inam bəsləmişik, yalnız bu yaxınlarda kadrları yoxlamağa başladığ və belə faktlar üzə çıxdı. Serdyuk – Dnepropetrovsk Gəmiçilik İdarəsinin rəisi, Xandojko – Yenisey Gəmiçilik İdarəsi rəisinin müavini... Mən artıq ifşa edilmiş və həbs olunmuş adamların adını çəkirəm.

...Mən böyük siyahını oxumaqla sizin vaxtınızı almağ istəmirəm. Mənim siyahımda 77 nəfərdir, onların üçdə ikisi həbs edilib.

Stalin:

- Nəsə azdır...

- Yoldaş Stalin, mən sizə dedim ki, bu hələ başlanğıcdır... (Zalda gülüşmə).

Nazir daha sonra Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində vəziyyətə də toxunur: “...Hələ 1934-cü ildə Xalq Komissarları Sovetinin qərarı ilə Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığı və Baş Neft İdarəsi qarşısında vəzifə qoyulmuşdu ki, neft yükləmək üçün yeni körpülər tikilsin. Mən Mərkəzi Komitənin qərarına əsasən 1935-ci ildə Bakıda olanda, orada hələ Zof rəis idi. Hələ onda görünürdü ki, Zof sovet işi aparmır. Boynuma almalyam ki, mən o vaxt onun ziyankarlığından şübhələnmədim, amma bu adam, hər şeydən əvvəl, xalq komissarlığı əleyhinə qəzəblə deyiniirdi. Mən gördüm ki, onun işi alınmayacaq, Mərkəzi Komitədən xahiş etdim ki, onu işdən azad etsin. MK mənim xahişimi təmin etdi, o, işdən çıxarıldı, onu Berdyansk şəhərinə göndərdilər, sonra, deyəsən, ağır sənaye sahəsində çalışdı, sonra da yəqin ki, həbs edildi”.

V.Zof, həqiqətən də, 1936-cı ilin dekabrında həbs edilmiş, antisovet terror təşkilatının üzvü olmaqda təqsirləndirilmiş və SSRİ Ali Məhkəməsi Hərbi Kollegiyası 1937-ci il iyunun 19-da onun barəsində ölüm hökmü çıxarmışdı. Hökm növbəti gün – iyunun 20-də icra edilmişdi...

Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin daha bir rəisi işdən çıxarılır

1937-ci ilin əvvəllərində Xəzər Gəmiçilik İdarəsindəki vəziyyətdən M.C.Bağirov da narazı idi. Bu barədə fikirlərini o, Stalinə ünvanladığı məktubda bildirmiş, Menyaylovun dəyişdirilməsi zərurətini irəli sürmüşdü...

1937-ci il aprelin 7-də Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin rəisi Menyaylovun imzası ilə M.C.Bağirovun ünvanına məktub daxil olur. “Xəzər Gəmiçiliyi İdarəsinin işi və vəziyyəti haqqında məruzə” adlanan bu məktub gəmiçiliyin o dövrdəki vəziyyəti barədə kifayət qədər aydın təsəvvür yaradır.

Menyaylov bildirir ki, “Birinci Dünya müharibəsinə qədər kapitalist müəssisələrinin tabeliyində olan

Xəzər donanmasının 93 mayedaşıyan gəmisi və 135 aztonnalı quru yük daşıyan gəmisi olmuşdur. İmperialist müharibəsi illərində Xəzərə yeni gəmilər gətirilməmişdir. Müsavat hökuməti vaxtında da nəinki yeni gəmilər alınmamış, əksinə, olanlar da yırtıcı istismar nəticəsində dağılmaq təhlükəsi qarşısında qalmışdır. Azərbaycan sovetləşən vaxtdan donanmanın əksər hissəsi istismara yararsız olduğundan gəmilərin çoxu sıradan çıxmışdır.

Donanmanın gəmilərinin artırılması və əsaslı təmiri aşağı sürətlə olsa da, 1928-ci ilə qədər davam etmişdir. “Stalin beşillikləri” dövründə donanma dizel yanacağı ilə işləyən xeyli yeni gəmilər almışdır. 1929-1937-ci illər arasında istismara 51 yeni gəmi verilmişdir.”

Menyaylov daşımaların artmasını xüsusi vurğulayaraq qeyd edir ki, əgər 1913-cü ildə dənizlə 6.526 min ton yük, o cümlədən 5.400 min ton neft daşınmışdısa, 1918-1919-cu illərdə bu rəqəm kəskin şəkildə azalmış, neft daşımaları sahəsində sıfıra yaxınlaşmışdır, indi isə xeyli artım müşahidə olunur. Onun sözlərinə görə, 1934-cü ildə daşınan 13.177 min ton yükün böyük hissəsi, daha doğrusu, 12.272 min tonu neft olmuşdur. 1937-ci ildə dənizlə daşımalar üzrə plan 16.935 min ton, neft daşımaları isə 14.870 min ton nəzərdə tutulur. Beləliklə, 1913-cü illə müqayisədə neft daşımaları 3 dəfə, quru yük daşımaları isə 2 dəfə çoxalmışdır. Lakin bu ilin birinci kvartalinin göstəriciləri aşağıdır. Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin dövlət qarşısında 700 min tona yaxın borcu qalmışdır.

Gəmiçilik İdarəsinin rəisi bu çatışmazlığı nə ilə izah etsə yaxşıdır? “Bu gerilik xeyli dərəcədə Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığında oturan casus və diversantların ziyankarlığının nəticəsidir”.

Bu da 37-ci il leksikonudur.

Menyaylov sonda maraqlı təklif verir: “Qarşımızda duran əsas vəzifə qısa zamanda gəmiçilik idarəsini ziyankar elementlərdən təmizləmək, onları gənc mühəndis-texniki kadrlarla, xüsusən, azərbaycanlılarla əvəz etməkdir”.

Əslində, bu, gəmiçilik sahəsinə milli kadrların cəlb edilməsinə bir işarə idi və təbii ki, Menyaylovun öz ağına gələn ideya deyildi. Görünür, respublika rəhbərliyindən belə təşəbbüs daxil olmuşdu...

Menyaylovun bu məktubu yazdığı vaxtdan təxminən bir ay sonra - 1937-ci ilin may ayının ilk günlərində Xəzərdə daha bir gəmi batır. Həmin vaxt Moskvada səfərdə olan Xəzər hövzəsinin prokuroru Taqamlinski dərhal SSRİ prokuroru A.Vişinskiyə bu barədə məlumat verir. SSRİ prokuroru isə Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin rəhbərliyi barədə cinayət işinin açılmasını tapşırır.

Bakıya qayıdan prokuror M.C.Bağirova müraciət göndərir ki, “Sovet Ermənistanı” gəmisinin batması ilə əlaqədar cinayət işi qaldırmazdan əvvəl rəhbərliyin işdən azad edilməsi təmin olunmalıdır.

Həmin günlərdə Menyaylov da Bağirova müraciət edir. Barəsində cinayət işi qaldırıldığını bildiren rəis hələ istintaq getdiyindən günahının sübut edilmədiyini, gəminin başqa səbəblər üzündən batdığını iddia edir.

Lakin bütün bunlar onun vəzifədən azad edilməsinin qarşısını ala bilmir...

SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı komissarı Paxomovun 21 may 1937-ci il tarixli əmrindən: “Məhkəmə məsuliyyətinə cəlb edildiyi üçün İ.F.Menyaylov Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsindən azad olunsun”.

İdarənin rəisi vəzifəsi müvəqqəti olaraq M.A.Ampiloqova həvalə edilir.

Vəzifədən azad edilsin... və güllələnsin!

1937-ci il aprelin 29-da Azərbaycan K(b)P MK-nın bürosu Xəzər Gəmiçilik İdarəsində kadr məsələsini müzakirə edir. ÜİK(b)P Mərkəzi Komitəsinin qərarına əsasən Həsən Rəhmanov başqa işə keç-

məsi ilə əlaqədar (o, Naxçıvan Muxtar Respublikası Mərkəzi Komitəsinin birinci katibi təyin edilmişdi) Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin Siyasi Şöbəsinin rəisi vəzifəsindən azad olunur. Həmin vəzifəyə Qriqori Maştakov təyin edilir.

Lakin Xəzər Gəmiçilik İdarəsində kadr dəyişiklikləri bununla bitmir. Bu idarədə düşmən axtarışı davam edir, rəhbər işçilər əks-inqilabi fəaliyyətdə günahlandırılır. O illərdə Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin, demək olar ki, bütün gəmi kapitanları və mexanikləri həbs olunur...

Və 1937-ci il iyulun 15-də M.C.Bağirov İ.Stalinə teleqram vurmali olur: “Xəzər Gəmiçilik İdarəsində vəziyyət həddindən artıq ağırdır, rəhbərlik məhkəməyə verilib, gəmiçiliyin işçilərinin əksəriyyəti ziyankarlığa qurşanıb. Görülmüş tədbirlər nəticəsində gənc kadrları irəli çəkməklə rəhbər heyəti tamamilə yeniləşdiririk. Xəzər Gəmiçilik İdarəsi üçün bizim nəzərdə tutduğumuz yeganə namizəd Azərbaycan Xalq Daxili İşlər Komissarlığının dəniz nəqliyyatı şöbəsinin rəisi vəzifəsində işləyən Nikolay Yuryeviç Enqverdir. O, bu günlərdə SSRİ Xalq Daxili İşlər Komissarlığının nəqliyyat şöbəsinə işə təyin edilib. Ziyankarlığın nəticələrinin tezliklə ləğv edilməsi və rəhbərliyin möhkəmləndirilməsi məqsədilə artıq dərəcədə xahiş edirik ki, Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin kollektivinə və təsərrüfatına yaxşı bələd olan Enqveri idarəyə rəis təsdiq edəsiniz”.

Arxivdə saxlanılan bu teleqramın üstündə İ.Stalinin dərkənarı var: “Yol. Yejov! Yoldaş Bağirovun xahişini yerinə yetirmək lazımdır. İ.St.”

Belə bir dərkənardan sonra Nikolay Enqver Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin rəisi təyin olunur.

Kim idi Nikolay Enqver? O, 1926-cı ildən 1937-ci ilə qədər Azərbaycan SSR Xalq Daxili İşlər Komissarlığının Dövlət Təhlükəsizliyi İdarəsinin 6-cı şöbəsinin (dəniz nəqliyyatı şöbəsinin) rəisi olmuşdu. Həmin 37-ci ildə Moskvada yeni işə təyinat almışdı. İyul ayında M.C.Bağirovun xahişi və İ.Stalinin razılığı ilə Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin rəisi təyin edilən N.Enqver bu vəzifədə cəmi dörd ay işləyə bilər. Dekabrın 17-də Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsinin büro iclasında onun barəsində sərt qərar qəbul olunur: “Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin rəisi N.Y.Enqver xalq düşməni kimi işdən və partiya sıralarından azad olunsun və onun işi istintaq üçün Xalq Daxili İşlər Komissarlığına verilsin”.

N.Y.Enqver bu qərarın qəbul edilməsindən bir gün əvvəl - 1937-ci il dekabrın 16-da əks-inqilabi fəaliyyətə görə Azərbaycan KP MK-nın binasında həbs edilmişdi...

Xalq su nəqliyyatı komissarının onunla bağlı dekabrın 19-da imzaladığı 634 nömrəli əmr isə artıq formal xarakter daşıyırdı: “N.V.Enqver etimadı doğrultmadığına görə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsindən azad edilsin...”

Komissarın həmin əmrində idarənin müvəqqəti rəisi vəzifəsinin icrası N.M.Lukinə həvalə olunur.

Sonradan N.Enqver barəsində ölüm hökmü çıxarılır və o, 1938-ci il aprelin 22-də güllələnir...

Həsən Rəhmanova sərt ittihamlar və həbs cəzası

1937-ci ilin avqustunda Azərbaycan K(b)P MK-nın katibi M.C.Bağirovun adına Moskvadan – ÜİK(b)P MK-dan məktub daxil olur. Məktuba SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığı Siyasi İdarəsindən daxil olan məruzənin surəti əlavə edilir və xahiş olunur ki, Naxçıvan Vilayət Partiya Komitəsinin katibi yoldaş Rəhmanov barəsində həmin sənəddə xatırlanan faktların düzgünlüyünü yoxlayıb nəticəsi barədə məlumat versin.

“Xəzər Gəmiçilik İdarəsində vəziyyət haqqında” SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığı Siyasi İdarəsinin 28 aprel 1937-ci il tarixli arayışı Mərkəzi Komitənin katibi Malenkova da göndərilmişdi. Amma Malenkova göndərilən məktubda cüzi bir əlavə də var idi: “Məlumat üçün bildirim ki, Xəzər Gəmiçilik İdarəsində xalq düşmənləri kimi idarənin rəisi Menyaylov, onun müavini Savınx, gəmi mexanikləri xidmətinin rəisi Milov həbs edilmişdir. 4 avqust 1937-ci il”.

Siyasi İdarənin hazırladığı və surəti həm Bağirova, həm də Malenkova göndərilən məktubun qısa məzmunu belə idi: “Bir neçə ildir ki, Xəzər Gəmiçilik İdarəsi dövlət planlarını yerinə yetirmir. 1933-1935-ci illərdə planların yerinə yetirilməməsi onunla izah edilir ki, o vaxt Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin rəisi olmuş trotskiçi V.Zof donanmanı yırtıcı kim istismar edərək dağıtmışdır. 1935-ci ilin sentyabrında Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin rəisi təyin edilən Menyaylov və onun müavini Savınix bu səhvləri nəinki düzəltməmiş, üstəlik, bir az da dərinləşdirmişlər. Nəticədə 1936-cı il üçün dövlət daşıma planları yerinə yetirilməmişdir”.

Bu uzun-uzadı məktubda Menyaylovun gəmiçiliyi dağıtdığı barədə məlumatlar sadalanır, onun işə dəvət etdiyi kadrların xalq düşməni elan edilməsi vurğulanır. Daha sonra Xəzər Gəmiçilik İdarəsində çalışan digər “xalq düşmənləri”nin fəaliyyətindən bəhs olunur, Siyasi Şöbənin rəisi Həsən Rəhmanovun ifşasına xüsusi diqqət ayrılır.

Siyasi İdarədə hazırlanmış 15 səhifəlik arayışın bəzi məqamlarını qeyd etmək yerinə düşər. Arayış bütövlükdə Xəzər gəmiçiliyinin 30-cu illərdəki fəaliyyətini əks etdirir.

Həmin sənəddən görünür ki, “Kaspar” daşımalar üzrə dövlət planlarını yerinə yetirmir. Amma bu gerilik o vaxtkı rəhbərliklə əlaqələndirilir: “...Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin o vaxtkı rəhbəri xalq düşməni - trotskiçi Zof donanmanı vəhşicəsinə istismar edib. Bu xalq düşməni Xəzər donanmasının sürətli inkişafı ilə əlaqədar lazım olan gəmi təmiri bazasının yenidən qurulmasını və genişləndirilməsini ziyankarcasına ləngidib.

...Menyaylov Xəzər Gəmiçiliyinə rəis təyin olunduqdan sonra gəmiçilik idarəsi aparatını, zavod və li-manları bizim partiya və Sovet hökumətinin siyasi düşmən elementlərindən qətiyyətlə təmizləmək əvəzinə, özü ilə əvvəllər Həştərxanda və başqa yerlərdə qulluq edən sinfi düşmənləri və ziyankarları gətirərək Xəzər Gəmiçiliyinin aparatında yüksək postlara təyin edib”.

O dövrün “siyasi üslubunda” tərtib edilmiş arayışda idarənin siyasi şöbəsinin rəisi Həsən Rəhmanovun ifşasına xüsusi yer ayrılır. O, xalq düşmənlərini müdafiə etməkdə və işdə saxlamaqda ittiham olunur. Bir də ittiham edilir ki... Sən demə, 1936-cı ilin oktyabrında siyasi şöbənin Korolyov familiarlı təlimatçısı hansısa qonaqlıq məclisində bir az araq içəndən sonra bütün yeməxananın eşidəcəyi səslə qışqırıb ki, “yaşasın Həsən Paşayeviç (yoldaş Rəhmanov), o mənə həyat verib, indi mənim arvadımın xəz kürkü var”.

Həsən Rəhmanovun şəxsi işi.

Bu cümlələr də həmin arayışdandır.

Elə bu cümlə də: “Belə bir çıxışdan sonra Korolyovun qolundan tutub evinə yola salıblar. Bütün bunlar cəzasız qalıb”.

Belə geniş “təhlil”dən sonra görülməli tədbirlər sadalanır:

İ.Menyaylov, Savınix, “Partkommuna” zavodunun direktoru Ayzberq... və başqaları dərhal vəzifələrindən azad edilsin. Daşımalar üzrə planları və qış gəmi təmiri işini pozduqlarına, ziyankarları himayə etdiklərinə görə onları cinayət məsuliyyətinə cəlb etmək üçün işləri dərhal SSRİ Prokurorluğuna göndərisin.

Artıq gəmiçilik sistemində işləməyən H.Rəhmanov barədə də sərt cəza tələb edilir: “Xəzər Gəmiçiliyi

AQ (bolşevik) P-nin MƏRKƏZİ QOMİTƏSİ
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КП (большевиков) Азербайджана

УЧЕТ СЕКТОРУ
ЕТНЫЙ СЕКТОР

ŞƏXSİ İŞ
ЛИЧНОЕ ДЕЛО

№ 008

Familijası Rəhmanov
Фамилия
Adı Tacən
Имя
Atasının adı Şahin oğlu
Отчество

Ucota alınmışdır il
Взят на учет 19 г.
Ucoddan çıxarılmışdır il
Снят с учета 19 г.

Şəxsi işin istifadə etmək qaidələri:

1. Başqa şöbəyə aparılmas şəxsi işi, məxli sənəd kimi saxlanılır.
2. Aşırıqlarda hallarda işi yerinə qoyulmalıdır.
3. Şəxsi işi uc qaydadan artıq saxlanmaq.
4. Şəxsi işi AQ (P)P-əq əhəmiyyətindən artırmaq.
5. Məxfəli sənədlərin ucot sektorundan götürülməsi şəxsi işin istifadə edərək aşırıqlarda hallar qəti surətlə QƏDƏRÇƏN EDİLMƏLİDİR.
6. Şəxsi işdə olan sənədlər bir hansı bir təxibə və ya işə qəbul edilən zaman qaydadan çıxarılmalıdır.
7. Şəxsi işdən sənəd götürmək və ya işi sənəd qoymaq.

Правила пользования личным делом:

1. Личное дело, взятое в другой отдел, хранится наравне с СЕКРЕТНЫМИ документами.
2. Не допускать:
- а) Задерживать личное дело больше 3-х дней.
- б) Выносить личное дело из здания ЦК КП (П) Азербайджана.
3. При пользовании личным делом, взятым из Учетного сектора ЦК КП, категорически воспрещается:
- а) Производить какие-либо исправления записей в личном деле или вносить в него новые записи.
- б) Изымать из личного дела документы, а также посылать в него новые.

Учетный сектор ЦК КП (П) Азербайджана.

İdarəsinin aparatında ziyankarların yetişdirilməsinə və müdafiəsinə himayədarlıq etdiyinə, partiya işini pozduğuna, inqilabi sayıqlığı zəiflətdiyinə, tənqid və özünütənqidi boğduğuna görə siyasi şöbənin sabiq rəisi Rəhmanov partiya məsuliyyətinə cəlb edilsin”.

H.Rəhmanov bu ittihamlara 1937-ci il sentyabrın 3-də M.C.Bağirova yazdığı izahatda cavab verir: bu vəzifəyə 1934-cü ilin aprelində təyin olunduğunu xatırladır, barəsində deyilənləri təkzib edir.

1937-ci ilin sentyabrında isə Həsən Rəhmanov daha bir izahat verməli olur. Bu dəfə daha ətraflı...

Lakin bu izahatların heç biri onu həbsdən xilas edə bilmir...

M.C.Bağirov su nəqliyyatından niyə narazıdır?

1937-ci il sentyabrın 1-də Xəzər Gəmiçilik İdarəsi Siyasi şöbəsinin yeni rəisi Q.Maştakov partiya fəallarının yığıncığında çıxış edərək Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin su nəqliyyatı sistemində xüsusi yer tutduğunu bildirir. Qeyd edir ki, “qəhrəman dənizçilər tufana, fırtınaya əhəmiyyət vermədən qəhrəman neftçilərin çıxardığı “qara qızıl”ı ordenli Azərbaycandan bizim xoşbəxt sosialist vətənimizin bütün arteriyaları boyunca vicdanla daşıyır”.

Yeni siyasi rəhbər Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin yükdaşımalarla əlaqədar kapitalizm dünyası ilə bağlı olduğunu xatırlatmaqla bütün işçiləri ayıq-sayıq olmağa çağırır, keçmiş rəhbərlər Zof və Rəhmanov, digərləri barədə tənqidi fikirlər səsləndirir. Özündən əvvəlki siyasi rəhbər Rəhmanovu əvvəlki rəis Zofun əks-inqilabi fəaliyyətinin qarşısını ala bilməməkdə günahlandırır. Daşımalar sahəsində planın yerinə yetirilmədiyini bildirir. Onun sözlərinə görə, xalq düşmənləri gəmi təmirinin təşkilinə, liman xidmətinin normal fəaliyyətinə mane olmuş, partiyanın siyasətinin gözdən salınmasına xidmət etmişlər.

Siyasi rəhbərin çıxışında bir maraqlı məqam da var: Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin aparatında çalışan 250 nəfərdən yalnız 2 nəfəri azərbaycanlıdır...

Onun qənaətinə görə, Menyaylov kadrları əvvəllər işlədiyi idarədən gətirməklə yerli kadrların sıradan çıxarılmasına nail olub.

Maştakov çıxışının sonunda xarici düşmənlərdən söhbət açaraq deyir ki, “onlar unudublar ki, bizim ölkəmizdə “NKVD” (Xalq Daxili İşlər Komissarlığı) adlanan gözəl bir təşkilat var, onlar unudublar ki, Sovet İttifaqının hər bir zəhmətkeşi çekistdir”.

O illərdə nəinki insanlar, hətta gəmilər də siyasi proseslərə uyğun tale yaşayırdı. Köhnə bolşeviklər Aleksey Rıkov, Nikolay Buxarin və Mixail Tomski 1937-ci ilin qurbanlarına çevrilmişdilər. Ona görə də onların adını daşıyan gəmilər Xəzərdə üzə bilməzdi...

SSRİ xalq su nəqliyyatı komissarınının 23 aprel 1937-ci il tarixli əmri ilə “Rıkov” gəmisi “Sovet Ermənistanı”, “Buxarin” gəmisi “Sovet Gürcüstanı” və “Tomski” gəmisi “Çkalov” adlandırılır.

1938-ci ilin yanvarında SSRİ Ali Sovetinin ilk sessiyası keçirilir. Sessiyada çıxış edən Siyasi Büronun üzvü A.A.Jdanov SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığının işini tənqid edir. Boşdayanmalardan, qəzalardan söhbət açaraq bildirir: “Mən diqqəti bir fakta yönəltmək istəyirəm ki, bizim ölkənin xalq təsərrüfatı üçün böyük əhəmiyyətə malik olan neft daşımaları indi elə vəziyyətə düşüb ki, Bakıdan gündə 12 min ton neft məhsulları yüklənməli olduğu halda, indi şimala cəmisi 4 min ton yüklənir. Bu da məcbur edir ki, nefti saxlamaq üçün yenidən anbarlara qaytarsınlar, çünki Su Nəqliyyatı Komissarlığı bu nefti yükləmək üçün qəbul etmir”.

Sessiyada Jdanovdan sonra çıxış edən M.C.Bağirov onun fikirlərini müdafiə edir, o da Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığı barədə tənqidi fikirlər səsləndirir.

Bundan bir qədər sonra - 1938-ci il fevralın 7-8-də Bakıda Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi parti-

ya-təsərrüfat fəallarının yığıncağı keçirilir.

Yığıncaqda 1937-ci il üçün neft daşımaları planlarının cəmi 87,9 faiz, quru yük daşımaları üzrə planların isə 91,1 faiz yerinə yetirildiyi bildirilir. Gəmiçilik sistemində gecikmələr, boşdayanmalar tənqid olunur.

Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi iki yerə bölünür

Həmin dövrdə artıq Moskvada da anlayırlar ki, bütövlükdə su nəqliyyatının idarə edilməsində ciddi nöqsanlar var, ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynamalı olan su nəqliyyatı günün tələblərinə cavab vermir.

1938-ci il martın 27-də Moskvada Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığının iclası keçirilir və həmin iclasda su nəqliyyatının problemləri müzakirə olunur. Bir neçə gün sonra isə mətbuatda “Su nəqliyyatının işi haqqında” SSRİ Xalq Komissarları Sovetinin geniş qərarı dərc olunur.

Bununla da SSRİ-nin su nəqliyyatı sistemində daha bir struktur dəyişikliyi edilir. Qərara alınır ki, Uzaq Şərq hövzəsinin limanları istisna olmaqla bütün dəniz limanları dəniz gəmiçilik idarələrinin tərkibindən çıxarılıb bilavasitə Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığına tabe edilsin, komissarlığın nəzdində Dəniz Limanları Mərkəzi İdarəsi təşkil olunsun.

Bu qərarla da əsas diqqət neft daşımaları probleminə yönəldilir. Neft daşımalarını yaxşılaşdırmaq məqsədilə neftdoldurma donanması Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin tərkibindən çıxarılaq müstəqil neftdaşıma gəmiçiliyi idarəsinə çevrilir, “Paris Kommunası” və “Zakfederasiya” gəmi təmiri zavodları da həmin idarəyə verilir.

Beləliklə, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi “Kasptanker” Neftdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsi və “Kaspflot” Quru Yükdaşıma Gəmiçiliyi İdarələrinə bölünür.

Struktur dəyişiklikləri dəniz nəqliyyatına rəhbərlik edənlərin də əvəzlənməsi ilə başa çatır. Uzun illər Xalq Daxili İşlər Komissarı kimi sovet repressiya aparatına rəhbərlik etmiş Nikolay Yejov 1938-ci il aprelin 8-də Xalq Su Nəqliyyatı komissarı təyin olunur.

Xəzər gəmiçiliyi sistemində də kadr dəyişiklikləri aparılır. Xəzər Neftdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsi - “Kasptanker”ə rəhbərlik etmək uzun illər su nəqliyyatında çalışmış Aleksandr Qrebenşikova həvalə edilir.

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsinin bürosunun 1938-ci il 4 may tarixli iclasında bu vaxta qədər Xəzər Gəmiçilik İdarəsi siyasi şöbəsinin rəisi vəzifəsini icra edən Filipp Matyuşev Xəzər Neftdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsi (“Kasptanker”) siyasi şöbəsinin rəisi təyin olunur.

Həmin büroda Xəzər Quru Yükdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsinin (“Kaspflot”) siyasi şöbəsinə rəhbərlik isə Həsən Zeynalova həvalə edilir.

1939-cu il SSRİ-nin su nəqliyyatı tarixinə daha bir struktur dəyişikliyi ilə düşür. SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin fərmanı ilə SSRİ Xalq Dəniz Donanması və SSRİ Xalq Çay Donanması komissarlıqları yaradılır.

Lakin hələ də ölkənin su nəqliyyatı sistemində “siyasi təmizləmə”, daha doğrusu, əks-inqilabi ünsürlər axtarışı davam edir. 1939-cu ildə su nəqliyyatı sistemindən işdən azad edilən və həbs olunanların arxivlərdə saxlanılan siyahılarına əsasən işdən azad olunma səbəblərini təxminən belə qruplaşdırmaq olar: 1918-1920-ci illərdə ağların ordusunda xidmət edənlər, xaricdə qohumu olanlar, arvadının qardaşı (və ya qohumu) 37-ci ildə həbs edilənlər, keçmiş tacir övladları, keçmişdə atasının dəyirmanı (və ya mağazası) olanlar və s.

Dəniz nəqliyyatı sistemində işdən qovulanlardan birinin azad olunma səbəbi elə belə də yazılıb: anasının qardaşı antisovet lətifələr danışdığına görə 6 il həbs cəzası alıb, atası vaxtilə Bakı polisində xidmət edib...

Söhbət 1939-cu ildən gedir...

O dövrdə dəfələrlə gəmiçiliyin problemləri M.C.Bağirovun iştirakı ilə geniş iclaslarda müzakirə edilir, gəmi təmiri, boşdayanmalar, limanda yaranan çətinliklər və s. müzakirə olunur, dəniz nəqliyyatının səmərəliliyini artırmaq üçün konkret tədbirlər müəyyənləşdirilir.

Maraqlıdır ki, hətta 1939-cu ildə də keçirilən partiya-təsərrüfat fəalları yığıncaqlarında, eləcə də Mərkəzi Komitənin büro iclaslarında “gəmiçiliyin şübhəli adamlardan, ziyankarlardan təmizlənməsi” məsələsi hələ də müzakirə mövzusu olur. Ona görə də gəmiçilikdə siyasi işin gücləndirilməsi həmişə diqqət mərkəzində saxlanılır.

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsi bürosunun 1939-cu il 20 sentyabr tarixli iclasında “Kasptanker”in Siyasi Şöbəsinə reis vəzifəsinə 1928-ci ildən partiyanın üzvü olan Səfərov Əli Şamil oğlu tövsiyə edilir, Q.Maştakov həmin vəzifədən azad olunur.

O illərdə artıq gəmi kapitanları, kapitan köməkçiləri Mərkəzi Komitənin bürosunda təsdiq edilirdi. Məsələn, 1939-cu il 10 oktyabr tarixli büro iclasında 13, 21 oktyabr tarixli büro iclasında 28 gəmi kapitanının siyasi işlər üzrə köməkçisi vəzifəsinə yeni təyinatlar olmuşdu.

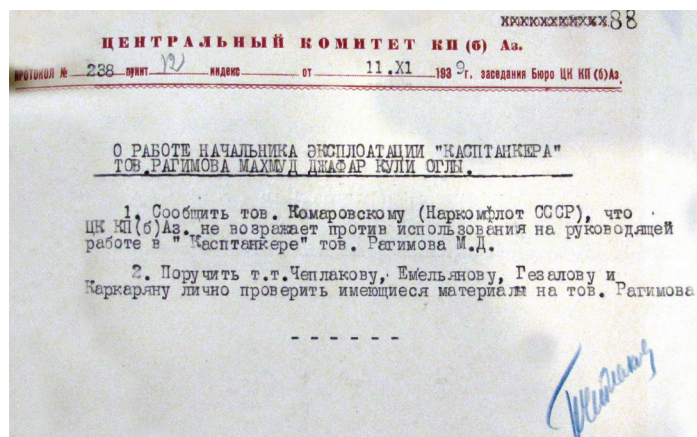
Mahmud Rəhimov yüksək vəzifəyə tövsiyə olunur

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsi bürosunun 1939-cu il noyabrın 11-də keçirilən iclasında sonralar Xəzər gəmiçiliyi tarixində xüsusi xidmətləri ilə seçilən bir insanın ilk dəfə məsul vəzifəyə təyin olunması məsələsinə baxılır. Söhbət sonradan uzun illər Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsində çalışacaq Mahmud Rəhimovdan gedir...

Büronun qərarında deyilirdi: “SSRİ xalq dəniz donanması komissarı Komarovski yoldaşa məlumat verilsin ki, Azərbaycan K(b)P MK Rəhimov Mahmud Cəfərqulu oğlunun “Kasptanker”də rəhbər vəzifəyə təyin olunmasına etiraz etmir”.

Onda Mahmud Rəhimov “Kasptanker”in istismar idarəsinin rəisi idi...

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Siyasi Sənədlər Arxivində M.C.Bağirovun 1940-cı il avqustun 30-da SSRİ XKS-in sədri V.Molotova yazdığı bir teleqramın surəti də saxlanılır. Bu sənədi Azərbaycan rəhbərinin Bakıdan neft məhsullarının daşınması barədə hesabatı saymaq olar.



Azərbaycan K(b)P MK-nın Rəhimov Mahmud Cəfərqulu oğlu barəsində qərarı.

M.C.Bağirov yazırdı: “Bu gün, yerli vaxtla axşam saat 7-yə qədər Bakıdan 50.650 ton, daha doğrusu, orta-günlük plandan 6.650 ton çox neft göndərilib. Sutkanın tamamına, daha doğrusu, gecə saat 12-yə qədər daha 9.100 ton neft məhsulu göndəriləcək”.

Teleqramda avqust ayı üzrə planın artıqlaması ilə yerinə yetirildiyi bildirilir.

Teleqram bu sözlərlə bitirdi: “Vyaçeslav Mixayloviç, Dukelski¹⁶ yoldaş tərəfindən sistematik olaraq yanlış məlumatlar verildiyini

16. S.Dukelski həmin vaxt SSRİ Xalq Dəniz Donanması komissarı idi.

nəzərə alaraq axırda Sizdən son dərəcə xahiş edirəm, Xəzər hövzəsində neft daşımaları planının yerinə yetirilməməsində kimin günahkar olduğunu müəyyən etmək üçün xüsusi komissiya göndərəsiniz”.

Burda söhbətin hansı sistematik yanlış məlumatlardan getdiyini söyləmək çətindir. Çünki arxiv sənədlərində bu məsələyə aydınlıq gətirilmir. Lakin bu fakt dəniz nəqliyyatı sistemində yenə də hansısa çatışmazlıqların, idarəetmə problemlərinin olduğundan xəbər verir.

Ona görə Xəzər dəniz nəqliyyatı sistemində kadr dəyişiklikləri planlaşdırılır. Arxivdə saxlanılan bir arayışdan görünür ki, “Kasptanker”in rəisi vəzifəsində F.Matyuşevin saxlanması məsləhət görülür, “Kasptanker”in istismar idarəsinin rəisi M.Rəhimov isə idarənin rəis müavini vəzifəsinə tövsiyə edilir.

“Kaspflot”un rəisi vəzifəsində müvəqqəti olaraq Saşenkonun saxlanması xahiş olunur.

Eyni zamanda yeni struktur dəyişikliklərinin yarımçıq olduğu vurğulanır. Qeyd olunur ki, komissarın əmri ilə gəmi təmiri zavodları “Kasptanker”ə, limanların “Kaspflot”a verilsə də, gəmiçiliyin strukturuna yenidən baxılmalıdır, çünki bir-birini təkrarlayan həlqələr qalır.

Arayışda o da qeyd edilir ki, 1936-cı ildən bəri neftdaşıma donanmasına gəmi alınmamışdır. Mövcud 69 ədəd gəmidən 10-u konservasiya olunmalıdır. Buna baxmayaraq, daşıma planları 1936-cı ildən artır. Gəmilərin çoxuna təmir lazımdır. Ona görə də yaxın 2-3 ildə neftdaşıma donanmasına xüsusi diqqət yetirməyə ehtiyac var.

Arayışda “Kaspflot”un, Xəzər limanlarının problemləri də qeyd olunur.

Görünür, gəmiçilik sahəsinin bu və digər problemləri barədə yazışmalar uzun çəkir və Azərbaycan SSR XKS və Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsi yalnız 1941-ci il martın 29-da “Kasptanker”, “Kaspflot”, Bakı limanı və gəmi təmiri zavodlarının işini yaxşılaşdırmaq tədbirləri haqqında” qərar qəbul edir.

Amma bundan xeyli əvvəl – 1940-cı il iyunun 21-də Azərbaycan K(b)P MK bürosu Filip Matyuşevi “Kasptanker”in rəisi vəzifəsinə təklif edir. O, 1939-cu ildən həmin vəzifəni müvəqqəti icra edirdi.

MK bürosuna təqdim edilən sənədlər arasında F.Matyuşevin anketi də saxlanılır. Həmin anket məlumatlarına görə o, 1905-ci ildə anadan olmuşdur, natamam orta təhsillidir. Bununla belə, F.Matyuşev Mərkəzi Komitədə sənaye-nəqliyyat şöbəsinin müdiri və “Kasptanker”in siyasi şöbəsinin rəisi olmuşdu...

Elə həmin ilin dekabrında “Kasptanker”in Dənizçilər İttifaqı Respublika Komitəsinin sədri Nikolay Muxin “Kasptanker”in siyasi şöbəsinin rəis müavini təyin edilir.

Dəfələrlə aparılan struktur dəyişikliklərinə və yeni kadrların təyin edilməsinə baxmayaraq, bütövlükdə SSRİ Xalq Dəniz Donanması Komissarlığı müharibəyə qədər dövlət plan tapşırıqlarını yerinə yetirə bilməyən azsaylı komissarlıqlardan biri olur. Bu komissarlıq yalnız 1940-cı ili zişansız başa vura bilir.

1941-ci maliyyə ilində hökumət dəniz nəqliyyatında təmir, texniki təchizat işləri, eləcə də limanların yenidən qurulması məqsədilə Dəniz Donanması Komissarlığına 1940-cı ildəkindən 1,5 dəfə çox vəsait ayırır. Amma bu hazırlıq müharibə təhlükəsi ilə qətiyyənlə bağlı olmur. Çünki İ.Stalin yenidən müttəfiqlik sazişi imzaladığı A.Hitlerin SSRİ-yə hücum edəcəyini ağına belə gətirmirdi...

VII HİSSƏ

Xəzər donanması müharibə illərində

Dənizçilər hərbi rejimə keçir

1941-ci ilin iyununda Hitler Almaniyaşının SSRİ-yə qəfil hücumu bütün ölkədə həyat ritmini dəyişdirir. “Hər şey cəbhə üçün, hər şey qələbə naminə” səfərbər edilir. Bütün Sovet İttifaqı müharibə qanunları ilə yaşamağa başlayır.

Xəzər dənizçiləri faşizmə, hitlerçilərin Sovet İttifaqına hücumuna öz etirazlarını Bakı dəniz limanında təşkil olunan mitinqdə bildirirlər. Mitinqə toplaşanlar faşistlərin hücumuna gecə-gündüz işləməklə, əmək rəşadəti ilə cavab verəcəklərini bildirirlər. Və bu vədə 1945-ci ilin may ayına qədər – böyük Qələbəyədək sadıq qalırlar.

Müharibə başlayan vaxt Xəzər dənizində üç gəmiçilik idarəsi fəaliyyət göstərirdi. Söhbət 1938-ci ildən “Kaspflot” kimi ayrıca fəaliyyət göstərən Xəzər Quru Yük Donanmasından, “Kasptanker” adlanan Neftdaşıma Donanmasından və “Reydtanker” adlanan Həştərxan Donanmasından gedir.

Müharibə ərəfəsində bu üç gəmiçilik idarəsində 36 quru yük gəmisi və teploxodu, 58 dəniz tankeri, 64 yedək gəmisi və 120 neftdaşıma və quru yük barjı var idi.

1941-ci ilin yayına olan məlumata görə, o dövrdə “Kaspflot”un gəmilərinin əksəriyyəti köhnə idi, donanmanın gəmilərinin yarısı 30 ildən çox istismarda olmuşdu. Müharibə ərəfəsində 40-dan çox gəminin istismardan çıxarılması qərara alınmışdı. Lakin müharibənin başlanması ilə həmin qərar ləğv edilir və köhnəliyinə baxmayaraq gəmilər yenidən istismara qaytarılır. Eyni zamanda “Kaspflot”un gəmiləri aztonnalı idi. Gəmilərin yalnız 6-sının yükqötürmə qabiliyyəti 1000 tondan 4000 tona qədər idi, qalanları daha az yük götürürdü. Bununla belə, Xəzərdəki bütün limanlar bu donanmanın tabeliyində idi.

“Kasptanker”in gəmiləri isə sayca “Kaspflot”un gəmilərindən az idi, lakin ümumi yükqötürmə qabiliyyətinə görə ondan 2,5 dəfə güclü idi. Bu donanmanın bütün gəmiləri neftdaşıma üçün nəzərdə tutulmuşdu. Və onlar, əsasən, 1927-1935-ci illərdə “Krasnoye Sormovo” zavodunda inşa olunan gəmilər, nisbətən təzə tankerlər idi. Neftdaşıma donanmasının balansında 9 ən müasir tanker var idi. Bununla belə, “Kasptanker”in gəmiləri də əsaslı təmirə dayanmalı idi. Lakin müharibənin başlanması bu ehtiyacı da arxa plana keçirmişdi.

Bir sözlə, müharibə başlayanda Xəzər nəqliyyat donanması texniki imkanları və gəmilərinin sayı baxımından heç də özünün ən yaxşı dövrünü yaşamırdı. Üstəlik, donanma repressiyaların tüğyan etdiyi 37-ci il dalğasından keçmiş, bir çox peşəkar dənizçilər “NKVD” zindanlarına atılaraq dəniz nəqliyyatından uzaqlaşdırılmışdı.

Müharibənin ilk günlərində “Kaspflot”un və “Kasptanker”in bütün gəmilərində iclaslar keçirilir, matros və ocaqçılar, təmirçilər və şturmanlar, bir sözlə, Xəzər dənizçiləri cəbhəyə yollanmaq arzularını ifadə edirlər. Yüzlərlə könüllü döyüşlərə yollanmaq üçün öz adını Bakı limanında tərtib olunan siyahıya yazdırır.

1941-ci il iyunun 23-də “Kaspflot”un idarəsində çalışan 18 operativ işçi döyüşə yollanır, növbəti gün donanmanın 67 gəmi kapitanı və kapitan köməkçisi döyüşən ordu sıralarına qoşulur.

Arxiv sənədlərinə əsasən demək olar ki, müharibənin ilk günlərində “Kasptanker” donanmasının komanda heyətinə aid 253 nəfər də daxil olanda 960 işçisi döyüşə gedir. Ümumilikdə, Xəzər donanmasında üzən heyətin təxminən 45 faizi müharibənin ilk günlərindən səfərbərliyə alınaraq döyüşən ordu sıralarına yola salınır. Onları iş yerlərində həyat yoldaşları və 14-16 yaşlı yeniyetmələr əvəz edir.

Statistik hesablamalara görə, müharibə başlayanda Xəzərdə üzən gəmilərdə qadınların sayı cəmi 11,6 faiz təşkil edirdi. Lakin müharibə başlandıqdan sonra bu rəqəm iki dəfədən çox artaraq 25 faizə çatmışdı.

Əgər müharibəyə qədər Xəzər gəmiçiliyinin sahil xidmətlərində çalışan qadınlar 39,6 faiz təşkil edirdisə, müharibə başlayandan sonra bu rəqəm də xeyli artaraq 59,8 faizə yüksəlmişdi. Bu vaxta qədər ancaq kişilərin gördüyü bir çox işlər də qadınlara və yeniyetmələrə həvalə olunmuşdu. Bunu müharibənin sərt qanunları tələb edirdi və Xəzər dənizçiləri bu qanunları Vətən qarşısında borc hesab edərək müharibə qanunları ilə işləməyə başlamışdılar.

Ölkənin müdafiə qüdrətinin artırılmasında Xəzər Hərbi Dəniz Donanmasının rolu nəzərə alınaraq müharibənin ilk günlərində Xəzər ticarət gəmilərinin bir hissəsinin hərbi donanmaya verilməsi qərara alınır. Bununla əlaqədar olaraq 1941-ci il iyunun 22-dən iyulun 9-na qədər Xəzərin ticarət gəmilərinin çoxu səfərbərlik məqsədilə yenidən qurulur və Xəzər Hərbi Dəniz Donanmasına verilir. Qərara alınır ki, yaxın iki ay ərzində daha bir neçə gəmi bərpa edilərək hərbi donanmaya təhvil verilsin.

Müharibənin ilk günlərindən “Kaspflot”un “Meridian” teploxodu üzən zenit batareyasına çevrilir. Hərbi təyinatlı gəminin heyəti də “Kaspflot”un dənizçilərindən təşkil edilir. Bu məqsədlə həmin dənizçilər hərbi təlimlər keçir, müvafiq biliklərə yiyələnirlər. Müharibə kadr hazırlığı sahəsində də yeni qaydaların tətbiqi zərurətini yaradır.

Xəzər dənizinin əsas limanı olan Bakı limanı yeni şəraitdə gərgin iş rejiminə keçir. Çünki ölkənin şərqindən qərbinə və əks istiqamətə bütün əsas yüklər Bakı limanından daşınırdı.

Şübhəsiz, Bakı limanının, elə bütövlükdə Xəzər dənizçilərinin də əsas vəzifəsi cəbhəni yanacaq təmin etmək idi. O vaxt cəbhəni yanacaq təmin edən əsas mənbə Bakı idi.

Müharibə dövrünün sərt qaydaları

1941-ci il dekabrın 20-də Azərbaycan K(b)P MK-nın katibi M.C.Bağirov Moskvaya – İ.Stalinə raport-teleqram göndərir: “Sovet Azərbaycanının neftçiləri neft hasilatı üzrə qrafiki qabaqlayaraq illik planı 1941-ci il dekabrın 19-da yerinə yetirmişlər. Bakı neftçiləri 23,5 milyon ton neft hasil etmişlər...”

Bu, Azərbaycanın neft hasilatı tarixində rekord göstəricisi idi. Nə bundan əvvəl, nə də bundan sonrakı illərdə heç vaxt Bakıda bu qədər neft hasil olunmamışdı.

Neft cəbhə üçün, ordu üçün hasil edilir, sovet tanklarını, təyyarələrini hərəkətə gətirmək üçün göndərilirdi. Təsəffü deyildir ki, İkinci Dünya Müharibəsi “mühərriklər müharibəsi” adlandırılırdı. Mühərrikləri işə salmaq üçün isə yanacaq lazım idi. Böyük Vətən Müharibəsi illərində SSRİ-də hasil olunan neftin 75 faizi Bakının payına düşürdü. Bu isə o demək idi ki, hər on sovet təyyarəsindən və hər on sovet tankından yeddisi Bakı yanacağı ilə işləyirdi...

Bakı neftinin cəbhəyə çatdırılmasında Xəzər dənizçilərinin üzərinə çox ağır və məsul vəzifə qoyulmuşdu. Neft məhsulları iri tankerlərlə Həştərxana daşınırdı, oradan isə Volqa çayı vasitəsilə döyüş bölgələrinə göndərilirdi.

Lakin Xəzər dənizçilərinin işi təkcə neft məhsulları daşımaqla bitmirdi. Müharibə özünün sərt qayda

və şərtlərini dikte edirdi. İndi dənizçilər neftlə yanaşı ordu hissələrinin daşınmasında, eləcə də ölkənin qərb rayonlarından əhalinin təxliyyə edilməsində, habelə faşist işğalı təhlükəsi altında olan ərazilərdən zavod və fabriklərin ölkənin şərqinə köçürülməsində yaxından iştirak edir, Dövlət Müdafiə Komitəsinin mühüm qərarlarını yerinə yetirirdilər.

Müharibənin ilk günlərindən etibarən “Kaspflot”un quru yük gəmiləri silah-sursat, hərbi avadanlıqlar və canlı qüvvə daşınmasına cəlb edilir. 1941-ci il iyunun 28-də “Kaspflot” ilk döyüş tapşırığı alır: 12 min nəfərlik ordu hissəsini və bununla birlikdə 8 min ton hərbi-strateji əhəmiyyətli yükü Krasnovodskdan Bakıya çatdırmaq! Quru yük donanması bu tapşırığı vaxtında yerinə yetirir. Lakin tezliklə ordu hissələrinin və hərbi yüklərin daşınma zərurəti daha da çoxaldığından “Kaspflot” bu işin öhdəsindən gəlməkdə çətinlik çəkir.

1941-ci ilin iyulunda hökumətin xüsusi tapşırığı ilə SSRİ-nin işğala məruz qalan qərb rayonlarından təxliyyə edilən əhalinin Qərbi Qazaxıstana daşınmasına başlanılır. Qısa vaxtda 9 mindən çox adam yeni yaşayış yerlərinə çatdırılır.

Xəzər dəniz gəmiçiliyi hələ indiyədək belə gərgin iş rejimində işləməmişdi. 1941-ci ilin avqustunda təxliyyə olunan əhalinin və müəssisələrin sayının çoxluğu ucbatından İran sahillərinə desant hissələrinin daşınmasına gəmilər çatmır. Onda Mahaçqaladan və Bakıdan adamların və sənaye avadanlıqlarının daşınması üçün yük gəmilərindən, hətta balıqçılıq gəmilərindən istifadə olunur. Bundan başqa, gəmi kapitanları müharibə şəraitinin ağırlığını nəzərə alaraq müəyyən olunmuş normalardan çox sərnəşin götürməkdən də çəkinmirlər. Məsələn, 350 nəfər üçün nəzərdə tutulan gəmilər 1200-1500 sərnəşin götürməyə məcbur olur. Bütün bunları sərt müharibə qanunları tələb edir və Xəzər dənizçiləri bu qanunlara tabe olurlar...

Sərnəşin gəmilərinin kifayət etmədiyini gören SSRİ Xalq Dəniz Donanması Komissarlığı “Kasptanker”in 11 aztonnalı tankerinin də bu məqsədlə istifadəsinə razılıq verir. Hər biri min tondan çox yük götürən “Fedyə Qubanov”, “Sovet Gürcüstanı”, “Lunaçarski”, “Kommuna” və s. kimi tankerlər sərnəşin daşınmasına cəlb olunur. Təbii ki, bu tankərlərdə müəyyən yenilənmə işləri aparılmaqla...

Hətta bu tədbirlər də Bakı və Mahaçqala limanlarında yığılıb qalan on minlərlə sərnəşinin daşınması problemini həll edə bilmir. Digər yük gəmilərindən istifadə etmək lazım gəlir. Göyertədə, tryümlərdə, hətta dəhlizlərdə sərnəşinlərin oturmaı üçün müvəqqəti şərait yaratmaqla vəziyyətdən çıxmağa çalışırlar.

Müharibənin ilk altı ayı ərzində neftdaşıma gəmiləri ilə 102 mindən çox adam daşınır. Təkcə “Jdanov” tankeri yeddi reys etməklə 33 mindən çox sərnəşini lazımi ünvana çatdırır.

1941-ci ilin payızına qədər Ukraynadan və Şimali Qafqazdan Mahaçqalaya dəmiryolu vasitəsilə böyük miqdarda taxıl məhsulları daşınır. Bu məhsullar Orta Asiyaya çatdırılmalı idi. Ona görə də Dövlət Müdafiə Komitəsi “Kaspflot”a hər ay Mahaçqaladan Krasnovodskda 50 min ton taxıl məhsulu daşımaq tapşırığı verir.

1941-ci ilin oktyabrında Xəzər hövzəsi Şimali Qafqaz və Zaqafqaziyanı Orta Asiya ilə birləşdirən əsas magistrala çevrilir. Necə deyərlər, dənizçilər gecə və gündüz işləməli olurlar.

Aradan 80 ilə yaxın vaxt keçdiyi üçün indi bu faktlar barədə soyuqqanlı danışmaq, müxtəlif şərhlər vermək o qədər də çətin deyil. Amma həmin 1940-cı illərdə operativ yükdaşımaların təşkili və mühüm dövlət tapşırıqlarının vaxtılı-vaxtında yerinə yetirilməsi o qədər də asan başa gəlmirdi.

Fabrik və zavodların avadanlığı gəmilərlə daşınır

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Siyasi Sənədlər Arxivində o illərin gərginliyini əks etdirən maraqlı sənədlər saxlanılır. Belə sənədlərdən biri - Xəzər hövzə prokuroru Yeqanovun M.C.Bağirova ünvanladığı “Tam məxfi” qrifli məktub 1941-ci il avqustun 22-də yazılmışdır.



Böyük Vətən Müharibəsi illərində döyüşçülərin Xəzər dənizi vasitəsilə daşınması.

Prokuror M.C.Bağirova xatırladır ki, ölkədə səfərbərlik elan edilməsi ilə əlaqədar Xəzər Quru Yük Donanmasının 20-dən çox gəmisinin Xəzər Hərbi Dəniz Donanmasına verilməsi nəzərdə tutulurdu. Lakin səfərbərlik günü bu gəmilərin çoxunun hərbi donanmaya verilmək üçün hazır olmadığı aşkar edilmişdir.

Prokuror mühüm müdafiə xarakteri daşıyan tədbirin pozulmasında günahı olan şəxslər barədə cinayət işi qaldırıldığını, bu işdə “Kaspflot”un rəisi F.Matyuşevin və “Paris Kommunası” adına zavodun direktoru Rıkaçevin günahının müəyyən edildiyini bildirir və xahiş edir ki, “Matyuşevin Azərbaycan SSR Cinayət Məcəlləsinin 32-ci maddəsi ilə cinayət məsuliyyətinə cəlb edilərək işə baxılması üçün materialların Hərbi Tribunalaya verilməsi məsələsi” müzakirə olunsun.

Doğrudur, M.C.Bağirov hansısa səbəbdən bu həbslərə razılıq vermir. F.Matyuşev nəinki vəzifədən azad edilmir, üstəlik, 1941-ci il oktyabrın 28-də “Kasptanker”ə rəhbərlik etmək də ona həvalə olunur. Təcrübəli donanma işçisi M.Rəhimov isə ona müavin təyin edilir. Hər iki donanmanın siyasi şöbələri birləşdirilir və həmin vəzifəyə Mirzağa Xanməmmədov təyin olunur. Müharibə zamanı gəmiçilikdə siyasi şöbələrin üzərinə böyük vəzifələr düşürdü. Bu şöbələr gəmi heyətləri arasında siyasi iş aparır, adamların işgüzarlığını artırmaq məqsədilə yarışlar təşkil edir, işçilərdə vətənpərvərlik hissələrinin formalaşmasına xüsusi diqqət yetirirdilər.

1941-ci ilin payızında SSRİ-nin düşmən işğalı təhlükəsi olan rayonlarından fabrik və zavodların köçürülməsi barədə qərar qəbul olunur. Həmin ilin dekabrında Xəzər dənizçilərinə “Rosselmaş” zavodunun 24 min tondan çox avadanlığının şərqə daşınması barədə tapşırıq verilir. Çünki düşmən Rostova yaxınlaşırdı. Xarkov motosikl zavodu, Novoçerkassk dəzgahqayırma zavodu, Rostov parovoz zavodu və s. kimi iri sənaye obyektlərinin avadanlıqları Bakı limanı vasitəsilə ölkənin şərq rayonlarına daşınır. Zavodlarla birlikdə onlarda çalışan fəhlə və qulluqçular da təxliyə olunur. Xəzər dəniz nəqliyyatı bu işdə xüsusi rol oynayır.

Xəzər dəniz donanması o vaxt “İkinci Bakı” adını almış Volqa-Ural neft hövzəsinə çatdırılmaq üçün Bakıdan Həştərxana 15 min ton xüsusi avadanlıq və 10 mindən çox neftçi ailəsi daşıyır.

1941-ci il avqustun 25-də ABŞ-ın və Böyük Britaniyanın Moskvadakı səfirləri İosif Stalinlə görüşərək, ona öz dövlət başçılarının şəxsi məktublarını çatdırırlar. Bu görüşlərdən sonra hər iki ölkədən hərbi yüklərin İran limanlarına çatdırılmasına başlanılır. Yüklərin Bakıya gətirilməsi və buradan SSRİ-nin müxtəlif rayonlarına çatdırılması vəzifəsi də “Kaspflot”un üzərinə qoyulur. Lakin məlum olur ki, İran limanları xaricdən gətirilən hərbi yükləri daşıyacaq iritonnajlı gəmiləri qəbul etməyə hazır deyil. Ona görə də Xəzər dənizçiləri avqustun 28-dən İranın Pəhləvi, Nou-Şəhr və Bəndər Şah limanlarında dənizin dibini dərinləşdirmə işlərinə başlayırlar. Yalnız bu işlər başa çatdırıldıqdan sonra “Kaspflot”un gəmiləri İran limanlarına yan alır və müttəfiqlərdən gələn tankları, təyyarə hissələrini, müdafiə xarakterli müxtəlif yükləri Bakıya çatdırırlar. Tank və digər hərbi texnika Bakıdan dəmiryolu vasitəsilə cəbhə xəttinə göndərilir, təyyarə hissələri isə Bakıda yığılaraq döyüş bölgələrinə yola salınır.

O illərdə Bakı SSRİ-nin əsas nəqliyyat qovşaqlarından birinə çevrilmişdi. ABŞ-ın lend-liz proqramı¹⁷ çərçivəsində Sovet İttifaqına yardımı dənizçilərin işini birə-beş artırmışdı. Ölkəyə çoxlu miqdarda hərbi texnika, silah-sursat və ərzaq göndərilirdi. İlk vaxtlar bu yardım SSRİ-yə iki istiqamətdən – Arxangelsk və Uzaq Şərq vasitəsilə daxil olurdu. Lakin Arxangelsk yolu tezliklə düşmənin hərbi donanmasının və aviasiyasının nişangahına çevrilir. Arxangelsk regionunda gedən döyüşlər nəticəsində bu yolla gələn yük gəmilərinin yalnız yarıdan az hissəsi mənzil başına çata bilir. Məhz bu gərgin vəziyyət nəzərə alınaraq hərbi yüklərin daha çox İran vasitəsilə daşınmasına üstünlük verilir. Nəticədə Bakı vasitəsilə yüklərin daşınması aybaay artır.

Gəmi təmirçiləri silah istehsalına başlayır

Həmin günlərdə, Bakıdakı digər sənaye müəssisələri kimi, gəmi təmiri zavodları da müdafiə məhsulları istehsal etmək tapşırığı alır. Məsələn, 1941-ci ilin yayında “Zakfederasiya” adına gəmi təmiri zavodu aviasiya bombaları istehsal etməyə başlayır. Bu faktı zavodun direktoru Minaskultun Mərkəzi Komitəyə göndərdiyi və hazırda arxivdə saxlanılan bir məktubu da təsdiq edir. Həmin sənəddən görünür ki, iyul ayında zavod 300 ədəd aviasiya bombası hazırlamaq tapşırığı alsa da, polad materiallar çatışmadığından cəmi 26 bomba hazırlanıb. Müəssisə rəhbəri zavodun lazımı materiallarla təchiz olunmasını xahiş edir və tezliklə problem aradan qaldırılır.

Bunun ardınca zavoda hərbi təyinatlı digər sifarişlər verilir və həmin tapşırıqlar da artıqlaması ilə yerinə yetirilir.

Bakıdakı Vano Sturua adına gəmi təmiri zavodu da müharibənin ilk günlərindən müdafiə xarakterli məhsullar istehsalına başlayır. O dövrdə zavod 5 adda hərbi təyinatlı məhsul istehsal edir.

1941-ci ilin avqustunda Dövlət Müdafiə Komitəsi Xalq Dəniz Donanması Komissarlığına cəbhə üçün aero-xizək istehsal etmək sifarişi verir. Bu iş də Bakı gəmi təmiri zavodlarına - “Paris Kommunası” və “Zakfederasiya” adına zavodlara həvalə edilir. Düzdür, Bakıda qarın azlığı və aero-xizəklərin burada sınaqdan keçirilməsi imkanlarının olmaması səbəbindən sonradan bu sifariş SSRİ-nin başqa şəhərlərinə ötürülür. Lakin bu faktlar Bakı gəmi təmiri zavodlarının əsas işlə yanaşı müdafiə təyinatlı məhsullar istehsal etdiyini bir daha təsdiqləyir.

1942-ci ilin yazında artıq Bakıdakı gəmi təmiri zavodları, demək olar ki, bütünlüklə hərbi sifarişlərin yerinə yetirilməsi ilə məşğul olur. Məsələn, ayrı-ayrı vaxtlarda “Zakfederasiya” adına zavodun ümumi işinin 90 faizini hərbi sifarişlər təşkil etmişdir.

Xəzər gəmiçiliyinin hərbişdirilməsinə isə, hökumətin qərarına əsasən, sovet qoşunlarının İrana daxil olduğu 1941-ci ilin avqustundan başlanılır. Müdaxilənin məqsədi həm Almaniyanın bu ölkəyə

17. Lend-liz (ingiliscə lend-lease.lend – borc vermək, lease – icarəyə vermək) – İkinci Dünya Müharibəsində ABŞ-ın öz müttəfiqlərinə hərbi və iqtisadi yardımı üzrə Dövlət Proqramı.

təsirini azaltmaq, həm də xaricdən SSRİ-yə göndərilən malların oradan dəniz yolu ilə daşınmasını təmin etmək idi. Belə mühüm strateji əhəmiyyətli reyslərdə təhlükəsizliyi təmin etmək üçün gəmilər və şəxsi heyət silahla təchiz olunur. Gəmi kapitanlarına hər bir hücum cəhdinə cavab vermək, qiymətli yükləri mühafizə etmək tapşırığı verilir.

Beləliklə, 1941-ci il avqustun 22-də “Kaspflot” və “Kasptanker”-in zenit qurğuları ilə təchiz olunmuş gəmiləri sovet hərbcilərini Bakı limanından götürərək İran sahillərinə yola düşür. Bu əməliyyatda “Dağıstan” sərnişin teploxodu, “Kuybişev”, “Osetin”, “Baksovet”, “Spartak” kimi quru yük gəmiləri və “Komintern” tankeri iştirak edir.

1941-ci ilin sentyabrından Xəzər donanmasının gəmiləri həm də yaralıların daşınması işinə cəlb olunur. “Türkmənistan” və “Dağıstan” yük-sərnişin gəmiləri müəyyən yenidənqurmada sonra üzən hospitallar kimi sanitar xidməti göstərməyə başlayır.

Dənizçilərin əsas vəzifəsi – neft məhsulları daşımaq

Xəzər gəmiçiliyi müharibə illərində müxtəlif dövlət tapşırıqlarını yerinə yetirməklə, öz işini ordunun və xalq təsərrüfatının ehtiyaclarına uyğunlaşdırmaqla yanaşı, əsas fəaliyyət sahəsində - neft məhsullarının daşınmasında mühüm vəzifələr yerinə yetirirdi. Neft dolu tankerlər Bakıdan Həştərxana yola düşür, orada isə neft və neft məhsulları çay gəmilərinə boşaldılaraq, müxtəlif döyüş bölgələrinə göndərilirdi. Bu baxımdan Bakı-Həştərxan xətti əsas yol, dəniz nəqliyyatında baş istiqamət sayılırdı.

Tezliklə faşist hərbi komandanlığı Qızıl Ordunun yanacaq təminatı olunduğu bu əsas yolun sıradan çıxarılmasına dair planlar cızır. 1942-ci il iyunun 20-də Volqanın mənsəbi üzərində ilk faşist qırıcı təyyarələri görünür. Gecə düşmən təyyarələri Həştərxan reyndində¹⁸ dayanan barjları atəşə tutur. Mütəxəssislərin qənaətinə görə, Xəzər uğrunda əsl döyüşlər bundan sonra başlanır. 1942-ci ilin naviqasiyası bitənə qədər alman hərbi aviasiyası Həştərxana 200-dən çox hava həmləsi həyata keçirir.

Hətta cəbhə xəttinin Xəzərə bu qədər yaxınlaşması da Bakı neftçilərini qorxutmur, onların əlini işdən soyutmurdu. Həm neftçilər, həm də Xəzər dənizçiləri böyük fədakarlıqla işləyir, bütün tapşırıqları vaxtında yerinə yetirirdilər. Lakin bəzən vəziyyət o həddə çatırdı ki, Bakıdan göndərilən neft məhsullarının Həştərxan limanında boşaldılması və yenidən Volqa çayı ilə vaxtılı-vaxtında göndərilməsi təmin olunmurdu. Nəticədə Bakıda hasil olunan neft və neft məhsullarının daşınmasında fasilə yaranırdı.

Məsələn, 1941-ci il sentyabrın 1-nə Bakıda yığılıb qalan yanacağın həcmi 1500 tondan çox idi, dekabrın 1-nə qədər isə əlavə 2 milyon tondan çox neft çıxarılması nəzərdə tutulurdu. Neft məhsullarının daşınmasında problemlərin davam etməsi Bakı neft sənayesini iflic vəziyyətinə sala bilərdi. Bununla əlaqədar respublika rəhbərliyinin narahatlığı M.C.Bağirovun 1941-ci ilin sentyabrında SSRİ XKS sədrinin müavini A.Mikoyana yazdığı rəsmi müraciətdə aydın ifadə olunurdu. Müraciətdə qeyd edilirdi ki, “Bakıda qapalı rezervuarlar olmadığı üçün neftin və mazutun çox hissəsi açıq anbarlarda saxlanılır ki, bu da böyük itki deməkdir”. M.C.Bağirov Bakıda qalan neft məhsullarının, heç olmasa, SSRİ-nin boş rezervuarlar olan şəhərlərinə daşınmasının təmin olunmasını təklif edir, hətta Baltik dənizindən Xəzərə yeni tankerlər gətirilməsi ideyasını irəli sürürdü.

Görünür, bu problem öz həllini tapmır. 1941-ci il sentyabrın 30-da SSRİ Xalq Dəniz Donanması komissarı S.Dukelski Dövlət Müdafiə Komitəsinə məruzə etməli olur ki, Həştərxan reyndində 280 min ton neft və neft məhsulu ilə dolu tanker gözləyir. Bu çətinliyi aradan qaldırmaq üçün Həştərxan, Stalinqrad, Saratov, Kuybişev və başqa şəhərlərdə neft məhsulları üçün xüsusi rezervuarlar tikilməsi barədə qərar qəbul olunur. Üstəlik, 1941-ci ilin naviqasiya müddətini imkan dairəsində artırmaq nəzərdə tutulur. Çünki ölkənin qərbinə neft məhsulları daşımaq zərurəti günbəgün artır.

18. Reyd – liman və tərsanələrdə gəmilərin dayanması üçün ayrılmış ərazi



Böyük Vətən Müharibəsi illərində Bakı limanında hərbi təchizatın gəmilərə yüklənməsi.

Bakı neftçiləri bu zərurəti anlayır və gecə-gündüz işləməklə cəbhənin tələbatını ödəyirdilər. Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, 1941-45-ci illərin Böyük Vətən Müharibəsinin 1418 günü ərzində Bakı neftçiləri cəbhəyə 75 milyon ton neft məhsulu göndərmişdi. Bu, müharibə meydanlarında istifadə edilən aviasiya benzininin 80 faizi, liqroin və kerosinin 90 faizi, döyüşən texnikanın mühərrikləri üçün avto-traktor yağlarının 96 faizi demək idi. Və bu neft məhsullarının əksər hissəsi döyüş zonalarına dəniz vasitəsilə çatdırılmışdı.

Müharibə illərində Xəzər dənizçiləri üçün daha bir çətinlik yeni gəmilərin alınma imkanının olmaması ilə əlaqədar idi. “Kasptanker”in mütəxəssisləri bu vəziyyətdən də çıxış yolu tapırlar. Donanmanın xüsusi komissiyası köhnə tankerlərin yükötürmə qabiliyyətinin artırılması imkanlarını araşdırır, bu sahədə yeniliklər edir.

“Kasplot”un mühəndisləri də gəmillərin yükötürmə qabiliyyətini artırmaq üçün yeni yollar axtarırlar. Əgər müharibənin ilk aylarında iritonnajlı şalandalar¹⁹ tankları ancaq göyertəsinə yükləyə bilsə, artıq 1941-ci ilin qışından başlayaraq şalandaların lükləri genişləndirilir və tanklar birbaşa tryümlərə yüklənir. Nəticədə hər şalanda bir reysdə 59 tank götürə bilir.

1941-ci ilin payızında düşmənin Qafqaza doğru irəliləmək cəhdləri SSRİ rəhbərliyini ciddi narahat edirdi. Hamı anlayırdı ki, Qafqaz neftinə sahib çıxmaq üçün Hitler bütün qüvvəsini səfərbər edəcək. Ona görə də Dövlət Müdafiə Komitəsi Maykop və Qroznıdakı zavodların köçürülməsinə qərar verir. İlk növbədə, “Qroznineft” trestinin avadanlığının köçürülməsinə başlanılır.

Beləliklə, 1941-ci il oktyabrın son günlərində Dövlət Müdafiə Komitəsi “Kasplot”a daha bir tapşırıq

¹⁹ Şalanda (*fr. chaland*) - iritonnajlı yüklərin daşınmasını həyata keçirən barj.

verir: Mahaçqaladan Krasnovodska 250 vaqon neft avadanlığı daşımaq!

Noyabrın sonlarından isə Maykopdakı zavodların avadanlıqlarının daşınması barədə əmr verilir.

Dövlət Müdafiə Komitəsinin əmri ilə Xəzər dənizçiləri Mahaçqaladan neft avadanlarını “İkinci Bakıya” – Volqa-Ural rayonuna daşımağa başlayırlar. Həmin dövrdə Qroznıdakı 678 neft quyusunun avadanlıqları gəmilər vasitəsilə təhlükəsiz regiona daşınır.

Stalin: “Lazım gəlsə, Bakı neft mədənləri partladılsın!”

Faşist Almaniyasının sürətlə SSRİ-nin içərilərinə doğru irəliləməsi və hərbi əməliyyatların Qafqaza doğru istiqamətlənməsi Bakı neft rayonu üçün də ciddi təhlükə yaradırdı. Müharibənin taleyini həll etmək üçün Hitlerin qarşıya qoyduğu strateji məqsədlərdən biri də Bakı neftinin ələ keçirilməsi idi. O, hətta alman qoşunlarının Bakıya daxil olmasının dəqiq tarixini də müəyyənləşdirmişdi: 25 sentyabr 1942-ci il!

İ.Stalin isə Bakı neftinin düşmənin əlinə keçməməsi naminə daha sərt qərarlar qəbul edir. O, SSRİ xalq neft komissarının əslən bakılı olan müavini Nikolay Baybakovu Azərbaycanın paytaxtına ezam edir ki, faşistlər Bakını ələ keçirmək imkanı qazansa, neft mədənlərinin partladılmasını təşkil etsin. Bununla əlaqədar Moskvadan Bakıya xüsusi partlayıcı maddələr çatdırılır...

N.Baybakov sonralar həmin hadisəni belə xatırlayırdı: “Stalin mənə dedi ki, əgər siz bu işdə gecikməyiniz və düşmən Bakı neftinə sahib çıxsa, güllələnəcəksiniz. Yox, əgər düşmən Bakıya yaxınlaşıb, amma şəhərə girə bilməsə və siz neft mədənlərini vaxtından əvvəl partlatsanız, yenə də cəzanız güllələnmə olacaq!”

Bu, müharibə illərinin reallığı idi. N.Baybakovun rəhbərlik etdiyi, necə deyərlər, “dağıdıcı qrup” Bakıya gəlir, müəyyən hazırlıq işləri görür. Lakin, xoşbəxtlikdən, faşistlər Qafqaz dağlarından geri oturdulur və Bakının neft mədənlərini partlatmağa ehtiyac qalmır...

Amma bundan əvvəl, 1942-ci ilin yayından Volqa-Xəzər su yolu xüsusi əhəmiyyət kəsb etməyə başlamışdı. Çünki düşmən Qafqaza doğru irəliləyir, Rusiyanın Avropa hissəsi ilə Qafqazı birləşdirən dəmir yolları dağıdılırdı. Faşist Almaniyasının təyyarələri Volqa üzərində görünməyə başlamışdılar, bu yolla neft məhsullarının daşınmasının qarşısını almağa cəhd göstərirdilər.

1942-ci il mayın 15-də SSRİ Xalq Dəniz Donanması komissarı “Neft məhsullarının Bakıdan şimala daşınmasını gücləndirmək tədbirləri haqqında” əmr imzalayır. Həmin əmrdə Xəzər donanmasının gəmiçilik idarələrinə daşımalar üzrə konkret plan tapşırıqları verilir. Əmrdə “Kasptanker”in üzərinə xüsusi vəzifələr qoyulur:

“Kasptanker”in rəisi yoldaş Matyuşevə tapşırılsın ki:

may-iyun-iyul aylarında gəmilərin zavodlarda təmirə dayandırılmasına son qoyulsun, xüsusi təmir briqadaları yaratmaqla gəmilərin təmiri hərəkətdə olduqları vaxt həyata keçirilsin.

iyun ayından bütün iri və orta tonnajlı tankerlərdə tokar dəzgahları və digər lazımi dəzgahlar yerləşdirilsin. Gəmilər hərəkət zamanı təmir üçün lazımi materiallarla təchiz edilsin.

“Kaqanoviç” tankeri mayın 18-də bir mühərriklə istismara verilsin, ikinci mühərrikin təmiri tanker hərəkətdə olduğu vaxt iyunun 5-dən gec olmayaraq başa çatdırılsın. “Kaqanoviç” tankerinin hərəkətdə təmirində iştirak edənlərə iqiqat əməkhaqqı ödənilsin...”

Müharibə dövrünün öz qaydaları var idi. Bu qaydalar nə qədər sərt olsa da, Xəzər dənizçilərini qorxutmurdu. Gəmilər hərəkətdə olduğu vaxt da təmir edilirdi. Amansız müharibənin amansız qanunları insan iradəsini yenə qıra bilmirdi...

1942-ci il iyulun 17-də sovet-alman cəbhəsinin cənub istiqamətində İkinci Dünya Müharibəsinin

sonralar “Stalinqrad döyüşü” adlanan ən ağır hərbi əməliyyatlarından biri başlanır. Alman faşistlərinin əsas məqsədi Qafqazı tutmaq idi. Stalinqrad istiqamətinə 101 diviziya göndərən faşist komandanlığı Volqa çayını ələ keçirmək və Qafqaza doğru irəliləmək fikrində idi. Stalinqrad uğrunda döyüşlər 1943-cü il fevralın 2-nə qədər davam edir.

1942-ci ilin avqustunda Xəzər hövzəsində vəziyyət kritik həddə çatır. Düşmən qoşunları Krasnodar və Stavropol diyarlarının çölləri ilə Qafqaza doğru irəliləyir. Cəbhə xətti Xəzərə yaxınlaşır. Artıq Qafqaz dağlarının üstündə alman təyyarələrinin uçması təəccüblü görünür. Faşist ordu hissələrinin Mozdoka yaxınlaşması, bu ərazilərdə dəmir yolunun dağıdılması neftin dəmir yolu vasitəsilə daşınmasını mümkünsüz edir. Bakı dəmir yolu qovşağında neftlə dolu 5 mindən çox çən yığılıb qalır. Neft məhsullarının Orta Asiyaya çatdırılması imkanları xeyli məhdudlaşır.

Volqa-Xəzər neftdaşıma yolu uğrunda sərt mübarizə məhz bu tarixdən başlayır. Bu mübarizədə əsas rolu Xəzər Hərbi Dəniz Donanmasının gəmiləri, daha doğrusu, üzən zenit batareyaları oynayır. Bu gəmilərin silah-sursatla təchiz edilməsi işi isə nəqliyyat gəmilərinin üzərinə düşür.

Bundan başqa, nəqliyyat gəmiləri də xüsusi zenit qurğuları ilə təchiz edilir ki, düşmən hücumlarını dəf edə bilsin. Gəmilər gecənin qaranlığında, mayakların söndürüldüyü şəraitdə üzməli olur.

Aradan illər keçəcək və donanma tarixinin həmin gərgin günlərini təcrübəli donanma işçisi M.Rəhimov belə xatırlayacaqdı: “Gəmilər tamamilə işıqsız üzürdü. Təhlükəsizlik baxımından nə limanlarda, nə reydlərdə işıq yandırılmırdı. Gəmilər, necə deyərlər, kapitanların təcrübə və intuisiyası ilə irəliləyirdi. İnsanlar sutkalarla yatmır, işləyirdilər... Bəzən mən bu insanların yorğun sifətlərinə baxıb təəcüb edirdim ki, onlarda bu dözümlü və dəyanət hardandır...”

“Ağamalıoğlu” gəmisində yanğın və qəhrəmanlıq hekayəti

Şimali Qafqazın işğalı və neftin dəmiryolu vasitəsilə daşınmasının qeyri-mümkünlüyü dənizçiləri və Bakı limanının rəhbərliyini yeni yollar axtarmağa vadar edir. Və nəhayət, bu yol tapılır.

Dənizçilər neft dolu çənləri xüsusi quraşdırılmış dəmir yolu vasitəsilə Xəzərə endirir və oradan yedək gəmisi ilə Krasnovodska daşımağa başlayırlar. Bu, dünya neftdaşıma tarixində bir yenilik idi. Bu üsulla dənizçilər Bakıdan Krasnovodska 35 neftdaşıyan dəmir yol sisterni, Mahaçqaladan Krasnovodska hər birinin beş ton ağırlığı olan neft çənləri daşıyırlar.

Bundan sonra düşmən aviasiyasının əsas hədəfi, təbii ki, neft daşımaları, deməli, Xəzər dəniz yolu olur.

Həmin gərgin döyüş günlərində Xəzər donanmasına məxsus bir çox gəmi düşmən aviasiyasının hücumları nəticəsində zədələnir, hətta bəzi gəmilər batır.

“Kasptanker”ə məxsus nəhəng “Ağamalıoğlu” gəmisinin düşmən təyyarəsi tərəfindən atəşə tutulmasına baxmayaraq gəmidəki 10 min ton benzinin xilas edilməsi isə Xəzər dənizçiliyi tarixinin qəhrəmanlıq səhifəsidir.

1942-ci il oktyabrın 27-də Həştərxana çatdırdığı benzini boşaldan “Ağamalıoğlu” gəmisi düşmən aviasiyasının hücumuna məruz qalır və dərhal gəmidə yanğın baş verir. Yaxınlıqda olan “Jdanov” gəmisi hava hücumunu dəf edərək “Ağamalıoğlu” gəmisinin köməyinə gəlir.

Qeyd edək ki, “Ağamalıoğlu” gəmisinin kapitanı təcrübəli dənizçi Əlibala Rəcəbov idi. “Jdanov” gəmisi tankerə yaxınlaşana qədər təcrübəli kapitanın rəhbərliyi ilə yanğını heyət özü söndürə bilmişdi. Ə. Rəcəbov yaralansa da, gəmini tərk etməmişdi...

“Ağamalıoğlu” gəmisindəki neft məhsulları özünü hadisə yerinə çatdıran “Jdanov” tankerinə boşaldılır. Hadisə baş verən ərazi üzərində yenidən düşmən aviasiyası görünür. Lakin düşmən təyyarələri köməyə yetişən başqa bir gəmidən - “Meridian” gəmisindən atəşə tutulur və təyyarələr yalnız bun-



“Ağamalıoğlu” tankeri.

dan sonra hadisə yerindən uzaqlaşır.

O dövrdə artıq “Kasptanker”in rəisi olan Mahmud Rəhimov zədələnmiş gəminin kapitanı ilə radio əlaqəsinə girir və gəminin Şevçenko limanına aparılması barədə göstəriş verir.

Növbəti gün məlum olur ki, düşmən təyyarəsinin atdığı 200 kiloluq fuqas “Ağamalıoğlu” gəmisinin orta hissəsini zədələmiş, gəminin üst mərtəbəsi tamamilə yanmış, kayutlara ciddi ziyan dəymiş, lakin yuxarıda qeyd edildiyi kimi, qiymətli neft məhsulunu xilas etmək mümkün olmuşdu. Bu, Xəzər dənizçilərinin qəhrəmanlıq tarixinin yalnız bir səhifəsidir.



Faşist təyyarələrinin hücumu zamanı yanan “Ağamalıoğlu” tankeri.

Böyük Vətən Müharibəsi illərində Xəzər dənizçiləri dəfələrlə oxşar situasiyalara düşmüş və demək olar ki, hər dəfə də bu çətin vəziyyətlərdən çıxıb çıxmışdılar. Lakin itkilər də az olmamışdı. “Kaspflot”un ilk itkisi 1942-ci il oktyabrın 24-də qeydə alınmışdı. Həmin gün Bakıdan Krasnovodska mühüm yük aparan “Molot” gəmisi 18 nəfərlik heyətlə dənizdə yoxa çıxmışdı. Oktyabrın 27-də isə düşmən aviasiyası “Kuybişev” gəmisini bütün heyəti ilə birlikdə batırmışdı.

1942-ci il naviqasiyası ərzində Xəzər Ticarət Donanmasının 46 gəmisi düşmən təyyarələrinin hücumuna məruz qalmış, bu gəmilərin bəziləri batmışdı. Sonrakı illərdə də belə itkilər olmuşdu. Belə kərdərli statistikaya baxmayaraq, Xəzər dənizçiləri daşımalarla bağlı bütün tapşırıqları mətanətlə yerinə yetirirdilər.

Xəzər dənizçiləri fasiləsiz işləyir

1942-ci ilin sonu, 1943-cü ilin əvvəlləri Xəzər dənizçiləri üçün həm də Stalinqrada döyüşləri ilə əlaqədar sınaq ili olur. İstər hərbi yüklərin, istərsə də neft məhsullarının döyüşən Stalinqrada çatdırılmasında Xəzər dənizçiləri, sözün əsl mənasında, qəhrəmanlıq göstərirlər. Hətta Həştərxan rayonunda Volqa çayının donmasından sonra bunu dinamitlə partlatmaqla Stalinqrada müdafiəçilərinə 100 min ton maye yanacaq çatdırılır.

Həmin ilin noyabrında Sovet qoşunlarının Stalinqrada əks hücumu başlanır. Bu döyüşlər də dənizçilər üzərinə yeni vəzifələr qoyur. Onlar ordunu silah-sursatla, hərbi texnika ilə təchiz etmək vəzifəsinin öhdəsindən layiqincə gəlirlər.

Rusiya Federasiyasının İqtisadiyyat Arxivində Xəzər dənizçilərinin müharibə illərində göstərdikləri sücaəti əks etdirən çoxlu sənəd saxlanılır. Bu sənədlərdə “Kaspflot”a verilən tapşırıqların xronikasını izləmək mümkündür. Bu xronikanın kiçik bir hissəsi donanmanın o illərdə hansı qayğılarla yaşadığını göstərir:

08.07.41. Gəmilərin şəxsi heyətinin hərbi biliklərə yiyələnməsi haqqında məcburi qayda tətbiq olunur.

27.09.41. Orta Asiyada çörək qıtlığı yarandığı üçün Bakıdan Krasnovodska 10 min ton taxıl məhsulları çatdırmaq barədə sərəncam alınır.

27.09.41. Gəmilərin “Madsona” tipli pulemyotlarla təchizatına başlanılır.

03.11.41. Matyuşevə. Teleqram. 10 min nəfər yaralı təcili Həştərxandan Mahaçqalaya çatdırılsın.

09.05.42. Hökumət göstəriş verib ki, gəmilərin Bakı-Mahaçqala-Həştərxan marşrutunun havadan müdafiəsi təmin edilsin, Bakı-Saratov dəniz və çay kommunikasiyaları minadan müdafiə qurğuları ilə təchiz edilsin.

19.01.43. SSRİ XKS “Kaspflot”a tapşırır ki, növbədənkənar qaydada Bakıya 2850 traktor, 2450 kottan və 400 avtomobil çatdırılsın.

24.10.43. Bağirova, Şirşova, Matyuşevə. Krasnovodsk limanında yanğın baş verib. “Osetin”, “Orlyonok” gəmiləri yanıb. 11 körpü və bir neçə anbar alov içindədir.

...Xəzər dənizçilərinin müharibə illərində hansı gərginliklə işlədiklərini sübut edən digər faktlar da vardır. 1942-ci ilin sentyabrında Dövlət Müdafiə Komitəsi Bakı və Qroznı şəhərlərindən Krasnovodska və Quryevə neft məhsulları daşınması planı tərtib edir. Bu plana əsasən, sentyabr ayında Krasnovodska 500 min ton, oktyabrda 600min ton, noyabrda isə artıq 800 min ton yanacaq daşınması tələb edilirdi. Nəzərə alsaq ki, həmin ilin iyulunda faktiki olaraq cəmi 184,5 min ton, avqustda isə 262 min ton yanacaq daşınmışdı və donanma yeni gəmilər almadan bu qədər yükün daşınmasını təmin etməli idi, onda “Kaspflot”un müharibə illərindəki vəziyyətini təsəvvür etmək çətin olmaz.

Xəzər dənizçilərinin bütün çətinliklərə sinə gərərək Dövlət Müdafiə Komitəsinin tapşırıqlarını vaxtında yerinə yetirməsinə baxmayaraq, hökumət anlayır ki, Xəzər donanmasının gəmiləri qarşıya qoyulan vəzifələrin öhdəsindən gəlməyə kifayət etmir. SSRİ-nin başqa hövzələrindən bura gəmilər gətirməyə isə imkan yoxdur. Hər yanda döyüşlər gedir. Gəmiqayırma zavodlarında yeni gəmilərin inşası qeyri-mümkündür. Xarici ölkələrin zavodlarında yeni gəmilər sifariş verməkdən isə söhbət belə gedə bilməz. Bəs nə etməli?

Qərara alınır ki, Xəzər hövzəsi üçün ağac və dəmir-beton gəmilər hazırlansın. Vano Sturua adına gəmiqayırma zavodu 100 ton yükqötürmə qabiliyyətinə malik 11 dəmir-beton şxun hazırlamaq tapşırığı alır. Bunlardan ilk ikisi artıq 1942-ci ildə istismara verilir.

“Paris Kommunası” adına zavod Dövlət Müdafiə Komitəsinin qərarı ilə 1942-ci ildə üç ağac yedək gəmisinin inşasına başlayır.

Bu hərbi sifarişlərin yerinə yetirilməsinə Azərbaycan rəhbərliyi xüsusi diqqət ayırır. Hər iki zavoda mütəxəssislər ayrılmasında, eləcə də materaillarla təchizat işində lazımı kömək göstərilir.

1942-ci ilin ortalarında Bakıya ölkənin qərb rayonlarından çoxlu sayda dəmiryolu qurğu və avadanlıqları, o cümlədən vaqon, parovoz və dəmiryolu çənləri təxliyyə edilmişdi. Cəbhə üçün, döyüşən orduya yük daşımaq üçün olduqca vacib əhəmiyyət kəsb edən bu avadanlıqlar Bakıda istifadəsiz qalırdı.

1942-ci il iyulunda Xalq Dəniz Donanması komissarı bu avadanlıqlarla bağlı Dövlət Müdafiə Komitəsinin qərarını Bakıya çatdırır: “Hökumətin qərarı ilə Bakıdan Krasnovodsk-a bir ay ərzində 100 parovoz və 500 neft çəni daşınısın. Daşımalar tankerlərlə həyata keçirilsin”.

Bu mühüm dövlət tapşırığının icrası məqsədilə iyulun 28-dən 29-na keçən gecə Azərbaycan KP MK-da “Kaspflot”, “Kasptanker”, Bakı limanı və dəmir yolu işçilərinin müşavirəsi keçirilir. Çünki qarşıya qoyulan vəzifə sadə deyildi. Hər şeydən əvvəl, bu qədər yükü daşımaq üçün müvafiq gəmilər seçilməli idi. Müzakirələr nəticəsində orta tonnajlı “Volqa”, “Fəhlə”, “Kəndli” tankerləri və iritonajlı “Komintern”, “Tsryupa” və “VK(b)P” gəmiləri seçilir.

Hökumətin bu tapşırığı da vaxtında yerinə yetirilir. Bu, həm də o deməkdir ki, müharibə illərində Xəzər dənizçiləri çətinliyindən asılı olmayaraq, verilən tapşırıqları nəyin bahasına olur-olsun, yerinə yetirməyə çalışmışlar. Bunu onların peşə borcu, dənizçi mətanəti tələb edirdi.

Xəzər dənizçilərinə yüksək mükafatlar

1942-ci ilin dekabrında Xəzərdəki iki gəmiçilik idarəsinə - “Kaspflot” və “Kasptanker”ə bir adamın – F.Matyuşevin rəhbərlik etməsi praktikasına son qoyulur. F.Matyuşev bundan sonra ancaq quru yük donanmasına rəhbərlik edir. “Kasptanker”in rəisi vəzifəsinə Mahmud Rəhimov təyin olunur. İki idarənin vaxtilə birləşdirilmiş siyasi şöbələri də ayrılır.

1943-cü il isə Sovet qoşunlarının əks hücumları ilə başlanır. Fevral ayında Rostov-Donun düşməndən azad edilməsi ilə Qafqazda təhlükə tamamilə sovuşur.

1944-cü ildə artıq Sovet qoşunları qərbə doğru irəliləyir. Onda qərara alınır ki, müharibənin əvvəllərində silahlarla təchiz edilmiş nəqliyyat gəmilərinin silahları döyüşən orduya verilsin. Vaxtilə Hərbi Dəniz Donanmasına verilmiş gəmilər də “Kaspflot”un sərəncamına qaytarılır.

Xəzərdə üzən gəmilərdə əhalinin təxliyyəsinə, sənaye müəssisələrinin köçürülməsinə daha ehtiyac qalmır. Bu dəfə Xəzər dənizçiləri neft məhsulları daşımaqdan əlavə başqa bir tapşırıq da alırlar: faşist işğalçılarından azad olunan torpaqlarda əkin işlərinin təşkili məqsədilə kənd təsərrüfatı texnikasının daşınması tapşırığı...

Dövlət Müdafiə Komitəsi Xəzər hövzəsinin gəmi təmiri zavodlarına traktorlar, kombaynlar və digər kənd təsərrüfatı maşınları üçün ehtiyat hissələri hazırlamaq tapşırığı verir.

Ümumiyyətlə, müharibə illərində Xəzər dənizçiləri neft məhsulları və hərbi təyinatlı yüklərlə, ordu hissələrilə yanaşı çoxsaylı xalq təsərrüfatı yükləri də daşımışlar. Məsələn, Həştərxandan Bakı, Mahaçqala və Krasnovodsk limanlarına taxta-şalban, sənaye məhsulları, Şimali Qafqazdan taxıl məhsulları və un, Krasnovodskdan pambıq və digər kənd təsərrüfatı məhsulları, İran limanlarından isə müttəfiqlərin göndərdiyi ərzaq məhsulları daşınmışdır. Və bütün bunlar da strateji əhəmiyyətli yüklər sayılırdı. Tutaq ki, aclıq keçirən Orta Asiyanın çörəklə təminatı necə strateji daşıma sayılmaya bilərdi?

Strateji daşımalar isə daim gərgin şəraitdə işləmək, gecə-gündüz fəaliyyət göstərmək demək idi!



*Təcrübəli gəmi kapitanı
Əlibala Rəcəbov.*

Belə gərginliyə baxmayaraq hökumət, imkan dairəsində, dənizçilərin əməyinin stimullaşdırılması qayğısına da qalır. Məsələn, 1943-cü ilin yekunlarına görə “Bağirov” gəmisinin heyəti 15 min rubl, “Türkmənistan” gəmisinin heyəti 10 min rubl mükafat alır. “Dağıstan” gəmisinin heyətinin mükafatlandırılmasına isə 7 min rubl vəsait ayrılır.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Siyasi Sənədlər Arxivində M.C.Bağirovun imzası ilə “Kasptanker” və “Kaspflot”un əməkdaşlarının dövlət təltiflərinə təqdim olunması barədə uzun bir siyahı var. 1943-cü ilin əvvəllərinə aid həmin siyahıda “Ağamalıoğlu” tankerinin kapitanı, 1895-ci ildən su nəqliyyatında işləyən Əlibala Rəcəbovun adı birincidir. Ə.Rəcəbova və “Kaspflot”un rəisi vəzifəsində işləmiş F.Matyuşevə Lenin ordeni təqdim olunmuşdur.

O vaxt “Kasptanker”in rəisi vəzifəsində çalışan Mahmud Rəhimovun adı Qırmızı Əmək Bayrağı ordeni almaq üçün təqdim olunanların sırasında idi.

1944-cü ilin martında isə hökumət cəbhəyə və bütövlükdə xalq təsərrüfatına quru yük və yanacaq daşınması planlarını vaxtlı-vaxtında yerinə yetirdiyinə görə Xəzər dənizçilərinin böyük bir qrupunun mükafatlandırılması haqqında qərar qəbul edir. 18 nəfər Lenin ordeni ilə təltif olunur. Onların arasında “Kasptanker”in rəisi M.Rəhimov da var idi.

Qırmızı Əmək Bayrağı ordeni ilə 92 nəfər, Qırmızı Ulduz ordeni ilə 84 nəfər təltif edilmişdi.

Xəzər dənizçilərinin bir hissəsi isə SSRİ-nin digər orden və medalları ilə təltif olunmuşdu.

1944-cü ildə “Stalin” tankerinin kapitanı olan Ə.Rəcəbovun donanmada fəaliyyətinin 50 illiyi qeyd edilir. O, bu təcrübənin 45 ilini gəmi kapitanı kimi fəaliyyət göstərmişdi.

Dənizçilik təhsilinə diqqət artırılır

Müharibə Xəzər dəniz gəmiçiliyi üçün 1881-ci ildən kadr hazırlayan Bakı Dənizçilik Texnikumunun fəaliyyətində də müəyyən dəyişikliklər aparmaq zərurəti yaratmışdı. Gəmiçilik üçün mütəxəssislərin hazırlanması xüsusi qısamüddətli - 6 aylıq kurslarda təşkil olunurdu. Hətta bəzi gəmilərdə xüsusi məktəb-texnikumlar yaradılmışdı ki, kadr hazırlığını operativ şəkildə həyata keçirmək mümkün olsun. Məsələn, 1942-ci ildə 59 nəfər şturman, 44 gəmisürən, 75 radiooperator, 65 üçüncü dərəcəli mexanik və s. hazırlanmışdı. Bütövlükdə müharibənin üç ili ərzində Bakı Dənizçilik Texnikumu 1387 gəmi mütəxəssisi hazırlamışdı.

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsi gəmiçilik üçün kadr hazırlığı məsələsini daim diqqətdə saxlayır, Bakı Dənizçilik Texnikumunda tədrisin fasiləsiz təşkilinə xüsusi diqqət yetirirdi. Azərbaycan K(b)P MK bürosu 1 noyabr 1943-cü il tarixli iclasında qərara almışdı ki, dəniz donanmasında işləmək üçün 15-16 yaşlı şəhər gənclərindən dənizçilik məktəbinə qəbul üçün 300 nəfər seçilsin. Eyni zamanda, 14-15 yaşlı oğlanların və ən azı 4-cü sinif bitirmiş 15-16 yaşlı qızların gələcəkdə dəniz donanmasında işləmək üçün hazırlanması nəzərdə tutulurdu.

Bu məqsədlə Bakıdakı 6 nömrəli peşə məktəbinin “Paris Kommunası” adına zavodun bazasında dəniz donanmasının xüsusi peşə məktəbi kimi yenidən qurulması və bu məktəbdə azı min nəfər şagirdin təhsilə cəlb edilməsi qərara alınmışdı.

Bakıdakı 12 nömrəli məktəbin isə “Kasptanker”in bazasında dənizçilik məktəbi kimi yenidən qurulması və orada 300 nəfər şagirdin dənizçilik ixtisaslarına yiyələnməsi üçün proqram hazırlanmışdı.

Hər iki məktəbdə dərs ilinin noyabrın 15-dən başlanması nəzərdə tutulurdu. Bu məktəblərdə şagirdlər 6 ay nəzəri təhsil almalı, sonra isə 6 ay gəmilərdə təcrübə keçdikdən sonra donanmada işlə təmin edilməli idi.

Bu faktlar göstərir ki, donanma üçün kadr hazırlığı daim diqqət mərkəzində olmuş, lakin görülən tədbirlər lazımi səməərə verməmişdi. Buna görə də hökumət 1944-cü ildə yenidən dənizçilik təhsili sahəsində struktur dəyişiklikləri etmək qərarına gəlir. Martın 10-da SSRİ Xalq Dəniz Donanması komissarı P.Şiršov Leninqrada və Vladivostokdakı dənizçilik texnikumlarının Ali Dənizçilik Məktəbi kimi, Arxangelsk, Bakı, Batumi, Rostov və Amurdakı dənizçilik texnikumlarının isə dənizçilik məktəbləri kimi yenidən qurulması haqqında əmr imzalayır.

Bu əmrin icrası ilə əlaqədar Azərbaycan K(b)P MK-nın 16 mart 1944-cü il tarixli büro iclasında “Azərbaycan SSR-də dəniz donanması üçün rəhbər (komanda) kadrların hazırlanması tədbirləri haqqında” məsələ müzakirə edilir.

Qərara alınır ki, Bakı Dənizçilik Texnikumu Bakı Dənizçilik Məktəbi kimi yenidən qurulsun, Bakı Dənizçilik Məktəbi orta texniki təhsil müəssisəsi hesab olunsun.

Bu dəyişiklikdən sonra dördillik təhsil müddətində Bakı Dənizçilik Məktəbində yaxın səfərlər üzrə şturmanlar və texniklər hazırlanması nəzərdə tutulur. 15-20 yaşlı yeniyetmələrin qəbul olunduğu məktəbdə dənizçilik təcrübəsi keçmək və ingilis dilini öyrənmək vacib hesab olunur. Məktəbi bitirənlərə zabit rütbəsi verilməsi də nəzərdə tutulurdu.

Aradan təxminən iki ay keçəndən sonra Mərkəzi Komitə dənizçilik təhsili ilə bağlı daha bir qərar qəbul edir. Azərbaycan Kommunist Gənclər İttifaqına – komsomola tapşırıqlar ki, sentyabrın 1-ə qədər Bakı Dənizçilik Məktəbinə əlavə 540 komsomolçu gəncin cəlb olunmasını təşkil etsin. Görünür, hökuməti bu addımı atmağa müharibənin uzanması, Xəzərdə dənizçi kadrların çatışmazlığı vadar etmişdi.

Müharibə başa çatır

1945-ci il mayın 9-da alman faşizmi üzərində tarixi qələbə qazanılır. Şübhəsiz, bu tarixi qələbənin əldə olunmasında Xəzər donanması dənizçilərinin xüsusi payı var. Çünki onlar gecə-gündüz bilmədən cəbhənin neft məhsulları və digər xalq təsərrüfatı malları ilə təmin edilməsi üçün fasiləsiz xidmət göstərmişlər. Xəzər dənizçiləri lazım gəldikdə düşmənlə döyüşə girmiş, gəmilərlə daşınan qiymətli yüklərin sağ-salamat mənzil başına çatdırılması üçün dəfələrlə ölümlə üz-üzə dayanmış, lakin təslim olmamışdılar. Bu illər ərzində Xəzər dənizçiləri itkilərlə üzləşmiş, Xəzər dəniz donanması fəaliyyət tarixində ən ağır günlərini yaşamalı olmuşdu. Bununla belə, onlar daim mübariz əhval-ruhiyyə ilə çalışmış, Dövlət Müdafiə Komitəsinin daşımalar sahəsində qarşıya qoyduğu çətin tapşırıqları müvəffəqiyyətlə yerinə yetirmişdilər.

Müharibə Xəzər donanması gəmilərinin, sözün əsl mənasında, taqətdən düşməsinə gətirib çıxarmışdı. Çünki müharibə illərində gəmilərin təmiri və yeni gəmilərin alınması, demək olar ki, qeyri-mümkün işə çevrilmişdi.

Xəzər nəqliyyat donanması müharibə illərində dənizçilik tarixində görünməmiş qəhrəmanlıq nümayiş etdirib. Alman aviasiyasının hücumları zamanı nəqliyyat donanması bir neçə gəmisini itirib, 40-dan çox metal barj zədələnib, onların bir hissəsi batıb. Müharibə dövründə 300 nəfərə qədər dənizçi həlak olub və yaralanıb.

Düşmənin aviasiyasının atəşi ilə zədələnən gəmilərin xilas edilməsi və limanlarda yanğınlar zamanı 150 nəfər həlak olub, təxminən o qədər adam da yaralanıb.

Lakin bu cür ağır itkilərə baxmayaraq, düşmən Xəzər dənizi ilə Volqa çayı arasındakı nəqliyyat əlaqəsini poza bilməyib. Bu yol cəbhəni yanacaqda təchiz etməklə böyük Qələbənin əldə olunmasında mühüm rol oynayıb. İllər keçsə də, ictimai-siyasi quruluşlar bir-birini əvəz etsə də, bu tarixi həqiqəti heç kim dana bilməz...

VIII HİSSƏ

Xəzər gəmiçiliyi müharibədən sonra

Xəzərə yeni gəmilər lazımdır

1941-1945-ci illərin Böyük Vətən Müharibəsi faşizm üzərində qələbə ilə başa çatdıqdan sonra Sovet hökuməti ölkənin dağılmış təsərrüfat sistemini və iqtisadiyyatını sürətlə bərpa etməyi qarşıya vəzifə qoydu. Bu vəzifələrin yerinə yetirilməsi üçün, ilk növbədə, yanacaq-energetika kompleksini səhmana salmaq lazım idi. Hökumət, nəyin bahasına olur-olsun, neft hasilatını artırmağı nəzərdə tuturdu. Bu tələb isə neftdaşıma donanmasının gücləndirilməsini zəruri edirdi.

Ona görə də müharibədən sonra, bütün sahələr kimi, dəniz donanmasını da yenidən qurmaq, müharibənin vurduğu yaraları sağaltmaq, iqtisadiyyatın bərpasında Xəzər donanmasının imkanlarından maksimum səmərəli istifadə etmək vəzifələri qoyulur.

SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyəti 1946-cı ildə xalq komissarlıqlarının nazirliklərə çevrilməsi haqqında qərar qəbul edir. Bundan sonra SSRİ Xalq Dəniz Donanması Komissarlığı da eyni adlı nazirliyə çevrilir.

Bəs həmin dövrdə Xəzər dəniz gəmiçiliyində vəziyyət necə idi?

Xəzər dənizində neftdaşıma donanmasının mövcud olduğu bütün illər ərzində maksimum daşıma həddi 1940-cı ildə qeydə alınmışdı. Həmin il Bakıdan neft daşınmasının həcmi 13.960 min ton ol-

“Paris Kommunası” adına Bakı gəmi təmiri zavodunun mexaniki sexi.



muşdu ki, bunun da 13.370 min tonu və ya 95,7 faizi gəmilər vasitəsi ilə reallaşdırılmışdı. Sonrakı illərdə müharibə ilə əlaqədar neft daşmalarının həcmi tədricən azalmış və 1945-ci ildə cəmi 8.577 min ton və ya 1940-cı illə müqayisədə 61,5 faiz təşkil etmişdi.

1940-cı ildə “Kasptanker”in nəqliyyat donanmasında ümumi yükləmə qabiliyyəti 215 min ton olan 74 gəmi var idi. 1945-ci ildə gəmilərin sayı 58 olmuş, onların ümumi yükləmə qabiliyyəti isə 199,2 min ton təşkil etmişdi. Bu rəqəmlər həm də Böyük Vətən Müharibəsində Xəzər gəmiçiliyinə dəyən zərbənin miqyasından xəbər verir.

1946-cı ilin əvvəllərində “Kasptanker”ə məxsus gəmilərin 18-i artıq 20 ilə qədər, 7-si 20 ildən 40 ilə qədər, 38-i 40 ildən çox istismarda olmuş, bəzi gəmilər isə artıq istismardan çıxarılmışdı. Müəssisənin tamamilə köhnəlmiş maddi-texniki bazasının əsaslı şəkildə yenlənməsinə ehtiyac yaranmışdı. Belə vəziyyətdə neft mədənlərində hasilatın artırılması ilə bağlı hökumətin qarşıya qoyduğu vəzifələrin yerinə yetirilməsində gəmiçiliyin ciddi çətinliklərlə üzləşəcəyi gözlənilirdi. Sovet hökumətinin başçısı İ.Stalinin tapşırığına əsasən, üçüncü beşilliyin sonuna qədər ölkədə neft hasilatı 60 milyon tona çatdırılmalı idi. Neft hasilatının artacağı təqdirdə “Kasptanker”in gəmilərinin ümumi yükləmə imkanlarını da 2,5 dəfə artırmaq lazım gələcəkdi.

“Kasptanker”in rəisi Mahmud Rəhimov mövcud vəziyyət barədə respublika rəhbərliyinə məlumat verməyi qərara alır və Azərbaycan Kommunist (b) Partiyası Mərkəzi Komitəsinin birinci katibi M. C.Bağirova məktub yazır. Məktubda neft daşınmasında yarana biləcək çətinliklərin qarşısının alınması üçün “İzmail” tipli beş barjın orta tonnajlı özüyəriyən tankerlərə çevrilməsinə kömək göstərilməsi xahiş olunurdu. Hər barjın modernləşdirilməsi üçün 4 milyon rubl lazım idi... Bundan başqa, Sormovo zavodunda inşa olunan tankerin tikintisinin tezliklə başa çatdırılmasının vacibliyi qeyd edilirdi.

Bakıdan Moskvaya – həmin dövrdə SSRİ Xalq Komissarları Şurasının sənaye və nəqliyyat məsələlərinə baxan Operativ Bürosunun rəhbəri L.Beriyaya da Xəzər dəniz gəmiçiliyinin 1945-1952-ci illər üçün tələbatı barədə bir sənəd göndərilmişdi. Orada qeyd edilirdi ki, dəniz gəmiçiliyinin ümumilikdə 630 üzmə vasitəsinə ehtiyacı var. Onlardan 20-si teploxod və aztonnajlı xüsusi gəmi, 117-si kater, 210-u yedək barkası, 283-ü kirjim və şaland olmalıdır...

Müharibədən çıxan “Kaspflot”da da vəziyyət, təbii olaraq, ürəkaçan deyildi. Bu donanmanın da gəmiləri kifayət qədər köhnəlmiş, bəziləri istismardan çıxarılmışdı. Bununla belə, Zaqafqaziyada inşasına başlanılan böyük tikintilər, xüsusən Mingəçevir Su Elektrik Stansiyası üçün əsas yüklərin daşınması “Kaspflot”un üzərinə düşürdü.

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsi Bürosunun 23 iyul 1946-cı il tarixli iclasında “Kaspflot”un işi müzakirə olunur və artıq o dövrdə Bakı Şəhər Partiya Komitəsinin nəqliyyat şöbəsinin müdiri vəzifəsində çalışan Mirzəğa Xanməmmədov “Kaspflot”un siyasi şöbəsinin rəisi təsdiq edilir.

1902-ci ildə Bakı şəhərində doğulmuş M.Xanməmmədov 1922-ci ildə partiya təhsili almış, sonralar Azərbaycan SSR Ali Sovetində və Azərbaycan K(b)P MK-da çalışmışdı. O, müharibə illərində “Kasptanker”in siyasi şöbəsinin rəisi vəzifəsində işləmişdi. Mərkəzi Komitə yeni təyinatla quru yük daşıma donanmasının fəaliyyətini daha da canlandırmaq məqsədi güdürdü. Lakin bundan daha vacib iş Xəzər donanması üçün yeni gəmilərin alınması idi.

1946-cı ildən artıq Xəzərdə gəmiçilik işinin daha səmərəli təşkili məqsədilə yeni gəmilərin alınmasına imkan yaranır. “Kaspflot” “Nizami”, “Qafur Məmmədov” və s. kimi iri teploxodlar, müxtəlif paroxodlar almaqla öz parkını yeni gəmilərlə zənginləşdirir. “Kasptanker”in balansına “Aleksy Tolstoy”, “Nargin”, “Amburan” və s. adlı yeni tankerlər daxil olur. Xəzər donanması üçün bu gəmilər müharibədə uduzan Almaniyanın ödədiyi təminat hesabına alınır. Bu da tamamilə ədalətli idi. Çünki Xəzər donanmasının gəmiləri məhz faşist Almaniyaşının başladığı müharibə nəticəsində fasiləsiz işləmək məcburiyyətində qalmış, necə deyərlər, gəmilərin təmirinə və yenidən qurulmasına vaxt ayrılmaması səbəbindən istər “Kaspflot”un, istərsə də “Kasptanker”in gəmiləri köhnəlmiş, bəzi gəmilər isə tamamilə sıradan çıxmışdı.

Düşmən gəmiləri... Xəzər dənizində?

1946-cı ildə İkinci Dünya müharibəsində məğlub olan dövlətlərin ticarət donanmasından müsadirə olunmuş gəmilərin bir hissəsi Xəzər dənizinə gətirilir.

Hələ bir neçə il əvvəl müttəfiq dövlətlərin (SSRİ, Böyük Britaniya və ABŞ) başçılarının Tehran (1943-cü il) və Potsdam (1945-ci il) konfranslarında qərara alınmışdı ki, müharibə başa çatandan sonra Almaniya, İtaliya və Yaponiyaya məxsus hərbi dəniz gəmiləri ya məhv edilməli, ya da müttəfiqlər arasında bölüşdürülməlidir. Həmin dövlətlərin ticarət donanmasının da müttəfiqlər arasında bölüşdürülməsi nəzərdə tutulurdu.

1945-ci ilin iyulunda “böyük üçlük” ölkələrinin xarici işlər nazirlərinin Potsdamda görüşü keçirilir. SSRİ-nin Xarici İşlər Naziri V.Molotov sovet nümayəndə heyətinin adından alman donanmasının bölüşdürülməsi haqqında təklif verir: təslimolma gününə qədər tikilməkdə və təmirdə olan gəmilər də daxil bütün alman gəmilərinin üçdə biri, eləcə də Almaniya Ticarət Donanmasının gəmilərinin üçdə biri SSRİ-yə verilməlidir. Dövlət başçılarının elə həmin gün başlayan görüşündə isə İ.Stalin daha kəskin şəkildə bildirir ki, “ruslar müttəfiqlərdən hədiyyə xahiş etmir, hesab edir ki, Almaniya donanmasının üçdə birinə iddia etmək Sovet İttifaqının tam hüququdur”.

Donanmanın bölüşdürülməsi ilə bağlı müvafiq komissiya yaradılır, 1945-ci ilin dekabrında müttəfiqlərin hərbi-dəniz komissiyasının yekun məruzəsi təsdiq edilir. Almaniya donanmasının bölünməsindən Sovet İttifaqına 155 döyüş gəmisi və 499 yardımçı gəmi düşür. Bundan başqa SSRİ 135 desant barji, 38 yedək gəmisi və s. də alır. Sonda SSRİ-yə 769, Böyük Britaniyaya 621 və ABŞ-a 665 gəmi çatır.

Müharibədən sonra bu gəmilər SSRİ-nin müxtəlif gəmiçilik idarələri arasında bölüşdürülür, bəziləri uzun illər yeni adlar altında iqtisadiyyatın inkişafında və SSRİ-nin hərbi dəniz donanmasında istifadə edilir.

1946-cı ilin əvəllərində Neft Sənayesi Nazirliyi SSRİ Nazirlər Sovetinə müraciət edir ki, Dəniz Donanması Nazirliyinin Baltik və Ağ dənizlərdəki gəmilərindən 37-sinin Xəzər dənizinə köçürülməsi barədə sərəncam versin. Lakin bu müraciət bir neçə nazirlikdə müzakirə edildikdən sonra qərara alınır ki, Xəzərdə istismar üçün istənilən gəmilərin sayı 37-dən 31-ə endirilsin, qalan 6 gəmi isə Şimala və Uzaq Şərqə göndərsin.

Belə yazışmalardan sonra SSRİ Nazirlər Soveti 1946-cı il mayın 7-də qərar qəbul edir: Dəniz Donanması Nazirliyinin Xəzər Gəmiçilik Donanmasını (“Kaspflot”, “Kasptanker və “Reydtanker”) gücləndirmək məqsədilə 1946-cı ilin may-avqust aylarında Baltik dənizindən və Ağ dənizdən Xəzər dənizində istismar üçün 31 gəmi, o cümlədən 19 quru yük gəmisi, 6 neftdaşıma gəmisi və 6 yedək gəmisi gətirilməsinə icazə verilsin.

Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivində Xəzərə köçürülən həmin gəmilərin siyahısı da saxlanılır.

SSRİ Nazirlər Sovetinin, eləcə də digər nazirliklərin yazışmalarında bu gəmilər müharibə qəniməti kimi adlandırılmır, sadəcə, “Baltik dənizində və Ağ dənizdəki gəmilər” ifadəsi işlədilir. Amma gəmilərin adından görünür ki, bunların hamısı müharibə qənimətləridir: “Elfride Şarlotte”, “Beker”, “Frida Reder”, “Sankt Yurgen”, “Auqust Gissen”, “Klaus Vilhelm” və s.

Lakin, təəssüf ki, həmin gəmilərin sonradan Xəzərdə hansı ad altında üzdukləri barədə məlumat əldə etmək mümkün deyil.

Yeni gəmilər alınmasına tələbat yenə var

Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyini gücləndirməklə hökumət müharibədən sonrakı beşillik üçün yeni perspektivlər müəyyənləşdirir. Bu məqsədlə gəmiçiliyin daşıma imkanlarının ilbəl artırılması plan-



“Stalin” gəmisi. 1948-ci il.

laşdırılır. Əgər “Kaspflot”un daşıma imkanları 1947-ci il üçün 1.100.000 ton müəyyən olunursa, 1950-ci ildə bu rəqəmin az qala iki dəfə artaraq 2.150.000 tona çatdırılması nəzərdə tutulur. Həmin dövrdə gəmiçiliyin əsas işinin həmişəki kimi neft məhsulları daşımaq olacağı gözlənilir. Lakin Mingəçevir SES-in və digər mühüm dövlət obyektlərinin tikintisi ilə əlaqədar quru yük donanmasının üzərinə də çox böyük vəzifələr qoyulacağı unudulmur.

Bundan başqa, 1948-ci ildən sərnişin daşımalarının müharibədən əvvəlki dövrün səviyyəsinə çatdırılması planlaşdırılır. Bütün bunlar gəmiçilik sahəsində ciddi dəyişikliklər tələb edir. Xüsusən ona görə ki, müharibə illərində Xəzər donanması tamamilə köhnəlmişdi. Xəzərdə üzən gəmilərin 51 faizi əsaslı təmir tələb edirdi. Altı teploxodun əsas mühərrikləri sıradan çıxmışdı. Qalan teploxodlar da təmir olunmalı idi.

Bu rəqəmlər “Kaspflot”un problemləri ilə əlaqədar Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinə göndərilən bir məktubdan götürülüb. Həmin sənəddən görünür ki, Bakıda 2 min ton yükləmə qabiliyyətinə malik yeni ellinq tikilməsi nəzərdə tutulur. Finlandiyadan alınması planlaşdırılan həmin ellinq gəmi təmiri zavoduna çevrilməli idi.

O dövrdə “Zakfederasiya” adına gəmi təmiri zavodu “Kasptanker”in, Vano Sturua adına zavod isə Dənizdibidərinləşdirmə donanmasının tabeliyində idi. Ona görə də yeni ellinq-gəmi təmiri zavodunun da “Kaspflot”un tabeliyinə verilməsi nəzərdə tutulurdu.

“Kaspflot”dan gəmiçiliyin inkişaf perspektivlərinə dair Nazirlər Sovetinə göndərilən təkliflər sırasında 1947-ci ildə üzən tərsanənin alınması və onun 1948-ci ildə istismara verilməsi təklifi də var idi.

Bundan başqa, xarici ölkələrdəki gəmiqayırma zavodlarına 20-dən çox yeni gəmi tikilməsi barədə

sifariş verilməsi də təklif edilirdi.

Əslində, bütün bunlar, sadəcə, “Kasplot”un rəhbərliyinin arzu və istəyi deyildi. Bu, qarşısında böyük xalq təsərrüfatı yükləri daşımaq planı qoyulan bir donanmanın real tələbatı idi. Müharibə dövründə “Kasplot”un da, “Kasptanker”in də yeni gəmilər almadıqlarını, üstəlik, müharibə qanunları ilə işləyən hər iki donanmanın gəmilərinin vaxtlı-vaxtında əsaslı təmir edilmədiyini nəzərə alsaq, onda müharibədən sonra planlaşdırılan bu yeniliklər tamamilə təbii idi.

Vəziyyətin belə kritik olması müvafiq tədbirlər görülməsini tələb edirdi.

Yeni ideya: neft məhsulları şəhərdən kənardə doldurulsun

“Kasplot”un siyasi şöbəsinin rəisi M.Xanməmmədov təxminən yarım il təyin edildiyi yeni vəzifədə işlədikdən sonra donanmanın texniki vəziyyəti və perspektivləri barədə M.C.Bağirova müraciət ünvanlayır. 10 fevral 1947-ci il tarixli həmin müraciətdə qeyd edilir ki, bir sıra gəmilər müharibə illərində verildiyi başqa qurumlardan geri alınmadığı üçün gəmilərin sayı azalıb, yükdaşıma imkanları aşağı düşüb.

Beləliklə, “Kasplot” 1947-ci ilə ümumi tonnaja 57.405 ton olan 67 gəmi və 7 yedək gəmisini ilə başlayır. Onlardan isə 24-nün əsaslı, 11-nin orta təmirə ehtiyacı var idi. Qalan 37 gəmi cari təmirə dayanmalıydı.

Amma donanmanın bu təmiri aparmağa imkanı yox idi, çünki gəmilərin işləməsinə ehtiyac vardı. Ona görə də bütün bu problemlərin aradan qaldırılması üçün donanmanın gəmi təmiri bazası yaxşılaşdırılmalı idi.

1947-ci ilin ikinci yarısında 2000 ton yükgötürmə qabiliyyətinə malik ellinqin tikilməsi üçün SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyi tərəfindən Finlandiyadan alınmış material və mexanizmlərin Bakıya gətirilməsinə başlanılır. Bakıda yeni ellinqin tikintisi ilə bağlı layihə sənədləri təsdiq olunur. Lakin Moskvadan layihəni dəyişdirmək, ellinqin uzunluğunu 100 metrədən 79 metrə qədər azaltmaq və onu sadəcə slipə çevirmək təklifi daxil olur. Sonradan müxtəlif yazışmalar aparılır, fikirlər dəyişir, nazirlikdə kadrlar yenilənir və ellinq tikintisi məsələsi 1951-ci ilə qədər uzanır.

1947-ci ilin dekabrında SSRİ Nazirlər Soveti Bakıda neft məhsullarının saxlanması və daşınması, eləcə də yanğın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədilə neftin gəmilərə doldurulması və daşınması işinin şəhərdən kənardə təşkili barədə qərar qəbul edir. SSRİ Dəniz Donanması Nazirinin imzaladığı əmrlə ildə 10 milyon ton neft və neft məhsulunun daşınması üçün Abşeron yarımadasının şimal hissəsində neftdoldurma limanı tikintisinin layihəsini hazırlamaq tapşırılır. Liman üçün sahil qurğuları və dəniz dibini dərinləşdirmə işlərinə hazırlıq barədə göstəriş verilir.

1948-ci ilin fevralında bu məsələ Azərbaycan K(b)P MK-nın bürosunda müzakirə olunur. Qərara alınır ki, neft məhsullarının şəhər kənarında saxlanması və oradan daşınması üçün lazımi yer ayrılсын. Həmin qərara əsasən, Biləcəri və Əhmədli zonasında anbarlar, neft bazaları tikilməsi, yeni neftdoldurma limanının təşkil olunması nəzərdə tutulur.

Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti də bu barədə xüsusi qərar qəbul edir. Neft məhsullarının doldurulması və daşınması işinin şəhər kənarında təşkili ilə bağlı Moskva ilə yazışmalar aparılır və bu məsələnin reallaşdırılması ləngiyir. 1951-ci ilin yanvarına aid bir arayışdan görünür ki, şəhər kənarında neft məhsulları ilə bağlı qurğular hələ də tikilməmişdir. Abşeron limanının, gəmi təmiri zavodunun və Dübəndidə yaşayış massivinin layihə və smeta sənədləri hazırlansa da...

Görünür, bu layihə sonralar Moskvada təsdiq edilməmiş və neft doldurulması işini Bakı şəhərindən kənara çıxarmaq ideyası reallaşmamışdı...

Yeri gəlmişkən xatırladaq ki, bu ideyanı reallaşdırmaq yalnız Azərbaycanın dövlət müstəqilliyi bərpa

edildikdən sonra mümkün olmuşdur: vaxtilə neft məhsullarının emal olunaraq gəmi və dəmir yolu çənlərinə doldurulduğu ərazidə “Ağ şəhər” yaşayış kompleksi salınmışdır. Azərbaycan nefti isə indi, əsasən, beynəlxalq boru kəmərləri ilə nəql olunur.

Xəzərin dibindən neft çıxarılması tarixinə dair

Ötən əsrin 50-ci illərində M.C.Bağirov Mərkəzi Komitənin büro iclaslarından birində demişdi ki, “Stalin yoldaş hələ 1936-cı ildə Xəzərin dibindən neft çıxarılması barədə” göstəriş vermişdi. Lakin müharibənin başlaması ilə əlaqədar bu ideyanın reallaşması üçün müvafiq addımlar atmaq mümkün olmamışdı. Artıq müharibədən sonra neft üçün Xəzər dənizinin içərilərinə doğru getmək barədə tapşırıqlar verilir...

Əslində, İ.Stalinin 30-cu illərdə irəli sürdüyü bu ideya - Xəzər dənizinin dibindən neft çıxarılması ideyası təzə deyildi.

Hələ XIX əsrin əvvəllərində Bakı sakini Qasım bəy Səlimxanov dənizin dibindən neft çıxarılmasına cəhd edir. O, Bibiheybət sahillərindən təxminən 20 kilometr məsafədə iki taxta neft buruğu quraşdırır və bu quyulardan sutkada 3-4 vedrə neft çıxara bilir. Lakin 1825-ci ildə baş verən fırtına həmin buruqları uçurur və bununla da Xəzərdən neft çıxarmaq cəhdinə son qoyulur.

XIX əsrin ortalarında tanınmış geoloq Q.Abix Bakı rayonunda Xəzər dənizinin fiziki-geoloji və geoloji xüsusiyyətlərini araşdırmağa başlayır. O, tədqiqatlarının nəticələrini elmi jurnallarda dərc etdirməklə Xəzərin dərinliklərində neft yataqlarının olduğu barədə təkliflərini ortaya qoyur. Alim bundan sonra da tədqiqatlarını davam etdirir və 1864-cü ildə Xəzər dənizində və Abşeron yarımadasında, xüsusən, Xəzərin Bakı rayonundakı Bibiheybət buxtasında faydalı qazıntılar ehtiyatı barədə yekun hesabatını nəşr etdirir.

Şübhəsiz, bütün bu tədqiqatları, alınan nəticələri dövlət orqanları araşdırır və daim diqqətdə saxlayır. Təsadüfi deyil ki, 1874-cü ilin iyulunda Qaqfəz canişini M.Vorontsov Rusiyanın dövlət katibinə məruzə edir: “Bibiheybət sahəsində yeni kəşfiyyat işləri barədə sərəncam verdim”.

1885-ci ildə Xəzərin cənubunda tədqiqatlar aparən akademik K.M.Ber “dənizdən neft çıxdığı” barədə hesabat hazırlayır.

1896-cı ildə dağ mühəndisi V.K.Zqlenitski Bakı quberniyası və Dağıstan vilayətinin Dövlət Əmlak İdarəsinə müraciət edərək ona açıq dənizdə buruq qurmaqla neft çıxarmaq üçün iki sahə verilməsini xahiş edir. Lakin dövlət orqanları onun xahişini rədd edirlər.

1898-ci ildə daha bir mütəxəssis – rus geoloqu N.Lebedev Bibiheybət buxtasında neftin mövcudluğu barədə ehtimallarını hökumətin diqqətinə çatdırır. Qərara alınır ki, Bibiheybət buxtasının torpaqlanması və həmin ərazidə neft yataqlarının işlənməsinə başlanılsın. Lakin bu iş bir qədər uzanır.

1904-cü ildə isə geoloq alim D.Qolubyatnikov həmin buxtanın altında neftli sahələr olduğunu sübut edir və Bibiheybətə geoloji xəritəsini hazırlayıb çap etdirir.

Bütün bunlardan sonra 1909-cu ilin avqustunda Bibiheybət buxtasının torpaqlanmasına başlanılır. 1910-cu ildə Bakı neft sənayeçiləri sonralar Azərbaycan Xalq Cümhuriyyətinin fəaliyyətində yaxından iştirak edəcək polyak əsilli mühəndis Pavel Pototskini bu işin təşkili üçün Bakıya dəvət edirlər. Polyak əsilli mütəxəssis Bakıya gəlir və... Bibiheybət buxtasının torpaqlanması işi təxminən 20 il davam edir.

1922-ci ildə torpaqlanmış ərazidə ilk neft buruğu qurulur. Lakin dərhal neft çıxarılması mümkün olmur, dənizdən neft çıxarılmasına dair uzun müzakirələr başlanılır və 1924-cü ildə buxtanın torpaqlanması dayandırılır.

Sonrakı illərdə bu məsələ yenidən aktualıq kəsb edir, 1932-1933-cü illərdə Bibiheybət buxtasında

qazma işləri aparmaq üçün iki taxta özül quraşdırılır. 1935-1936-cı illərdə artıq Pirallahı adasının şimal-qərbində ilk dəniz özülləri tikilir. Lakin bu özüllər tezliklə sıradan çıxır. Daha bir neçə il sonra mühəndis N.Timofeyev metal özüllərin layihəsini hazırlayır. 1941-ci ildə artıq dənizdən neft çıxarılması sahəsində konkret işlər planlaşdırılsa da, müharibənin başlanması ilə əlaqədar bu işlər yarımçıq qalır...

İ.Stalin: Xəzər dənizi qurudulsun!

Böyük Vətən Müharibəsinin başa çatması ilə əlaqədar SSRİ-də böyük bərpa və quruculuq işlərinə başlanılır. Təbii ki, bərpa işlərinin uğurla aparılması üçün neft hasilatını artırmağa ciddi ehtiyac var idi. Xəzər dənizinin dibində neft yataqlarının axtarılması ideyası məhz müharibədən sonra yenidən aktuallaşır.

Yeri gəlmişkən, vaxtilə SSRİ Dövlət Təhlükəsizliyi Komitəsinin ilk sədri olmuş İvan Serovun gündəliyində Xəzər dənizi ilə bağlı maraqlı bir məqam var. Sən demə, vaxtilə İ.Stalin neft çıxarılması naminə Xəzər dənizinin qurudulması barədə göstəriş veribmiş və bu, İ.Stalinlə bağlı növbəti şişirdilmiş tarixçə deyil, reallıqda ortaya atılmış ideyadır.

Berlinin alınmasında bilavasitə iştirak edən İvan Serov müharibədən sonra SSRİ Daxili İşlər Nazirliyi sistemində məsul vəzifələrdə çalışıb, 1947-1954-cü illərdə nazir müavini olub, Volqo-Don kanalının tikintisinə rəhbərlik edib və s. 1954-cü ildə SSRİ Dövlət Təhlükəsizliyi Komitəsinin ilk sədri təyin edilib.

İvan Serov 1939-cu ildən gizli şəkildə gündəlik yazmağa başlayıb, bu işi pensiyaya çıxandan sonra da davam etdirib, xatirələrini tamamlayıb və... əlyazmasını, necə deyərlər, bağ evinin divarlarına "hörüb". Onun ölümündən təxminən 25 il sonra bağ evinin təmir üçün sökülməsi zamanı üzə çıxan və nəvəsi tərəfindən "Çamadandan çıxan qeydlər" adı altında nəşr edilən kitabda deyilir ki, günlərin birində Stalin SSRİ Daxili İşlər Nazirliyinin Hidroloji Qurğular Tikintisi üçün Layihələşdirmə, Axtarış və Tədqiqatlar İdarəsinin rəisi S.Juku yanına çağıraraq tapşırıq verir: Xəzər dənizini necə və hansı müddətdə qurutmaq barədə təklif və hesablamalar hazırlansın.

S.Juk ehtiyatla bunun mümkün olmayacağını dilə gətirsə də, dərhal hesablama aparmağa başlayacağını söyləyir.

Bu söhbət zamanı Stalinin yanında olan A.Mikoyan yavaşca "Xəzər qurudulsa, biz xarici ölkələrə valyuta ilə satdığımız kürüdən məhrum olarıq", - deyir.

Stalin: "Sən alverçi mövqeyindən danışırsan, bizə neft lazımdır!"

Bundan sonra Stalin Xəzərin qurudulması planının detallarını da açıqlayır: Volqa çayını Qazaxıstan çöllərinə yönəltmək, Kür çayının qarşısına bənd çəkmək, Xəzərə tökülən o biri çaylar barədə də fikirləşmək lazımdır ki, Xəzərə axmasınlar. İki həftə vaxt verilir...

İki həftədən sonra S.Juk aparılmış hesablamalar barədə Stalinə məruzə edir: Volqanı kanallar vasitəsilə Qazaxıstan çöllərinə yönəltmək üçün 4-5 il vaxt və 10 milyard rubl pul lazımdır. Ural çayının da qarşısını almaq olar, amma hara yönəltmək lazım gələcəyi bilinmir. Kürün qabağına bənd çəkmək çox baha başa gəlir...

S.Jukun son sözləri belə olur: "Bütün bu işləri görməyə vəsait ayrılarsa, Xəzər dənizini yalnız 16-17 il qurutmaq olar..."

İ.Serovun yazdığına görə, Stalin bir qədər fikrə gedir və... deyir:

- Aydındır... Dəyməz!

Bu fakt özü o vaxtkı Sovet rəhbərliyinin Xəzərin dərinliklərindən neft çıxarılmasına necə böyük əhəmiyyət verdiyini göstərir.

Geoloqlar Xəzərdə kəşfiyata başlayır

Azərbaycanda neft hasilatını artırmaq tədbirlərinə hələ müharibə qurtarmazdan əvvəl başlanılmışdı. 1944-cü ildə M.C.Bağirov SSRİ Elmlər Akademiyasının prezidenti V.Komarova məktubla müraciət edərək neft hasilatının artırılması məqsədilə Azərbaycan Neft Ekspedisiyasının təşkil olunmasını xahiş etmişdi.

SSRİ Elmlər Akademiyasının prezidenti belə bir ekspedisiyanın təşkili ilə əlaqədar 1945-ci il iyunun 6-da xüsusi əmr imzalayır.

1947-ci ilin əvvəllərində ekspedisiyanın fəaliyyətinin daha da yaxşılaşdırılması məqsədilə yenidən Moskva ilə yazışmalar aparılır. Həmin ilin iyununda SSRİ Nazirlər Soveti ekspedisiyanın daha da gücləndirilməsi barədə qərar qəbul edir.

1945-1947-ci illərdə görkəmli mütəxəssislərin daxil olduğu Azərbaycan Neft Ekspedisiyası Abşeron yarımadasında və ona yaxın dəniz sahillərində, Şamaxı rayonunda, Kürqırağı ərəzilərdə, hətta respublikanın cənub zonasında geoloji-kəşfiyyat işləri aparır.

1946-cı ildə isə Neft Ekspedisiyası Abşeron yarımadasından 42 kilometr cənub-şərqdə açıq dənizdə, balıqçıların “Qara daşlar” adlandırdıqları ərəzidə kəşfiyyat işlərinə başlayır.

Ekspedisiyanın gördüyü işləri ümumiləşdirmək və bu sahədə daha da irəli getmək məqsədilə 1948-ci ilin oktyabrında Bakıda SSRİ və Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyalarının birgə sessiyası keçirilir. On gün davam edən sessiyada Azərbaycanda neft hasilatının daha da artırılması istiqamətində elmi məruzələr dinlənir, neft hasilatı ilə, o cümlədən Xəzər dənizində geoloji-kəşfiyyat işləri ilə bağlı yeni ideya və təkliflər müzakirə olunur.

M.C.Bağirov neft hasilatının daha da artırılmasını təmin etmək məqsədilə 1947-ci ilin noyabrında İ.Stalinə məktubla müraciət edərək, Azərbaycanda işləyən neft kəşfiyyatı trestlərini birləşdirməklə “Azneftkəşfiyyat” birliyi yaradılmasına icazə verilməsini xahiş edir. Xəzər dənizində qazma işlərinin təşkili məqsədilə həmin birliyin tərkibində dəniz qazma tresti yaradılması da nəzərdə tutulur.

Sonralar SSRİ qaz sənayesi naziri olacaq Sabit Orucov “Azneftkəşfiyyat” birliyinin rəisi təyin edilir.

1948-ci ilin noyabrında Azərbaycanda neft kəşfiyyatı ilə əlaqədar daha bir elmi sessiya təşkil edilir və artıq bu dəfə Xəzərdə - Gürgən-dəniz sahəsində, Cilov adasında və sonradan “Neft daşları” adlandırılan dəniz sahillərində aparılan kəşfiyyat işləri barədə məruzələr dinlənir. Həmin ilin dekabrında Azərbaycan KP MK-nın bürosu Gürgən-dəniz sahəsi və Artyom (indiki Pirallahı) adasındakı sahillərdə dəniz estakadalarının tikilməsi barədə qərar qəbul edir. Həmin qərarla “...lazım gəldikdə “Azneftkəşfiyyat” birliyinin üzən vasitələrlə və dəmir konstruksiyaların çatdırılması üçün qaldırıcı kranlarla təmin edilməsi” də nəzərdə tutulur.

Artıq o dövrdə anlayırlar ki, Xəzərdə neft hasilatının təşkili işi yeni üzən vasitələrin cəlb olunmasını tələb edir.

Üzən vasitələrə ehtiyac çoxalır

1949-cu ilin əvvəllərində “Azneftkəşfiyyat” birliyinin M.C.Bağirova ünvanladığı bir arayışda dəniz neft kəşfiyyatı sahəsində yaranan problemlərin aradan qaldırılması xahiş olunur və həmin problemlər sırasındakı neft kəşfiyyatı sahəsinin üzən qurğularla təmin edilməsi zərurəti xüsusi vurğulanır. Dənizdə geoloji-axtarış və kəşfiyyat işlərinin aparılması üçün ixtisaslaşdırılmış güclü donanma yaradılması təklif edilir.

Arayışda deyilir: “Azərbaycan neft sənayesinin malik olduğu dəniz nəqliyyatı vasitələri sayına və imkanlarına görə dəniz qazması və kəşfiyyatı üçün kifayət etmir. Bunlar ticarət donanmasının adi gəmi,

barkas və barjlarıdır, amma bu işləri görmək üçün əlavə xüsusi növ gəmilərə ehtiyac var”.

Arayışda kəşfiyyat birliyinin gəmilərinin vaxtlı-vaxtında təmir olunması üçün emalatxanaların çatışmadığı da xatırladılır.

Artıq 1948-ci ildən Xəzər dənizində neft kəşfiyyatı işləri uğurla davam edir, Gürqan-dəniz və Cilov adası yaxınlığındakı dəniz sahələrində dərin kəşfiyyat quyuları qazılır. 1949-cu ilin ikinci yarısından daha altı sahədə qazma işləri planlaşdırılır.

1949-cu il fevralın 26-da neft sənayesi işçiləri partiya-təsərrüfat fəallarının yığıncağında bu barədə geniş hesabat verən Dəniz Qazma Trestinin rəisi Yusif Səfərov bildirir ki, 1948-ci ildə bizim işimizi çətinləşdirən səbəb, əsasən, dəniz nəqliyyatı olmuşdur, 1949-cu ildə də bu çətinliklər qalmaqdadır.

Onun sözlərinə görə, dənizdə kəşfiyyat-axtarış işlərini uğurlu aparmaq üçün dəniz nəqliyyatı kifayət etmir, digər tərəfdən bu nəqliyyat dənizdə qazma və axtarış işlərinin təşkili üçün qoyulan tələblərə cavab vermir.

Trestin rəisi bu sahədə müəyyən işlər görüldüyünü xatırladır, müvafiq zavodlara lazımi üzən vasitələr, kran gəmiləri, güclü yedək gəmiləri sifariş verildiyini xatırladır. Amma bu qurğuların, ən yaxşı halda, ilin ikinci yarısında hazır olacağını yada salmaqla işlərin ləngiyəcəyindən narahatlığını ifadə edir.

Ona görə də natiq tribunadan M.C.Bağirova müraciət edərək deyir ki, sifariş olunan gəmilər hazır edilincə, bizə yedək gəmiləri, barjlar və üzüm vasitələri verin, Bakının gəmi təmiri zavodları köhnə gəmilərin təmirini sürətləndirsin və s.

Y.Səfərov fəallar yığıncağının tribunasından Neft daşlarında aparılan kəşfiyyat-axtarış işlərinə də toxunur: “Bu gün bizə tamamilə naməlum olan Neft daşlarında işləyirik. Biz həmin sahə barədə hər hansı məlumata malik olmalıyıq – dalğaların hündürlüyü nə qədərdir, sahənin hidrologiyası, meteorologiyası necədir...”

Natiq bu çıxışında dəniz qazmaçılarına müvafiq elmi-tədqiqatlarla kömək göstərilməsi zərurətini ön plana çəkirdi...

Beləliklə, Xəzərdə neftçıxarma və kəşfiyyat-axtarış işlərində xüsusi üzən vasitələrə ehtiyac yaranması barədə söhbətlər artıq yüksək tribunalardan səslənir.

Üzən Vasitələr İdarəsi təşkil edilir

SSRİ Nazirlər Soveti 1949-cu il mayın 7-də “Azərbaycan SSR-də dəniz yataqlarının kəşfiyyatı və işlənməsinin üzən vasitələrlə təmin edilməsi haqqında” xüsusi qərar qəbul edir. Həmin qərarla “Azneftkəşfiyyat” birliyinin nəzdində Üzən Vasitələr İdarəsi təşkil olunur.

Təxminən iki həftə sonra Azərbaycan K(b)P MK-nın bürosu da müvafiq məsələni müzakirə edərək qərara alır: “...Kasptanker”in rəisi Rəhimova tapşırılsın ki, 1949-cu ilin mayında “İzmail” tipli dəniz barjını ona aid bütün inventarla “Azneftkəşfiyyat” birliyinə versin”.

“Kasplot”a isə “Andoqa” gəmisini ona aid bütün inventarla həmin birliyə vermək tapşırılır.

SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin Mərkəzi Layihə-Konstruktor bürosunun Xəzər filialının rəisinə tapşırıq verilir ki, dəniz qazma buruqlarını daşımaq üçün “İzmail” barjının, eləcə də “Andoqa” quru yük gəmisinin yenidən qurulmasını təmin etsin.

Eyni zamanda Bakı dəniz limanına məxsus 60 tonluq kranın “Azneftkəşfiyyat” birliyinə verilməsi, bir sıra yedək gəmilərinin “Paris kommunası”, eləcə də “Zakfederasiya” adına zavodlarda təmirinin tezliklə başa çatdırılması tapşırılır.

SSRİ Neft Sənayesi nazirinin 1949-cu il mayın 16-da imzaladığı məxfi qrifli, 166s nömrəli əmrində isə digər tapşırıqlarla yanaşı dənizdə seysmoloji kəşfiyyat işlərinin üzən vasitələrlə təmin edilməsi də xüsusi vurğulanır.

SSRİ Nazirlər Sovetinin 14 sentyabr 1949-cu il tarixli qərarında da dəniz neft yataqlarının lazımı üzən vasitələrlə təmin edilməsi nəzərdə tutulur. Həmin qərara əsasən, “Bolşaya Volqa” tipli iki yük teploxodu kran gəmisi kimi yenidən qurulmalı, bir sıra müasir tipli kater və barjlar Xəzərə gətirilməli idi. Bakıda hətta yeni gəmi təmiri zavodunun tikilməsi planlaşdırılırdı.

Bu məsələlərin həlli ilə əlaqədar Moskvaya müraciət olunur və SSRİ Nazirlər Soveti 1949-cu il sentyabrın sonunda baxıb təkliflər vermək üçün Bakıya daha bir qərar layihəsi göndərir. Həmin layihədə artıq Üzən Vasitələr İdarəsinin “Azneftkəşfiyyat” birliyindən ayrılması nəzərdə tutulur. Çünki bu idarənin üzərinə düşən vəzifələrin coğrafiyası günü-gündən genişlənir.

Hökumətin təklif etdiyi layihə müxtəlif nazirliklərdə müzakirə edilir və nəhayət, SSRİ Nazirlər Soveti 1949-cu il oktyabrın 31-də “Azərbaycan SSR-də dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı və istismarı üzrə işlərin təşkilini yaxşılaşdırmaq tədbirləri haqqında” 5030 nömrəli qərar qəbul edir. Həmin qərarla Neft Sənayesi Nazirliyinin nəzdində dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı və işlənməsi üzrə baş idarənin – “Başdənizneft”in (rus dilində “Qlavmorneft”) yaradılması nəzərdə tutulur.

Nazirlər Sovetinin qərarında həmçinin deyilir: “1949-cu il dekabrın 1-ə qədər Bakıda Azərbaycan SSR-də dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı, neftin çıxarılması və dəniz neft mədənlərinin tikintisi üzrə “Azərdənizneft” birliyi təşkil olunsun.”

Birliyin tərkibində Artyom (Pirallahı) adasında neft və qaz çıxarılması üzrə “Artyomneft” tresti, Gürgən rayonunda neft və qaz çıxarılması üzrə “Gürganneft” tresti, “Azərdəniznefttikinti” tresti və s. yaradılır.

Qərarla yeni yaradılan idarələr sadalanarkən xüsusi qeyd olunur ki, “Azneftkəşfiyyat” birliyinin tərkibindən çıxarılaqla Bakı şəhərində Üzən Vasitələr İdarəsi təşkil edilsin.

O dövrdə SSRİ Neft Sənayesi Nazirliyinin “Başdənizneft” idarəsinə tabe olan “Azərdənizneft” birliyinin Azərbaycan dilində uzun adı var idi: “SSRİ Neft Sənayesi Nazirliyi Azərbaycan SSR-də dəniz neft yataqları kəşfiyyatı, neftçixarma və dəniz neft mədənləri tikintisi üzrə Dövlət İttifaq Birliyi “Azərdənizneft”.

Bu birlik yaranandan bir neçə gün sonra- 1949-cu il noyabrın 4-də SSRİ Neft Sənayesi naziri “Azərdənizneft”in nəzdində Üzən Vasitələr İdarəsinin təşkili barədə əmr verir. Həmin dövrdə mövcud olan “Artyomneft” və “Stalinneft” dəniz qazma trestlərinin üzən vasitələri yeni yaradılmış idarənin tərkibinə verilir. Bunlar, əsas etibarilə, “Transportnik”, “Qəbələ”, “BMK-90” tipli kiçik həcmli katerlər, özühərəkətməyən 20 tonluq üzən kranlar və barjlar idi.

Azərbaycan K(b)P MK bürosunun 23 noyabr 1949-cu il tarixli iclasında dəniz neft mədənlərinin işlənməsi sahəsində hökumət qərarlarına uyğun olaraq kadr məsələlərinə baxılır. Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının akademik-katibi vəzifəsində işləyən geologiya-mineralogiya elmləri doktoru Əhəd Yaqubov “Azərdənizneft” birliyinin rəisi, Dəniz Qazma Trestinin rəisi vəzifəsində çalışan Yusif Səfərov isə birliyin qazma işləri üzrə rəis müavini təyin edilir. Həmin büroda Cavad Qasımzadə “Azneftkəşfiyyat” birliyinin rəisi, Baba Babazadə isə baş geoloq və birlik rəisinin birinci müavini təsdiq olunur.

Nazirlər Sovetinin bu qərarından sonra “Azneftkəşfiyyat” birliyinin rəisi vəzifəsində çalışan Sabit Orucov SSRİ Neft Sənayesi nazirinin müavini və “Başdənizneft” İdarəsinin rəisi vəzifəsinə irəli çəkilir.

Rusiya Federasiyası Dövlət Arxivində “Azərdənizneft” birliyinin rəis müavini Yaşinin imzası ilə Moskvaya – SSRİ Dövlət Nəzarəti nazirinin müaviniyə ünvanlanmış bir məktubu saxlanılır. 1951-ci ilin oktyabrına aid həmin məktubda “Azərdənizneft” birliyinin Üzən Vasitələr İdarəsi barədə bəzi maraqlı statistik rəqəmlər var. Məsələn, həmin dövrdə artıq “Azərdənizneft” birliyinin Üzən Vasitələr İdarəsində 149 özüyəriyən və 24 özü hərəkət etməyən üzən vasitə mövcud olub.

Həmin sənəddə Üzən Vasitələr İdarəsinin balansında olan gəmilər iki qrupa bölünürdü. Dəniz yedəkləri olan ixtisaslaşdırılmış gəmi-kranlar və yardımçı xidmət gəmiləri. İxtisaslaşdırılmış gəmilər sırasında özüyəriyən “Nelson Stepanyan”, “Vladimir Bağırov”, “Azmorneft”, “Mir Bəşir Qasımov” kranları, özü hərəkət etməyən “Azərbaycan” kran gəmisi, ona aid olan yedək gəmiləri və özü hərəkət etməyən barjların adı çəkilir ki, bütün bunlar Neft daşlarında yüklərin boşaldılması ilə məşğul olur.

Onu da qeyd etmək yerinə düşər ki, artıq o dövrdə üzən vasitələr Neft Sənayesi Nazirliyinə xidmət edirdi. Qərara alınmışdı ki, bu vasitələrin təmiri üçün nazirliyin özünün gəmi təmiri bazası yaradılsın. Lakin gəmi təmiri bazasının tikilməsinin 3-4 il çəkəcəyini nəzərə alan Neft Sənayesi naziri N.Baybakov Dəniz Donanması Nazirliyinin Bakı Gəmi Təmiri Tərsanəsinin 1955-ci ilə qədər müvəqqəti olaraq Neft Sənayesi Nazirliyinə verilməsini xahiş edir.

SSRİ Nazirlər Soveti nazirin bu xahişini təmin edir. Bakı Gəmi Təmiri Tərsanəsi “Azərdənizneft” birliyinin gəmilərinə xidmət etmək üçün müvəqqəti olaraq bu nazirliyin sərəncamına verilir.

“Qara daşlar”ın “Neft daşları”na çevrilməsi...

Abşeron yarımadasının şərqində, sahilədən təxminən 40 kilometrlik məsafədə yerləşən və balıqçıların “Qara daşlar” adlandırdıqları ərazi geoloqların diqqətini çoxdan çəlb etmişdi. Qara daşların üzərində neft əlamətlərinin müşahidə edilməsi bu əraziyə marağı xüsusilə artırır. Nəhayət, 1946-cı ildə Qara daşlara Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının böyük ekspedisiyası təşkil edilir. Ekspedisiya bu ərazidə dəniz dibində böyük neft yataqlarının olmasını təsdiq edir. Bundan sonra, təxminən, iki il hazırlıq işləri görülür və 1948-ci il noyabrın 14-də “Pobeda” gəmisi Qara daşlara yan alır. Gələn qrupa

Dənizdə ilk buruqlar. “Neft daşları” mədəni sonralar məhz bu ərazidə tikilib.



az sonra SSRİ Neft Sənayesi naziri təyin ediləcək Nikolay Baybakov rəhbərlik edir. Qrupun tərkibinə tanınmış neftçilər – “Azneftkəşfiyyat” birliyinin rəisi Sabit Orucov, məşhur geoloq Ağa qurban Əliyev, tanınmış qazma mütəxəssisi Yusif Səfərov və başqaları daxil idi.

Bu səfər Qara daşlar ətrafında neft quyusu qazılması barədə qərarın dəqiqləşdirilməsini, konkret işlərin görülməsini diktə edir. Lakin ortaya sual çıxır: qazmaçılar, mühəndis və neftçilər harada yaşamaq, necə işləməlidir? Bu sual mütəxəssisləri çox düşündürür və qərara alınır ki, Bakı buxtasında istifadəsiz qalan, istismara yararsız “Çvanov” gəmisini buraya gətirib dənizdə batırınsınlar. Gəminin tryümlərində elektrik qaynağı ilə iri bir parça kəsilir və gəmi dənizin dibinə oturdulur. “Çvanov” gəmisinin kayutlarını isə neftçilərin istirahəti üçün otaqlar kimi istifadə etmək qərara alınır. Qazma işləri üçün “basdırılmış” gəmidən özül yaradıldıqdan sonra – 1949-cu ilin yayında Mixail Kaverovun qazma briqadası burada işə başlayır. Qazma briqadasının təxminən üç aylıq zəhməti bəhrəsini verir. 1949-cu il noyabrın 7-də ilk quyusu fontan vurur.

Qazma işləri ilin sonuna qədər davam edir, 1950-ci ilin ilk aylarında isə iş daha da gücləndirilir. Və nəticədə Qara daşlar ərazisində neftin sənaye üsulu ilə qazılması perspektivləri təsdiq olunur. Bundan sonra ərazidə estakadalar tikilməsinə start verilir və Qara daşlar Neft daşları kimi tanınır...

Lakin bu ərazidəki qara qayalıqlar tankerlərin yaxına gəlməsinə imkan vermir. Məhz o dövrdə neftçilərin qarşısına daha bir ciddi sual çıxır: Neft daşlarından çıxarılan xam nefti sahilə necə çatdırmalı?

Neft daşlarında neftin sənaye üsulu ilə çıxarılması bura nəhəng qazma qurğuları, böyük tikinti materialları və s. gətirilməsini zəruri edir. Adi nəqliyyat gəmiləri ilə bu işləri görmək asan deyil. Nə etməli?

Bundan başqa neftçilərin dənizə aparıb-gətirilməsini necə təşkil etməli?

Suallar çoxdur...

Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivində saxlanılan bir sənəd Neft daşlarında hasil edilən neftin sahilə çıxarılmasında yaranan problem barədə aydın təsəvvür yaradır.

1950-ci il yanvarın 17-də N.Baybakov SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin müavini L.Beriyaya ünvanladığı məktubda 1949-cu ilin noyabrında Neft daşları rayonunda 1 nömrəli kəşfiyyat quyusunun qazıldığını və 110 ton neft hasil edildiyini xatırladaraq, çıxarılan neftin saxlanması üçün müvafiq çənlərin olmadığını və orada daha iki quyusu qazıldığını bildirir.

Qeyd edir ki, stasionar çənlər tikilənə qədər neftin yığılması və saxlanması üçün müvəqqəti üzən çənə ehtiyac var. Neft həmin çənə yığıla bilər ki, sonradan tankerlərlə daşsın. Nazir bu problemi istismara yararsız neftdaşıma gəmisini Neft daşları rayonuna gətirməklə həll etməyin mümkünlüyünü xatırladır. Bildirir ki, Bakıda Dəniz Donanması Nazirliyinə məxsus 4500 tonluq 13 nömrəli metal neftdaşıma barjı 4 ildir istifadəsiz qalır. Bu barjdan müvəqqəti istifadə etmək üçün cəmi 200 min rubl dəyərinə təmir lazımdır.

N.Baybakov L.Beriyadan xahiş edir ki, həmin barjın təmir edilib Neft Sənayesi Nazirliyinə verilməsinə kömək etsin.

Müxtəlif yazışmalardan sonra L.Beriya müvafiq əmr imzalayır: “13 nömrəli barj təmir edilərək 1950-ci ilin ikinci kvartalında Neft Sənayesi Nazirliyinin istifadəsinə verilsin...”

Bu fakt da sübut edir ki, Xəzərdə neft istehsalının təşkilini və daşınmasını, xüsusən, dəniz şelfində axtarış-kəşfiyyat işlərinin aparılmasını, nəhəng özüllərin quraşdırılmasını, sualtı boru kəmərlərinin çəkilməsini müxtəlif təyinatlı ixtisaslaşdırılmış gəmilərin iştirakı olmadan təsəvvür etmək mümkün deyil. Deməli, yeni donanmaya ehtiyac var...

Neft donanmasının yaradılması barədə təkliflər

Arxivdə “Başdənizneft”in 1950-ci ilə aid hesabat sənədləri içərisində “tamamilə məxfi” qrifi altında bir izahat məktubu da saxlanılır. Yeri gəlmişkən, qeyd etmək yerinə düşər ki, dəniz neft yataqlarında axtarış-kəşfiyyat, eləcə də qazma işlərinə aid bütün sənədlər uzun illər “tamamilə məxfi” qrifi altında saxlanılıb. Rusiya arxivlərində həmin sənədlər məxfilikdən yalnız son illərdə çıxarılıb və açıq istifadəyə verilib.

“Tamamilə məxfi” qrifli həmin izahatda neft yataqlarının işlənməsi üçün xüsusi donanmanın yaradılması zərurəti vurğulanır: “Məlumdur ki, qazma işləri dənizdə aparılırsa, bu işdə donanmanın rolu çox böyükdür. Donanma kifayət qədər güclü yedək gəmilərinə malik olmalı, qazma qurğularının özül-lərini yükləmək, daşımaq və quraşdırmaq üçün böyük yükötürmə imkanı olan üzən kranlara, quru yük barjlarına, qazma və nəqliyyat kirjmlərinə, fəhlələri qazma qurğularına aparıb gətirmək üçün kiçik sərnişin katerlərinə və s. ehtiyac vardır”.

Sənəddə həmçinin qeyd edilir ki, 1951-ci il yanvarın 1-ə olan məlumata görə “Azərdənizneft” birliyinin Üzən Vasitələr İdarəsinin sərəncamında 171 gəmi var ki, onlardan 150-si özüyəriyəndir. Dənizdə işlərin artması ilə əlaqədar olaraq donanma 1949-cu illə müqayisədə 1950-ci ildə 60 faiz gücləndirilib. Bununla belə donanmanın daha da gücləndirilməsinə ehtiyac var idi. Çünki hökumət neftçilər qarşısında neft hasilatının ilbəl artırılması tələbini qoymuşdu.

SSRİ Neft Sənayesi nazirinin 6 yanvar 1950-ci il tarixli daha bir “məxfi” qrifli əmrində “Azərdənizneft” birliyinin dəniz neft yataqlarında neft hasilatını 1949-cu ildəki 1208 min tondan 1950-ci ildə 1500 min tona çatdırmaq tələb olunurdu. “Gürgən-neft” trestini qarşısında xüsusi vəzifələr qoyulur, 1950-ci ildə Neft daşları yataqlarının sənaye üsulu ilə işlənməsi barədə tapşırıq verilir. Eyni zamanda 1950-ci ilin oktyabrına qədər Çilov adasında 2 kilometr, Neft daşları rayonunda 2 kilometr estakada tikilməsi üçün layihə sənədləri hazırlayıb müvafiq materiallarla təmin etmək tapşırılırdı.

Açıq dənizdə yaşayış qəsəbəsinin salınması.



SSRİ Nəqliyyat Maşınqayırması Nazirliyinə 1950-ci ilin mayına qədər “Bolşaya Volqa” teploxodunun bazasında hazırlanmış kran gəmisini “Azərdənizneft” birliyinə vermək həvalə olunurdu.

Bundan başqa, 15 ədəd PM-351 kateri, 5 ədəd BMK-90 motorlu kateri, 3 yanğınsöndürmə barkası, bir ədəd “Bolşoy oxotnik” tipli sürətli kater vermək tapşırılırdı. Göründüyü kimi, artıq 50-ci illərin əvvəllərindən etibarən Xəzər neftçilərinin xüsusi üzən vasitələrlə təmin edilməsi sahəsində müəyyən işlər başlanılır.

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsi bürosunun 10 aprel 1951-ci il tarixli iclasında da dəniz neft mədənlərinin üzən qurğularla təmin edilməsinə xüsusi diqqət ayrılır. “Paris kommunası” adına zavoda “Vladimir Bağirov”, “Bəsti Bağirova”, “Azərbaycan”, “Bditelnıy” və “Na vaxte” gəmilərinin təmirini tezliklə başa çatdırıb təhvil vermək tapşırılır.

Vano Sturua adına zavoda üç yedək gəmisini yenidən qurub təhvil vermək həvalə edilir.

Artıq 1952-ci ildə Neft daşlarında yeni quyuların qazılması barədə də qərar qəbul olunur. Eyni zamanda SSRİ Neft Sənayesi nazirinin müavini həmin ilin birinci kvartasında Neft daşlarında 5 kilometr estakadanın tikilməsi, bu məqsədlə yanvar ayında xüsusi avadanlıqlarla təchiz edilmiş gəminin istismara verilməsi, burada 3 min kvadrat metr yaşayış sahəsinin inşa olunması barədə 50 nömrəli əmr imzalayır. Bundan başqa, “Karsniye Barrikadı” zavoduna həmin ilin ikinci kvartasında iki kran gəmisi, üçüncü kvartasında bir kran gəmisi, noyabr ayında isə daha iki kran gəmisi tikərək “Azərdənizneft” birliyinə təhvil vermək tapşırılır.

Xəzər dənizindən neft çıxarılmasının daha da artırılması ilə əlaqədar ötən əsrin 50-ci illərindən başlayaraq yeni xüsusi üzən vasitələr alınır. 1952-ci ildə Həştərxandakı “Krasniye barrikadı” zavodunda 20 tonluq universal özüyəriyən dəniz kranı hazırlanır.

1952-ci ilin martında SSRİ Nazirlər Soveti Neft daşları ilə əlaqədar daha bir sərəncam verir. Sərəncamda deyilir ki, Neft daşlarında istismar edilmək üçün 1952-1953-cü illərdə beş kiçiktonnalı tanker, o cümlədən 1952-ci ildə Finlandiyadan dedveyti 1100 ton olan bir tanker, 1953-cü ildə isə eyni tipli daha dörd tanker alınsın. Ən maraqlısı odur ki, Xəzərdə neft hasilatının artması ilə əlaqədar əvvəlkiyədən daha güclü üzən vasitələr tələb edilir. Görülən işlərin həcmində artması kran gəmilərin yükləmə qabiliyyətinin də artırılmasını zərurətə çevirir.

Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivində saxlanılan, 1952-ci ilin noyabrına aid bir arayışda neft sənayesinə xidmət edən donanmada “Krasnoye Sormovo”, “Krasniye barrikadı” zavodlarında, eləcə də Leninqrad, Bakı və Həştərxan zavodlarında hazırlanmış 214 gəminin olduğu bildirilir. Eyni zamanda SSRİ Gəmiqayırma Sənayesi Nazirliyinə təklif edilir ki, 1953-1955-ci illərdə 100-150 ton yükaldırma imkanına malik üzən gəmi-kranların, habelə neft mədənlərinin ehtiyaclarını ödəmək və dənizdə kəşfiyyat işləri aparmaq üçün xüsusi gəmilərin istehsalı üzərində işləsinlər. Artıq zaman daha böyük gəmi-kranların hazırlanmasını tələb edir.

1952-ci ilin dekabrında SSRİ Nazirlər Soveti SSRİ Nəqliyyat Maşınqayırması Nazirliyinin A.Jdanov adına “Krasnoye Sormovo” zavodunun Bakıda filialının yaradılması barədə qərar qəbul edir.

Bu isə o deməkdir ki, artıq hökumət Xəzər dənizində istismar ediləcək üzən vasitələrin bilavasitə yerində hazırlanmasına üstünlük verir.

Dənizçi kadrlara tələbat artır

1950-ci illərdə dəniz dibindən neft hasilatının perspektivlərinə əmin olan Sovet hökuməti sonralar bu sahədə mütəxəssislərin hazırlanması qayğısına qalmağa başlayır. 1952-ci ilin yanvarında SSRİ Nazirlər Sovetinin qərarı ilə SSRİ Plan Komitəsinə tapşırılır ki, Dəniz Donanması və Neft Sənayesi Nazirliyi ilə birlikdə bir ay müddətində “Azərdənizneft” birliyi üçün mütəxəssislər hazırlanması məqsədilə dənizçilik məktəbinin təşkilatı ilə bağlı təkliflərini təqdim etsin.

1952-ci il iyulun 10-da SSRİ Nazirlər Soveti Neft Sənayesi Nazirliyinin “Azərdənizneft” birliyi üçün dənizçi mütəxəssislər hazırlanması haqqında qərar qəbul edir.

Həmin qərarda deyilirdi: “Dəniz Donanması Nazirliyinə tapşırılsın ki, 1952-ci ildə Bakı şəhərində gəmisürənlər və gəmi mexanikləri ixtisası üzrə ildə 150 nəfər şagird qəbul etmək üçün Bakı Dənizçilik Məktəbinin filialını təşkil etsin”.

Sonradan bu məktəbin qəbul planının 600 nəfərə çatdırılması nəzərdə tutulurdu.

Beləliklə, “Azərdənizneft” Birliyi üçün diplomlu mütəxəssislər hazırlamaq məqsədilə Bakı Dənizçilik Məktəbinin filialı yaradılır və 1952-1953-cü tədris ilində həmin filiala gəmisürən və gəmi mexaniki ixtisasına yiyələnmək üçün 150 nəfər şagird qəbul edilir. Bakı Maşınqayırma Texnikumunun binası bu məktəbə verilir və 1952-ci il sentyabrın 1-dən dərslər başlanır.

1953-cü ildə həmin filiala daha 360 nəfər şagird qəbul olunur.

Kadr hazırlığından söz düşmüşkən bir faktı da qeyd etmək lazımdır ki, müharibədən sonrakı illərdə Xəzər donanmasının, ümumiyyətlə, SSRİ dənizçilərinin xarici ölkələrə üzən gəmiləri və onların heyəti xüsusi diqqətlə seçilirdi. Bu sahədə məsuliyyəti gücləndirmək məqsədilə SSRİ Nazirlər Soveti “Xarici ölkələrə üzən gəmilərdə kadrların möhkəmləndirilməsi və dəniz donanması işçilərinin həvəsləndirilməsi tədbirləri haqqında” qərar da qəbul etmişdi.

Həmin 1950-ci ildə “Kasptanker” və “Kasplot”un xarici ölkələrə 15 gəmisi üzürdü. Bu gəmilərin idarə olunması üçün kadrların seçilməsinə Azərbaycan partiya təşkilatı rəhbərlik edir, gəmi kapitanları və kapitan köməkçilərini Mərkəzi Komitənin bürosu təsdiq edirdi. 1950-ci ildə iki donanma üçün 292 nəfər heyət təsdiq edilmişdi. Onların 248 nəfəri xaricə üzən gəmilərdə işləyir, qalanları ehtiyat kadrlar kimi saxlanılırdı. O dövrdə Azərbaycan K(b) P MK yanında xarici ölkələrə üzən gəmi kadrları üzrə komissiya fəaliyyət göstərirdi. Həmin komissiya xarici ölkələrə üzən gəmilərin kapitanlarının və kapitan köməkçilərinin seçiminə məsul idi. Təbii ki, bütün bunlar siyasi iş sayılırdı və Sovet dövləti gəmiçilikdə siyasi işə xüsusi əhəmiyyət verirdi.



Stalin mükafatı laureatları L.Mejlumov, S.Orucov və Y.Səfərov. Aprel, 1951-ci il.

“Yeddi gəmi adası” haqqında əfsanələr və həqiqət

1951-ci ilin sonlarında SSRİ Dövlət Nəzarəti Nazirliyi SSRİ Nazirlər Sovetinin sədr müavini L.Beriyaya “Azərdənizneft” birliyində üzən vasitələrdən istifadə sahəsində çatışmazlıqlar barədə məktub göndərir. Həmin məktub Neft Sənayesi Nazirliyinin kollegiya iclasında müzakirə edilir. N.Baybakov bu problemi üzən vasitələr sahəsində kadr çatışmazlıqları və gəmi təmiri bazasındakı çətinliklərlə əlaqələndirir. Eyni zamanda “Azərdənizneft”in işini yaxşılaşdırmaq məqsədilə Nazirlər Sovetinin mü-

vafiq qərar layihəsini hazırlayaraq göndərir. Əlavə məktubda bildirir ki, son iki ildə “Azərdənizneft” birliyinin donanmasının ixtisaslaşdırılmış gəmilər hesabına gücləndirilməsi, habelə dənizdə xidmət işlərinin artması ilə əlaqədar birliyin nəzdində ixtisaslaşdırılmış gəmilər kontoru yaradılmasına zərurət var.

Bundan başqa, Neft Sənayesi Nazirliyi hökumətdən Neft daşları rayonunda “Azərdənizneft”in üzən vasitələri üçün dalğadan müvəqqəti müdafiə qurğusu yaradılması məqsədilə dənizdə batırmaqdan ötrü istismardan çıxarılmış yeddi gəmi verilməsini xahiş edir.

Yeri gəlmişkən, Neft daşlarının salınması ilə əlaqədar o illərdə yaranmış “Yeddi gəmi adası” söz-söhbəti yəqin ki, bu müraciətlə əlaqədardır. Uzun illərdən bəri Neft daşlarının özülünü qoymaq üçün həmin ərazidə istismara yararsız yeddi gəminin basdırılması barədə əfsanə dolaşır. Məsələn, deyirlər ki, vaxtilə Nobel qardaşlarının məşhur “Zərdüş” gəmisi də burada batırılıb.

1952-ci ildə İ.Osipov adlı müəllif Moskvada “Yeddi gəmi adası” adlı oçerklər kitabı nəşr etdirib. Kitab bütövlükdə Neft daşlarının salınması tarixinə həsr olunub. Lakin müəllif orada batırılan gəmilərdən cəmi ikisinin adını çəkir. Söhbət “Çvanov” və “Lənkəranlı” gəmisindən gedir.

Hələ 1949-cu ilin yayında bu rayonda qazma işlərinə başlanarkən ətrafdakı Qara daşlar adlanan qayalıqdan özül kimi istifadə edilib. Lakin genişlənən qazma işlərinin yerinə yetirilməsi üçün həmin qayalıqlar kifayət etmədiyindən istismardan çıxarılmış “Çvanov” gəmisinin də bura gətirilib suya oturdulması qərara alınıb.

Sonralar bu ərazidə qazma işləri genişləndiyinə görə daha bir köhnə gəminin – “Lənkəranlı” gəmisinin də bu rayonda suya oturdulmasına, daha doğrusu, batırılmasına icazə verilib. O dövrün tanınmış gəmi kapitanı Əjdər Sadıxov “Lənkəranlı”nı “Pobeda” gəmisinin yedəyində Qara daşlar rayonuna gətirib və qaynaqçı gəminin tryümünə düşərək böyük bir parçanı kəsib və gəmi dənizin dibinə oturub...

Yeri gəlmişkən, İ.Osipovun yazdığına görə həmin dövrdə “Lənkəranlı” deyilən bu gəmi vaxtilə “Tsa-reviç Nikolay” adlanıb.

Müəllifin sözlərinə görə, bu ərazidə dəniz dayaz olduğundan gəmilər dəniz dibinə oturdulandan sonra bir hissəsi suyun üstündə qalıb. Hətta buruq ustaları, mühəndislər, geoloqlar və inşaatçılar bir müddət həmin gəmilərin təmir edilmiş kayutlarında yaşayıblar.

İ.Osipovun yazdığına görə, Qara daşlar ərazisində yeddi gəmi basdırılıb...

Əlbəttə, “Yeddi gəmi adası” sənədli əsərdən daha çox bədii əsərdir. Burada heç bir sənədə, kitaba istinad edilmir. Amma yaşlı bakılılar arasında da o illərdən bəri “Yeddi gəmi” əfsanəsi dolaşır.

Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivində isə Neft daşları rayonunda neft buruqları üçün özül yaratmaq məqsədilə gəmilərin basdırılması barədə imzalı, möhürlü sənədlər saxlanılır.

Həmin sənədlərdən görünür ki, SSRİ Neft Sənayesi Nazirliyi Neft daşları mədən rayonunda qazma işlərinin təşkili üçün etibarlı özül yaratmaq, eləcə də qazma avadanlığını və üzən qurğuları küləkdən və dalğalardan qorumaq məqsədi ilə bu rayonda suya oturdulmaqdan ötrü istismardan çıxarılmış yeddi gəmi verilməsi barədə Nazirlər Sovetinə müraciət edir.

SSRİ Nazirlər Soveti 1951-ci ilin dekabrında “Azərdənizneft” birliyinin işinin daha da yaxşılaşdırılması məqsədilə qərar layihəsi hazırlayır. Layihənin 4-cü bəndində deyilirdi: “Dəniz Donanması Nazirliyinə tapşırılsın ki;

b) Neft daşları neft mədəni rayonunda «Azərdənizneft» birliyinin üzən vasitələrinin dalğadan müvəqqəti müdafiəsi məqsədilə istismardan çıxarılmış gəmilərdən yeddisinin həmin rayonda dənizdə batırılması üçün bir ay müddətində təmənnasız olaraq Neft Sənayesi Nazirliyinə verilməsini təmin etsin” .

Nazirlər Sovetinin qərar layihəsi o dövrdə müvafiq nazirliklərə göndərilir ki, qərarla bağlı təkliflərini versinlər.

Bu məsələ bir müddət müzakirə edilir və Dəniz Donanması nazirinin müavini S.Bayev SSRİ Nazirlər Sovetinə ünvanladığı 14 yanvar 1952-ci il tarixli məktubunda dənizdə batırılmaq üçün yeddi yox, beş gəmi ayrılmasını təklif edir. Nazir müavininin məktubunda həmin gəmilərin siyahısı da var: 1070 tonluq "26-ların xatirəsi", 1400 tonluq "Lunaçarski", 1280 tonluq "Səmərqənd", 1300 tonluq "İskra" və 1200 tonluq "Sovet Gürcüstanı" gəmiləri.

Beləliklə, "Çvanov" və "Lənkəranlı" gəmilərindən sonra daha beş gəmi də Neft daşları rayonunda dəniz dibinə oturdulur və mədən rayonunda işlərin təşkili məqsədilə süni "Yeddi gəmi adası" yaradılır. Qeyd edək ki, "basdırılan" gəmilər arasında "Zərdüşt" gəmisinin adı yoxdur...

Xəzər Dəniz Neft Donanması necə yarandı?

1950-ci illərin əvvəllərində dəniz yataqlarının kəşfiyyatı və işlənməsi sahəsində görülən işlərin həcmi xeyli artır, Xəzərdə neft hasilatının daha səmərəli təşkili üçün xüsusi donanma yaradılmasına ehtiyac yaranır.

SSRİ Nazirlər Soveti 1953-cü il yanvarın 19-da "Azərbaycan SSR-in dəniz yataqlarında neft hasilatının təşkilini yaxşılaşdırmaq barədə" daha bir qərar qəbul edir. Çünki 1952-ci ildə artıq 1950-ci illə müqayisədə dəniz yataqlarında neft hasilatının həcmi 80 faiz artmışdı. Lakin dənizdə geoloji-kəşfiyyat işləri, yeni quyuların qazılması sahəsində işlərin gedişi hökuməti qane etmir, müvafiq əlavə tədbirlər görülməsi nəzərdə tutulur. Bu tədbirlər sırasında Xəzər dənizindəki neft mədənlərinə xidmət edəcək donanmanın yaradılması xüsusi yer tutur.

Bundan sonra - 1953-cü il yanvarın 22-də SSRİ Neft Sənayesi naziri N.Baybakov 144 nömrəli əmr imzalayır. Həmin əmrdə Azərbaycan SSR-in dəniz neft yataqlarında hasilat, qazma və kəşfiyyat

"Neft daşları" mədənidən neft daşıyan ilk "Krestyanin" tankeri. 1959-cu il.



işlərini daha da yaxşılaşdırmaq üçün müvafiq tədbirlər görülməsi nəzərdə tutulur. Əmrin 12-ci bəndində deyilir: “Azərdənizneft” birliyinin Üzən Vasitələr İdarəsi ləğv edilsin və “Azərdənizneft” birliyinin tərkibində Xəzər dəniz neft-mədən idarəsi – “Xəzərneftdonanma” (rus dilində: “Kaspnefteflot”) təşkil olunsun”.

Bununla da sonralar uzun illər Xəzərdə neft sənayesi sahəsinə xidmət edən yeni bir donanmanın - Xəzər Neft Donanmasınının yaradılmasına start verilir.

“Xəzərneftdonanma” idarəsinin rəisi vəzifəsinə Vasili Yaşın təyin olunur.

Yeni donanma 1953-cü il aprelin 20-də SSRİ Maliyyə Nazirliyində 1062-ci sıra nömrəsi ilə dövlət reyestrində qeydiyyatla alınır.

Yarandığı ilk illərdə yeni donanmanın rəsmi adı sənədlərdə Azərbaycan dilində belə yazılırdı: “Neft Sənaye Donanmasınının Dövlət İttifaq İdarəsi “Xəzərneftdonanması”.

1954-cü ildə Azərbaycan SSR Neft Sənayesi Nazirliyi yaradılır və həmin donanma yeni nazirliyə tabe edilir, Azərbaycanın Maliyyə Nazirliyində dövlət reyestrinə daxil olunur. Donanmanın nizamnaməsi isə 1954-cü ilin dekabrında təsdiq edilir.

Nizamnamənin birinci bəndində deyilir ki, Xəzər Dövlət Neft Mədən Donanması İdarəsi “Xəzərneftdonanma” bilavasitə Azərbaycan SSR Neft Sənayesi Nazirliyinin tabeliyində fəaliyyət göstərir.

İdarənin əsas vəzifəsi dəniz buruqları və estakadalar tikmək, yeni neft yataqlarının kəşfiyyatı, neft mədənlərinə xidmət, açıq dənizdə quraşdırma və demontaj işləri görmək idi.

Həmin dövrdə “Xəzərneftdonanma”nın tərkibinə “İliç buxtası”, “Cilov adası” və “Artyom adası” dəniz nəqliyyatı kontorları, eləcə də tikinti-quraşdırma və ixtisaslaşdırılmış gəmilər kontorları daxil idi.

1954-cü ilin sentyabrında SSRİ Nazirlər Soveti Azərbaycanın dəniz neft mədənlərinə xidmət edən gəmilərin təmiri və donanmadan istifadə olunması sahəsində ciddi nöqsanlar barədə qərar qəbul edir. Hökumətin araşdırmalarına görə, neft donanmasına məxsus 270 müxtəlif tipli gəmidən cəmi 90-ı saz vəziyyətdədir. Qalan gəmilərin 35-i təmirə dayanıb, 115-inə təmir lazımdır, 30 kater isə tamamilə istismardan çıxarılıb.

Bütün bunları nəzərə alan SSRİ Neft Sənayesi naziri Bakıda yeni gəmi təmiri zavodunun tezliklə istifadəyə verilməsi, “Krasniye barrikadı” zavodunda iki üzən tərsanənin tikintisinin başa çatdırılaraq onlardan birinin Azərbaycan SSR Neft Sənayesi Nazirliyinə verilməsi barədə əmr imzalayır.

1955-ci ilin sonunda “Kaspnefteflot”un tərkibində yeni gəmiqayırma zavodu istifadəyə verilir. O vaxt donanmanın rəsmi blankında adı artıq belə göstərilirdi: “Dövlət İttifaq Neft Mədənləri Donanması İdarəsi “Kaspnefteflot”.

Sonralar Azərbaycanda Neft Sənayesi Nazirliyi ləğv edilir və Xəzər Neft Donanması “Azərneft” birliyinin tərkibinə verilir. Uzun illər “Azərneft” birliyinin nəzdində fəaliyyət göstərən və sonralar həm də qaz sənayesinə xidmət edən bu idarə 1978-ci ildən “Xəzərneftqazdonanma” adlandırılır.

Bir qədər irəliyə gedərək xatırladaq ki, Azərbaycan Respublikası dövlət müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra Xəzər Dəniz Neft Donanması uzun illər ARDNŞ-nin tərkibində fəaliyyət göstərmişdir. Yalnız 2013-cü ildə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradılarkən həmin donanma da səhmdar cəmiyyətin tabeliyinə verilmişdir.

Neft daşlarında zəfər və... faciələr

Xəzər dənizindən sənaye üsulu ilə neft çıxarılması qaydaya salındıqdan sonra neft daşımaları sahəsində də böyük dəyişikliklər baş verir. Bakıdan Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyinin tanker donanması

ilə neft məhsullarının daşınması ilbəl artır. Əgər 1954-cü ildə bu daşımalar 7451,2 min ton idisə, 1956-cı ildə bu rəqəm 8012,5 min ton təşkil etmişdi.

Neft daşlarında, Çilov adasında və Neftçalada sənaye üsulu ilə işlənən neft yataqlarından Bakıdakı neftayırma zavodlarına xam neftin daşınması da ilbəl çoxalırdı.

1958-ci ildən isə Bakıya emal olunmaq üçün Stalinqraddan da 1,5 milyon ton neft gətiriləcəyi proqnozlaşdırılırdı.

Bütün bunlar Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin, eləcə də Xəzər Dəniz Neft Donanmasının yeni gəmilərlə, xüsusi üzən vasitələrlə təchizatını yaxşılaşdırmağı tələb edirdi. Neft donanması kontinental şelfdə neft və qaz çıxarmanın bütün proseslərinin təmin olunması, o cümlədən dəniz özüllərinin tikintisi, dənizdə estakadaların qurulması, neft-qaz kəmərlərinin çəkilməsi, geoloji və coğrafi kəşfiyyat işi, neft çıxarmanın yanğın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, habelə dəniz neftçilərinin iş yerlərinə çatdırılması kimi xidmətlər göstərirdi.

O dövrdə artıq Neft daşları mədən rayonunda dünyada ilk dəfə açıq dənizdə, estakadaların üstündə şəhər salınırdı. Bu şəhərin salınmasında da Xəzər gəmiçilik təsərrüfatının rolu əvəzsiz idi.

Dəniz neft yataqlarının kəşfi və işlənməsi sahəsində Azərbaycan mütəxəssislərinin gərgin əməyi o dövrdə yüksək qiymətləndirilir: Geoloq Ağa qurban Əliyev, buruq ustaları Qurban Abasov və Mixail Kaveroçkin, mühəndislər Nəsrulla Babayev, Aleksandr Kamladze, Vram Məlik-Paşayev, Viktor Noqayev, Sabit Orucov, Yusif Səfərov, Əhəd Yaqubov və başqaları 1951-ci ildə Stalin mükafatına layiq görülürlər.

1952-ci il iyunun 9-da isə SSRİ Nazirlər Sovetinin sədri İ.Stalin “Neft daşları” neft yataqlarının kəşf edilməsində bilavasitə iştirak edən rəhbər, mühəndis-texniki işçilər və fəhlələrin mükafatlandırılması haqqında sərəncam imzalayır. Ümumilikdə mükafat üçün 281.250 rubl vəsait ayrılır.

Lakin Neft daşları xatirələrə tək cə qələbələr və romantik fəaliyyət sahəsi kimi düşmür. Burada həm də böyük insan faciələri yaşanır.

...1952-ci il dekabrın 10-dan 11-nə keçən gecə Xəzər dənizində 11-12 bal gücündə fırtına qopur və Neft daşlarının qərbində yerləşən 22 nömrəli kəşfiyyat quyusunun özülünü uçurur. Kömək üçün faciə yerinə “Marti” kateri göndərilir, lakin güclü dalğalar katerin hadisə yerinə çatmasına imkan vermir. Nəticədə beş nəfər qazmaçı həlak olur.

N.Baybakovun L.Beriyaya göndərdiyi xüsusi məruzədə bu hadisə barədə məlumat verilir. Həmçinin qeyd olunur ki, dekabrın 4-də “Andoqa” gəmisindən boru boşaldılarkən də qəza baş vermiş və beş nəfər fəhlə həlak olmuşdur.

SSRİ Nazirlər Soveti 17 dekabr 1952-ci il tarixli sərəncamla həlak olanların ailələrinə Neft Sənayesi Nazirliyinin hesabından birdəfəlik yardım və həlak olanların dəfninin təşkili üçün 40 min rubl ayrılmasına icazə verir...

Maraqlıdır ki, bu sənədlərin saxlandığı Rusiya Federasiyası Tarix Arxivində faciə barədə digər sənədlər yoxdur. Arxiv qovluğunun sonunda belə bir qeyd var: “Digər sənədlər məhv edilib...”

1957-ci ilin noyabrında isə güclü külək və fırtına nəticəsində başda Neft daşlarında ilk quyunu qazan briqadanın rəhbəri M.Kaveroçkin olmaqla 22 nəfər neftçi həyatla vidalaşmalı olub...

“Kasptanker”lə “Kaspflot” yenidən birləşir

Xəzər dənizində sənaye üsulu ilə neft çıxarılması və xüsusi neft donanmasının yaradılması ərəfəsində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində müəyyən kadr və struktur dəyişiklikləri edilməsinə zərurət yaranır.

1952-ci ildə “Kasplot”un siyasi şöbəsinin rəisi M.Xanməmmədov Moskvaya SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin Akademiyasında oxumağa göndərilir. Ona görə də Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı ilə tutduğu vəzifədən azad edilir və həmin vəzifəyə Müseyib Pənahov təyin olunur.

1953-cü ildə isə “Kasptanker” və “Kasplot” gəmiçilik idarələri yenidən birləşdirilir və vahid Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi yaradılır. 1961-ci ildə Həştərxandakı “Reydtanker” gəmiçilik idarəsi də bu qurumun tərkibinə daxil edilir.

1938-ci ildə SSRİ hökumətinin qərarı ilə iki hissəyə bölünən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin yenidən birləşdirilməsi hansı zərurətdən irəli gəlmişdi?

M.C.Bağirovun SSRİ Nazirlər Sovetinin sədri G.Malenkova ünvanladığı bir məktubda bu suala ətraflı cavab verilir. Azərbaycan rəhbərinin 1953-cü il aprelin 22-də Moskvaya göndərdiyi həmin məktubda deyilir ki, Bakı şəhərində SSRİ Dəniz və Çay Donanması Nazirliyinin işdə bir-biri ilə sıx bağlı olan 16 müəssisəsi fəaliyyət göstərir. Bu müəssisələrin hər biri bilavasitə SSRİ Dəniz və Çay Donanması Nazirliyinə tabedir.

Hər bir gəmi təmiri zavodunun ayrı-ayrılıqda bilavasitə nazirliyə tabe olması nəinki gəmiçilik idarələri arasında gəmilərin təmirinin növbəliliyinin planlaşdırılmasına mənfi təsir edir, bütövlükdə donanmanın təmir işində qarışıqlıq yaradır, onun texniki vəziyyətini pisləşdirir, işçi qüvvəsindən, material və avadanlıqlardan məqsədyönlü istifadəyə mane olur. Bu müəssisə və təşkilatların bir idarədə birləşdirilməsi idarəçiliyi xeyli sadələşdirər, gəmilərin təmiri işinin düzgün təşkilinə imkan verər, donanmanın texniki vəziyyətini yüksəldərdi.

M.C.Bağirov xatırladır ki, əvvəllər də belə olub. Dəniz donanmasının bütün müəssisə və təşkilatları, o cümlədən gəmiçilik müəssisələri 1938-ci ilə qədər bilavasitə Xalq Komissarlığının tabeliyində vahid Dövlət Xəzər Gəmiçiliyi İdarəsi olan “Kaspar”ın tərkibində fəaliyyət göstərirdi. Bundan başqa, Mahaçqala, Krasnovodsk limanları və Həştərxan reyid neftdoldurma gəmiçilik idarəsi olan “Reydtanker” də “Kaspar”ın tərkibində idi, üstəlik, daşıma planları da bundan çox idi və işlər indikindən daha yaxşı gedirdi.

Azərbaycan rəhbəri vahid “Kaspar” gəmiçilik idarəsinin təşkil edilməsi ilə donanmanın işinə operativ rəhbərliyin mümkün olacağını, daşımalar üzrə planların yerinə yetirilməsində indikindən daha səmərəli istifadə etmək imkanı yaranacağını xüsusi vurğulayır. Donanmanın gəmilərinin təmirində, xüsusən, əsaslı bərpa işlərində vahid rəhbərlik şəraitində istehsal güclərindən daha səmərəli istifadə ediləcəyini xatırladır.

M.C.Bağirov limanların gəmiçilik idarəsinin tərkibinə daxil edilməsinin səmərəli olacağını yada salmağı da unutmur. Bundan başqa, gəmiçiliyə aid olan tikinti idarələrinin həmin idarəyə birləşdirilməsi zərurətini qeyd edir. Belə birləşmə nəticəsində inzibati-idarəetmə aparatında 100-dən çox ştatın ləğv olunması, 50-dən çox mühəndis-texniki işçinin potensialından başqa sahələrdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulur.

Birləşdirilməli olan müəssisələrin siyahısı belə idi: Xəzər Dəniz Nefdaşıma Gəmiçiliyi idarəsi – “Kasptanker”, Xəzər Quru Yüklər Gəmiçiliyi İdarəsi – “Kasplot”, Xəzər Dəniz Yolları İdarəsi – “Kaspmorput”, Bakı Dəniz Limanı, “Paris Kommunası” adına gəmi təmiri zavodu, “Zakfederasiya” adına gəmi təmiri zavodu, Vano Sturua adına gəmi təmiri və gəmiqayırma zavodu, 10 nömrəli tikinti idarəsi və s. Siyahıda 16 müəssisə və təşkilatın adı var.

SSRİ Dəniz və Çay Donanması Nazirliyi əvvəlcə Bağirovun bu təklifinə etiraz edir. Bununla bağlı Nazirlər Soveti sədrinin müavini L.Kaqanoviçə ünvanlanmış məktubda belə bir birləşmənin “normal istismar şəraitini poza biləcəyi və daşıma planlarının yerinə yetirilməsində çətinliklər yaradacağı” vurğulanır.

Lakin Nazirlər Soveti sədrinin müavini bu fikirlə razılaşmır. Rusiya Federasiyası Dövlət Arxivində həmin məsələyə dair L.Kaçanoviçin G.Malenkova ünvanladığı 16 may 1952-ci il tarixli məktub saxlanılır. O da Bağırovun təklifi ilə razılaşdığını bildirir və belə bir birləşməni vacib sayır.

SSRİ Nazirlər Soveti 1953-cü il mayın 18-də qərara alır: “Kasptanker” Xəzər Gəmiçilik İdarəsi və “Kaspflot” birləşdirilsin və onların bazasında SSRİ Dəniz və Çay Donanmasının “Kaspar” Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi yaradılsın.

Donanmadan başqa, “Kasptanker” və “Kaspflot”a daxil olan müəssisə və təşkilatlar, Bakı Dəniz limanı, Mahaçqala və Krasnovodsk limanları yeni yaradılan “Kaspar” Gəmiçilik İdarəsinin tərkibinə verilir.

Bu qərara əsasən, “Paris kommunası” və “Zakfederasiya” adına gəmi təmiri zavodları, Bakı tərsanəsi, 10 nömrəli tikinti idarəsi, mərkəzi-layihə konstruktör bürosu, Bakı Dənizçilik Məktəbi və daha bir neçə kiçik müəssisə də “Kaspar”ın tərkibinə daxil edilir.

“Kaspar”ın yeni rəisi kimdir?

Vahid Xəzər Gəmiçilik İdarəsi yaradıldıqdan sonra bu idarəyə rəhbər təyin etmək məsələsi Azərbaycan KP MK bürosunun 3 iyun 1953-cü il tarixli büro iclasında müzakirə edilir. Son illər “Kasptanker”in rəisi vəzifəsində çalışan Nikolay Pavloviç Muxin Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi təyin olunur.

Kim idi Nikolay Muxin?

1914-cü ildə Ryazan vilayətində doğulan N.Muxin 1939-cu ildən Kommunist Partiyasının üzvü olmuşdu. Orta texniki təhsil almış, 1934-cü ildə Bakı Dənizçilik Texnikumunu bitirmişdi. 1950-ci ilin aprelindən “Kaspflot”un, 1952-ci ilin iyulundan “Kasptanker”in rəisi vəzifəsində işləyirdi.

Mərkəzi Komitə bürosunun həmin iclasında əvvəllər “Kasptanker”in siyasi şöbəsinin rəisi vəzifəsini tutan Tələt Seyidməmmədov isə “Kaspar”ın siyasi şöbəsinin rəisi təyin edilir. Doğrudur, o bu vəzifədə uzun müddət qala bilmir, 1955-ci ilin yanvarında işdən azad olunur. Həmin il N.Muxin də tutduğu vəzifədən çıxarılır. Onu bu vəzifədə 1952-ci ildə SSRİ Dəniz Donanması Akademiyasında oxumağa göndərilən və təhsilini başa vurub Bakıya qayıdan M.Xanməmmədov əvəz edir.

Məlumat üçün bildirik ki, 1954-cü ildə “Kaspar”da 14 min adam işləmiş, idarənin balansında 131 gəmi olmuşdur.

M.Xanməmmədov “Kaspar”ın rəisi vəzifəsində təxminən ilyarım çalışır və hansısa səbəbdən 1956-cı ilin iyul ayında həmin vəzifədən azad edilərək “Kaspar”ın rəisinin birinci müavini təyin olunur. İdarənin rəisi vəzifəsinə isə son illər Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin sədr müavini vəzifəsində çalışan Mahmud Rəhimov təyin edilir.

Mahmud Cəfərqulu oğlu Rəhimov 1905-ci ildə anadan olmuşdu. 17 yaşından Xəzər gəmiçiliyi sistemində işləmiş, Bakıda orta-texniki təhsil almışdı.

Böyük Vətən Müharibəsinin ilk illərində “Kasptanker”in rəis müavini vəzifəsində çalışmış, 1942-1952-ci illərdə donanmanın rəisi olmuşdu.



N.P.Muxin. 1954-cü il.



M.C.Rəhimov. 1954-cü il.

Sonradan bir müddət Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti sədrinin müavini vəzifəsində işləyəndən sonra yenidən Xəzər Dövlət Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi təyin edilmişdi.

1950-ci illərdə gənizçilərin, liman işçilərinin, sahil xidməti sahəsində çalışanların və şanlı gəmi təmirçilərinin gərgin əməyi sayəsində gəmiçilikdə böyük uğurlar qazanılır. 1955-ci ildə yük daşımalarının həcmi ilk dəfə 1940-cı ilin səviyyəsinə çataraq 15 milyon tonu ötür.

Həmin illərdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin donanması istər SSRİ-də, istərsə də xarici ölkələrdə inşa edilmiş yeni gəmilər hesabına genişlənilir. İsveçdə istehsal olunmuş “Qaradağ”, “Uxta”, Finlandiya istehsalı olan “Çərçou” teploxodları Xəzərdə üzməyə başlayır. Macarıstandan dedveyti 1133 ton olan “Tissa” tipli quru yük gəmiləri də Bakı limanına gətirilir.

Bu illərdə nefdaşıma donanmasının da yeni gəmilərlə təmin olunması sahəsində böyük işlər görülür. Donanma 38 ədəd dayazoturumlu tanker alır. Bu gəmilərlə Bakıdan Həştərxana daşınan neftin, əvvəlki illərdə olduğu kimi, orada kiçik tutumlu gəmilərə boşaldılmasına ehtiyac qalmır. Neft məhsulları Həştərxandan bibaşa Volqa ilə daşınır.

Qısa zaman kəsiyində Xəzərin quru yük donanması pambıq-meşə materialları daşıyan 13 ədəd dayazoturumlu gəmi alır.

Əli Bayramov, yoxsa Qafur Məmmədov?

İllər keçdikcə Sovet gəmiçilik təsərrüfatının idarə olunmasında müəyyən dəyişikliklər edilir, gəmiçiliyin xalq təsərrüfatının inkişafına daha çox töhfə verməsi naminə struktur islahatları aparılır. Belə islahatlar 1950-60-cı illərdə də davam edir.

Sov.İKP MK Rəyasət Heyətinin 12 aprel 1957-ci il tarixli qərarı ilə SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin siyasi orqanları – siyasi idarələri ləğv olunur. Bu qərardan sonra Azərbaycan KP MK bürosu da Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin siyasi şöbəsinin ləğv olunması və əvəzində Xəzər gəmiçiliyində partiya komitəsinin yaradılması haqqında qərar qəbul edir.

1958-ci ilin iyununda uzun illərdən bəri Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin tabeliyində olan çay nəqliyyatı idarəsi isə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin balansına verilir.

Bütün bu illər ərzində əvvəl Bakı Dənizçilik Texnikumu, sonradan Bakı Dənizçilik Məktəbi kimi fəaliyyət göstərən təhsil ocağı Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin ixtisaslı kadrlarla təmin edilməsində xüsusi rol oynayır.

1958-ci ilin iyulunda Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi M.Rəhimov və Bakı Dənizçilik Məktəbinin rəhbərliyi Azərbaycan KP MK-ya müraciət edir ki, Bakı Dənizçilik Məktəbinə ya Əli Bayram oğlu Bayramovun, ya da Əliheydər Ağakərim oğlu Qarayevin adı verilsin.

Maraqlıdır, niyə Əli Bayramov və ya Əliheydər Qarayev?

Sən demə, bolşevik Əli Bayramov sonralar siyasi fəaliyyəti ilə əlaqədar dənizçilikdən uzaq düşsə də, 1904-cü ildə Bakı dənizçilik siniflərində təhsil alıbmiş.

Əliheydər Qarayev isə Azərbaycanda Sovet hakimiyyətinin qurulmasında xüsusi fəallıq göstərən bolşeviklərdən olmuş, Sovet hakimiyyətinin ilk illərində bir ara qısa müddətə ədliyyə, əmək, hərbi və dəniz işləri komissarı vəzifəsində çalışmışdı...

Bakı Dənizçilik Məktəbinə bu bolşeviklərdən birinin adının verilməsi haqqında Mərkəzi Komitəyə ünvanlanan müraciətdə deyilirdi ki, eyni xahişlə məktəbin bir qrup kursantı da “Xəzər kommunisti” qəzeti redaksiyasına müraciət edib. Onlar Bakı Dənizçilik Məktəbinə ya bu məktəbin keçmiş məzunu Əli Bayramovun, ya da ixtisasca dənizçi olmuş inqilabçı Nikifor Roqovun adının verilməsini xahiş edir.

Lakin bu təkliflərin heç biri keçmir. Azərbaycan KP MK-nın nəqliyyat şöbəsi qeyd olunan şəxslərin adına rayon, qəsəbə, küçə və s. olduğunu nəzərə alaraq Bakı Dənizçilik Məktəbinə Qara Dəniz Donanmasının dənizçisi olmuş Sovet İttifaqı Qəhrəmanı Qafur Məmmədovun adının verilməsini təklif edir.

Məktubda Qafur Məmmədovun qəhrəmanlığının qısa tarixçəsi də xatırladılır: Qara dəniz piyadaları rotası komandirinin rəhbəri olmuş Q.Məmmədov 1942-ci ilin oktyabrında gedən döyüşlərin birində sinəsini qabağa verərək öz komandirini ölümdən xilas etdiyinə görə Sovet İttifaqı Qəhrəmanı adına layiq görülmüşdür.

Bu təqdimatı hazırlayanların rəyinə görə, məktəbə Q.Məmmədovun adının verilməsi kursantlar arasında beynəlmiləl borc hissəsinin gücləndirilməsinə kömək edər, SSRİ xalqlarının sarsılmaz dostluğunun daha da möhkəmləndirilməsinə yardımçı ola bilərdi.

Azərbaycan KP MK-nın 1958-ci il 23 sentyabr tarixli büro iclasında Bakı Dənizçilik Məktəbinə Sovet İttifaqı Qəhrəmanı Qafur Məmmədovun adının verilməsi haqqında təklif müzakirə olunaraq bəyənilir. Bundan sonra məktəb məşhur qəhrəmanın adını daşıyır...

Mahmud Rəhimov niyə Sosialist Əməyi Qəhrəmanı ola bilmədi?

Xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması üzrə dövlət planlarının vaxtından əvvəl yerinə yetirilməsində, yeni texnikanın tətbiqində xidmətlərinə görə Azərbaycan KP MK bürosunun 5 iyul 1960-cı il tarixli iclasında "Kaspar"ın bir qrup əməkdaşının dövlət təltiflərinə təqdim edilməsi təsdiq olunur.

Təltif üçün təqdim olunanların siyahısında 111 nəfərin adı var idi. Onlardan 10 nəfərinə Lenin ordeni, 28 nəfərinə Qırmızı Əmək Bayrağı ordeni və s. orden və medallar verilməsi xahiş olunurdu.

Mərkəzi Komitənin qərarı ilə gəmiçilik idarəsinin rəisi Mahmud Rəhimov və "Mühəndis P.Pustoşkin" teploxodunun maşinisti Pyotr Melnikov Sosialist Əməyi Qəhrəmanı adı almağa təqdim edilmişdi.

Lakin bundan təxminən iki həftə sonra Azərbaycan KP MK-ya SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin sədri Leonid Brejnevın imzası ilə məktub daxil olur. Məlum olur ki, "Xəzər Gəmiçiliyi" İdarəsindən kimlərsə SSRİ Ali Sovetinə təqdimatdan imzasız, yəni anonim şikayət yazıb ki, guya siyahıya mükafat almağa haqqı olmayanlar daxil edilib...

"Bir qrup dənizçi" imzası ilə Moskvaya göndərilmiş həmin anonim məktub və bununla bağlı digər yazışmalar Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Siyasi Sənədlər arxivində saxlanılır. Həmin məktubda qeyd olunur ki, guya mükafata təqdim edilənlərin "40 faizi azərbaycanlılardır və onlar əsasən tənbel və şovinistdirlər".

L.Brejnevın tapşırığı ilə xüsusi komissiya yaradılır, mükafata təqdim edilənlər və onların fəaliyyəti bir daha yoxlanılır. Müvafiq arayışlar hazırlanır.

Həmin arayışlardan da görünür ki, mükafatlandırılmağa həqiqətən layiqli işçilər təqdim edilib. Onların milli tərkibinə gəlincə, 35 nəfəri azərbaycanlı, 54-ü rus, 7-si ukraynalı, 2-si tatar... olub. Komissiya qərara gəlir ki, mükafatlandırma ilə bağlı yazılan məktub böhtan xarakteri daşdığından onun müəllifini müəyyən etmək üçün tədbirlər görülsün.

Böhtançının kimliyini müəyyənləşdirmək mümkün olub, ya yox, demək çətindir, çünki arxivdə bu barədə sənəd yoxdur. Amma bir həqiqət var ki, Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində hələ 60-cı illərdə azərbaycanlılar o qədər də çox deyilmiş və onların irəli getməsi, mükafatlandırılması kimlərsə qıcıqlandırmış... Halbuki bu idarə həmişə Azərbaycanın ən aparıcı müəssisələrindən biri olmuşdu və onun işçiləri arasında yerli xalqın nümayəndələrinin sayca çoxluğu təəccüblü sayılmamalı idi...

Və bir də... Təəssüf ki, SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin 3 avqust 1960-cı il tarixli fərmanı ilə Sosialist Əməyi Qəhrəmanı fəxri adı alan 27 nəfər Sovet dənizçisi sırasında Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi

İdarəsindən cəmi bir nəfərin adı olub: “Mühəndis P.Pustoşkin” teploxodunun maşinisti Pyotr Melnikov. Mahmud Rəhimova Sosialist Əməyi Qəhrəmanı adı verilməyib. Görünür, Moskvaya göndərilən anonum məktub öz mənfi təsirini göstərmiş...

Həmin fərmanla Mahmud Rəhimov növbəti dəfə Lenin ordeni ilə təltif olunmuşdu. Bu yüksək orden Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin daha 10 əməkdaşına da verilmiş, 25 nəfər Qırmızı Əmək Bayrağına, 37 nəfər Şərəf nişanı ordeninə, 26 nəfər isə müxtəlif medallara layiq görülmüşdü. Bu mükafatlandırma Xəzər dənizçilərinin gərgin əməyinə, ölkənin xalq təsərrüfatı sistemində oynadığı əhəmiyyətli rola verilən yüksək qiymət idi.

Dənizçilərin mətbuat orqanları və...

Hələ ötən əsrin 20-ci illərindən Xəzər dənizçilərinin mənəvi tərbiyəsi, xüsusən “inqilabi sayıqlıq” məsələsi daim Sovet hökumətinin diqqət mərkəzində olmuşdur. Bu iş gəmiçilikdə siyasi idarələrin təşkili, komissarlıq institunun yaradılması və nəhayət, mətbuat vasitəsilə həyata keçirilirdi. Xüsusən, dənizçilərin həyatının və gəmiçiliyin problemlərinin işıqlandırılması üçün müvafiq mətbuat orqanları yaradılmışdı. Dəniz nəqliyyatının mətbuat orqanları Moskvada 20-ci illərdən fəaliyyət göstərsə də, Bakıda dənizçilər üçün qəzet nəşr etmək imkanı yalnız 30-cu illərin əvvəllərində mümkün olmuşdur.

Gəmiçilik idarəsi 1931-ci ilin aprelindən əvvəl “Ştorm” – “Fırtına” adı ilə, 1932-ci ildən 1953-cü ilin yanvarına qədər isə “Kaspi bolşeviki” - “Bolşevik Kaspiya” adı altında qəzetlər nəşr etmişdir. 1953-cü ilin yanvarından həmin qəzetlər “Xəzər kommunisti” və “Kommunist Kaspiya” adı ilə çıxmağa başlamışdır. 1963-cü il yanvarın 1-dən hansısa səbəblər üzündən qəzetin nəşri dayandırılmış, lakin tezliklə bu məsələ yenidən aktuallaşmış, Azərbaycan KP MK bürosunun 1964-cü il 3 aprel tarixli iclasında iki dildə “Moryak Kaspiya” və “Xəzər dənizçisi” adı altında qəzetlərin nəşrinə icazə verilmişdir.

Hazırda qəzet öz fəaliyyətini “Dəniz” adı ilə davam etdirir.

...1966-cı il aprelin 24-də Xəzər dənizində növbəti faciə baş verir. Mülki Aviasiya Donanmasına məxsus “İL-14” markalı təyyarə qəzaya uğrayaraq, 32 sərnəşin və heyət üzvləri ilə dənizə düşür. Faciə qurbanlarının cəsədini və təyyarənin qalıqlarını tapıb çıxarmaq vəzifəsi, təbii olaraq, Xəzər dənizçilərinin üzərinə düşür.

Əməliyyata “Kaspneftflot”un və Xəzər Hərbi Donanmasının əməkdaşları cəlb edilir. Xəzər dənizçiləri, həmişə olduğu kimi, bu dəfə də əsl qəhrəmanlıq və dözümlü nümayiş etdirərək aprelin 24-dən mayın 8-ə qədər fırtına şəraitində işləməli olurlar.

Sonradan bu gərgin əməyin nəticələrinə görə donanmanın 39 nəfər əməkdaşı Azərbaycan SSR Ali Soveti Rəyasət Heyətinin Fəxri Fərmanı ilə təltif edilir.

Xəzərdə daşımaların xarakteri dəyişir

Artıq ötən əsrin 60-cı illərində Xəzər dənizində daşımaların xarakteri dəyişir, neft daşımalarının xüsusi çəkisi dəfələrlə artır. Bütün bunlar nəzərə alınaraq 1960-cı ildə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin strukturunda yenidən dəyişiklik olunur. Həştərxan reydlər gəmiçiliyi də Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin tərkibinə daxil edilir.

Bu dəyişiklik hansı zərurətdən irəli gəlmişdi?



Gəmiçilik idarəsinin müxtəlif adlarla çıxan qəzetləri.

O vaxt SSRİ Dəniz Donanması nazirinin müavini olmuş Savinov Moskvada nəşr edilən “Vodniy transport” qəzetinin müxbiri ilə söhbətində bu məsələyə aydınlıq gətirirdi. Nazir müavini bildirirdi ki, bu yaxınlarda vahid Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin yaradılması barədə qərar qəbul edilmiş və Həştərxanda Şimali Xəzər İdarəsi təşkil olunaraq həmin idarə də Xəzər gəmiçiliyinin tabeliyinə verilmişdir. Bu dəyişiklik Xəzərdə daşımaların xarakterinin dəyişməsi, Bakıdan Həştərxana gətirilən neft məhsullarının artması ilə əlaqədardır.

Nazir müavini müsahibəsində bildirir ki, iqtisadi cəhətdən ziyanə səbəb olan yük aşırılması çoxdan bəri Xəzər dənizçilərini narahat edirdi. Reyddə tez-tez baş verən fırtınalar gəmilərin səmərəsiz dayanmasına səbəb olur, daşınma müddəti uzanır, daşınmanın maya dəyəri artırdı. Son illər “Oleq Koşevoy” tipli suya azoturumlu tankerlər gətirilir. Belə gəmilərin alınması neft məhsullarının Bakıdan Həştərxana və Həştərxandan Mahaçqalaya birbaşa daşınmasına imkan verir.

Nazir müavini müqayisə üçün rəqəmlər də göstərir: “1959-cu ildə Həştərxana 1958-ci illə müqayisədə dörd dəfə çox yük daşınmışdır. 1960-cı ildə bu rəqəmin üç dəfə artacağı proqnozlaşdırılır”.

Digər tərəfdən, artıq 1960-cı ildə Bakıdan gətirilən neftin 44 faizi Həştərxan reyndində başqa gəmilərə boşaldılmadan birbaşa daşınır. Yaxın illərdə bu rəqəmin də artacağı gözlənilir.

Vahid gəmiçiliyin təşkil edilməsi həm də Xəzərin şimalına quru yük daşınmasının artması ilə əlaqədar olmuşdur. Təkcə 1959-cu ildə bu istiqamətdə quru yük daşımaları 1954-cü illə müqayisədə 2,6 dəfə artmışdı. Daşımaların belə artımı müasir sahil təsərrüfatının yaradılması ilə əlaqədar problemlərin kompleks həllini tələb etmiş və Xəzər gəmiçiliyində belə bir dəyişiklik aparılmışdır.

Struktur dəyişiklikləri ilə əlaqədar o dövrdə idarənin gəmilərinin yeniləşdirilməsi nəticəsində Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin üzme coğrafiyası da xeyli genişlənməmişdi.

1960-cı ildən Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin gəmiləri uzaq səfərlərə çıxmağa, Avropa, Asiya və Afrika limanlarına müxtəlif yüklər daşımağa başlamışdı.

1960-cı ilin əvvəllərində Bakı-Krasnovodsk marşrutu üzrə işləmək üçün “Krasnoye Sormovo” zavoduna “Sovet Azərbaycanı” gəmi-bərəsi tikmək sifarişi verilmişdi. Bu, Xəzər dəniz nəqliyyatı tarixində irəliyə atılan daha bir mühüm addım idi. Bakı-Krasnovodsk gəmi-bərə keçidi o dövrün Avropası üçün ən böyük gəmi-bərə keçidi sayılırdı. Yeni gəmi-bərə 1962-ci ildə hazır olur və Bakı-Karsnovodsk marşrutu üzrə işləməyə başlayır.

Əslində, belə bir bərə-keçidin hazırlanması ideyası hələ 30-cu illərdən mövcud olmuşdu. Lakin müharibənin başlaması ilə əlaqədar bu ideya, demək olar ki, unudulmuşdu. Ona görə də Bakı-Krasnovodsk gəmi-bərə keçidinin istismara verilməsi nəinki Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi, ümumiyyətlə, SSRİ dəniz donanması sistemi üçün yenilik idi.

1964-cü ildən Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin gəmiləri Volqa-Baltik kanalından keçməklə Şimali Avropa ölkələrinə də üzməyə başlayır.



“Sovet Azərbaycanı” gəmi-bərədi Bakıda. 1965-ci il.

Neft Donanması daha da təkmilləşdirilir

60-cı illərdən Xəzər dənizində daşımaların xarakterinin dəyişməsi bir neçə il əvvəl yaradılmış neft donanmasına da təsirsiz qalmır. Daha doğrusu, yeni donanmanın yaradıldığı 1953-cü illə müqayisədə artıq 60-cı illərin əvvəllərində dənizdən neft çıxarılmasının həcmi və xarakteri xeyli dəyişir.

Hələ 50-ci illərin ortalarından başlayaraq Xəzərin sahildən daha uzaq sahələrində və daha dərin qatlarında kəşfiyyat işləri aparılır. Eyni zamanda həmin illərdən artıq neftlə yanaşı dənizdən təbii qaz çıxarılması istiqamətində də axtarış-kəşfiyyat işlərinə başlanılır. Ona görə də yeni dəniz neft-qaz yataqlarının mənimlənməsi ilə əlaqədar həm üzən qurğuların fəaliyyət dairəsi genişlənir, həm də bu işin keyfiyyəti dəyişir, texnoloji əməliyyatlar daha da mürəkkəbləşir. İndi gəmi-kranlar və xüsusi üzən qurğular dənizin daha dərin qatlarında iş aparmalı, daha çox neft-qaz hasilatına hazır olmalı idi.

Neft donanmasının əsas fəaliyyət sahəsi kəşfiyyat, hasilat, neft məhsullarının yığılması, saxlanması və nəql edilməsi, neft platformalarının, sualtı neft anbarlarının, boru kəmərlərinin və digər istehsalat obyektlərinin inşası olaraq qalır. Eyni zamanda donanma yeni istehsalat obyektlərini zəruri materiallarla, müxtəlif avadanlıqlarla təmin etmək, kompleksli dalğıc xidməti ilə sualtı-texniki xidmət, özühərəkətməyən üzən qurğuların yüklənməsi və boşaldılması xidməti göstərmək, bu və ya digər qəza nəticəsində neft məhsullarının dağılmasının qarşısını almaq, digər müxtəlif qəzaların qarşısını almaq və qəzaların nəticəsini aradan qaldırmaq, lazım gəldikdə personala tibbi yardım göstərmək və s. kimi işləri də yerinə yetirir. Deməli, işin kəmiyyətinin və xarakterinin dəyişməsi ilə əlaqədar neft donanmasının üzən qurğular və avadanlıqlar parkı da yeniləşdirilməli, daha da təkmilləşdirilməli idi.

Bu baxımdan artıq 60-cı illərdən başlayaraq “Dənizneftqazlayihə” Dövlət Elmi Tədqiqat Layihə İnstitutunun üzərinə böyük vəzifələr düşür. Əgər 50-ci illərdə Xəzərdə 20 ton yük qaldırma imkanına malik kran-gəmilərlə kifayətlənmək olurdusa, artıq 60-cı illərdə belə kran-gəmilər qarşıya qoyulan tapşırıqların yerinə yetirilməsində çətinlik yaradırdı. Ona görə də “Xəzərneftdonanma” İdarəsi üçün yeni kran gəmilər sifariş verilir, köhnə kranların yükqaldırma imkanları artırılır, gəmilərin özündə təkmilləşdirmə işləri aparılır. “Krasnoye Sormovo” zavodu bəzi kran gəmiləri yenidən qurmaqla onların yükqaldırma imkanlarını 2 min tona qədər artırır, SSRİ-nin gəmiqayırma təcrübəsində ilk dəfə kataran tipli – ikigövdəli kran-quraşdırma gəmilərinin hazırlanmasına başlanılır.

1965-ci ildə “Krasnoye Sormovo” zavodu Xəzər dənizi üçün 250 ton yükqaldırma “Koroğlu” kran gəmisinin tikintisini başa çatdırır. Xəzər Dəniz Neft Donanmasında işləmək üçün hazırlanan bu gəminin istismara verilməsindən sonra dənizin 60 metrə qədər dərinliyində inşaat işlərinin aparılmasına geniş imkanlar açılır. Bu texniki yeniliyin tətbiqində iştirak edənlərin əməyi diqqətdən kənar qalmır. 1966-cı ilin martında Azərbaycan KP MK bürosu “Koroğlu” kran gəmisinin hazırlanmasında fərqlənən konstruktorların təltif edilməsi haqqında qərar qəbul edir.

1966-cı ildə Sovet İttifaqında ilk üzən qazma qurğusu - “Abşeron” üzən qazma qurğusunun tikintisi başa çatır. Bu qurğunun tətbiqi dənizdə quyu qazılması prosesini sürətləndirir, qazmanın maya dəyərini aşağı salır, istehsal mədəniyyətini xeyli yüksəldir.

“Sov.İKP-nin 50 illiyi” və “26 Bakı Komissarı” kimi nəqliyyat-quraşdırma gəmilərinin köməyi ilə dənizin daha dərin yerlərində stasionar özüllərin inşası həyata keçirilir.

1960-cı illərdən başlayaraq neft donanması Xəzərin Azərbaycan sektorunda neftçixarma işlərini təmin etməklə yanaşı, dənizin İran, Türkmənistan, Qazaxıstan və Rusiya Federasiyasına aid sektorlarında da axtarış-kəşfiyyat işlərində yaxından iştirak edir.

Heydər Əliyevin gəmiçilik sahəsində xidmətləri haqqında

...1969-cu ilin iyulunda ümummilli lider Heydər Əliyev Azərbaycan Respublikasına rəhbərlik etməyə başlayır. Bundan sonra Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi, eləcə də Xəzər Dəniz Neft Donanması

daim respublika rəhbərliyinin qayğı və diqqəti ilə əhatə olunur. Yeni gəmilərin alınması, Xəzər dənizçilərinin həyat şəraitinin yaxşılaşdırılması, bütövlükdə gəmiçiliyin modernləşdirilməsi sahəsində Heydər Əliyevin nüfuzu xüsusi rol oynayır.

Xəzərdə neft çıxarılması işinin daha da təkmilləşdirilməsi məqsədilə Xəzər Dəniz Neft Donanması yeni və müasir gəmilərlə təchiz edilir. 1970-1980-ci illərdə donanma Finlandiyada, Polşa və Yuqoslaviyada istehsal olunmuş güclü gəmilər alır. Uzun illər "Neft daşları"na sərnəşin daşınmasını Finlandiyada istehsal edilmiş 600 yerlik iki sərnəşin gəmisi həyata keçirir.



"Süleyman Vəzirov" borudüzən gəmisi.

Ötən əsrin 70-ci illərində neftin dənizin daha dərin qatlarından çıxarılması Xəzər Dəniz Neft Donanması üçün geniş texniki imkanlara malik güclü gəmilərin alınmasını zərurətə çevirir. O zamanlar SSRİ-nin gəmiqayırma zavodlarında belə gəmilərin inşası təcrübəsi olmadığından neftçixarma sənayesinə lazım olan xüsusi təyinatlı, böyük gücə malik gəmilərin inşa edilməsi ancaq xarici ölkələrin gəmiqayırma zavodlarında mümkün idi. Xarici ölkələrin zavodlarına isə Azərbaycan gəmiçiliyi üçün sifarişlər vermək o qədər də sadə məsələ deyildi. Bu problemlər öz həllini yalnız Heydər Əliyevin böyük səyi, qətiyyəti və nüfuzu ilə tapır.

1973-cü ildə Hollandiyada sualtı neft və qaz xətlərinin inşası üçün "Süleyman Vəzirov" borudüzən gəmisi inşa olunur. Bu gəmi dənizin dərinliyi 195 metrə qədər olan sahələrində sualtı boru xətlərinin çəkilməsini təmin edir. Norveçdə gücü 7040 at gücündə olan üç ədəd təchizat gəmisi inşa olunaraq Bakıya gətirilir.

1978-ci ildə Fransada inşa olunmuş və 200 metrə kimi dərinlikdə işləmək üçün sualtı dalğıcı kompleksi ilə təchiz edilmiş "Əli Əmirov" geoloji-kəşfiyyat gəmisi, iki il sonra isə Almaniyada inşa edilmiş 2500 ton yükqaldıran "Azərbaycan" kran gəmisi donanmanın sərəncamına verilir.

Sonrakı illərdə də neft hasilatının artması ilə əlaqədar Xəzər Dəniz Neft Donanması üçün müxtəlif təyinatlı gəmi və qurğular alınır. Söhbət kran, sərnəşin, yedək, dalğıcı, geoloji-kəşfiyyat, yanğınsöndürən gəmilərdən, kiçik yedək və xidmət katerlərindən və barjlardan gedir.

Bütün bunlar gəmiçilikdə olan tərəqqinin və inkişafın göstəricisidir. Lakin həmin 70-ci illərdə gəmiçilik sahəsində problemlər də az deyildi.

1978-ci ilin sentyabrında Azərbaycan KP MK Azərbaycanda gəmiçiliyin problemləri ilə bağlı Sov.İKP MK-ya xüsusi məktub göndərir.

Məktubda qeyd olunur ki, son illər Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində tankerlər, bərələr, dəniz dibini dərinləşdirən qurğular və digər texniki vasitələr alınması ilə bağlı olduqca ağır vəziyyət yaranıb. Xidmət vaxtına və texniki vəziyyətinə görə bu beşillikdə 34 tankerdən 19-u, o cümlədən onların 14-ü təkcə 1977-1978-ci illərdə balansdan çıxarılıb. Eyni zamanda doqquzuncu və onuncu beşilliklərdə Rumıniyada, Bolqarıstanda və Volqoqrad şəhərində inşa ediləcək 22 tanker hesabına neftdaşıma donanması parkının artırılacağı nəzərdə tutulsa da, bu barədə Rumıniya və Bolqarıstanla müqavilələr imzalanmayıb, 1979-1980-ci illərdə Volqoqradan isə cəmi 4 tankerin göndəriləcəyi gözlənilir.

Məktubda dəniz bərələri sahəsində də vəziyyətin yaxşı olmadığı vurğulanır. Qeyd olunur ki, dəmir yolu vaqonlarının bərələrlə daşınmasına Sovet İttifaqında ilk dəfə 1962-ci ildə Xəzər dənizində başlanılıb. O vaxt “Krasnoye Sormovo” zavodunda 5 bərə tikilib. Faktiki olaraq, onlardan dördü istismardadır, çünki biri daim təmir-profilaktikada olur.

Bakı-Krasnovodsk istiqamətində fərdi avtomobillərin daşınmasında da ciddi problemlər yaradıldığı bildirilir, Bakı dəniz vağzalında çox vaxt 300-ə qədər avtomobilin yüklənmə gözlədiyi xatırlanır.

Məktub bu sözlərlə bitirdi: “Azərbaycan KP MK xahiş edir ki, bu məktubda qaldırılan məsələlərə baxılması və müsbət həll edilməsi barədə tapşırıq verilsin”.

Xəzər Dəniz gəmiçiliyi idarəsinin illərdən bəri yığılıb qalan problemləri barədə bu kəskin məktubun sonunda imza da var idi: Azərbaycan KP MK katibi Heydər Əliyev...



Ümummilli lider Heydər Əliyev “Sovet Azərbaycanı” bərəsində Neft daşlarına gedərkən. 1975-ci il.

O vaxtdan çox illər keçmiş, çox sular axmışdır. Amma bu gün aydın görünən odur ki, həmin dövrdə Xəzər gəmiçiliyinin bütün problemləri barədə Sovet İttifaqının rəhbərliyinə bu cür açıq və müfəssəl məktub yazmağa ancaq Heydər Əliyev kimi güclü liderin cəsarəti çatardı...

Bundan bir neçə il sonra Azərbaycan KP MK bürosu “Dəmir yolu və su nəqliyyatında xalq təsərrüfatı yüklərinin qorunmasının təmin edilməsi və oğurluqla mübarizənin gücləndirilməsi haqqında” qərar qəbul edir.

Ulu öndər Heydər Əliyev gəmiçilik idarəsinin maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsi məsələsini sonrakı illərdə, xüsusən, Moskvada işlədiyi dövrdə də daim diqqətdə saxlamışdır.

Bütövlükdə 1980-1991-ci illər ərzində Xəzər Dəniz Neft Donanması üçün uzaq xarici ölkələrdə inşa

edilmiş 40-2500 ton yükqaldıran ədəd kran, gücü 4000-8000 at gücündə olan 23 təchizat gəmisi, 12 ədəd sərnişin gəmisi, 9 ədəd yangınsöndürən gəmi və s. alınmışdır.

Hakimiyyətdə olduğu illər ərzində Heydər Əliyev gəmiçilik təsərrüfatının inkişaf etdirilməsinə kompleks yanaşır, Xəzər dənizçilərinin mədəni-məişət problemlərini, onların istirahətinin mənalı təşkili məsələlərini də diqqətdə saxlayırdı.

Təsadüfi deyil ki, Heydər Əliyevin göstərişi ilə keçmişə hörmət, tarixə qiymət verilməsi məqsədilə 1981-ci ildə Bakı Dənizçilik Məktəbinin 100 illik yubileyi, eləcə də “Xəzər dənizçisi” və “Moryak Kaspiya” hövzə qəzetlərinin ilk nömrəsinin çapdan çıxmasının 50 illiyi təntənəli şəkildə qeyd edilmiş, hər iki sahənin ayrı-ayrı əməkdaşları mükafatlandırılmışdır.

1984-cü ildə istehsalat planlarının uğurla yerinə yetirilməsi sahəsində nailiyyətlərinə görə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi Sovet dövlətinin yüksək mükafatlarından sayılan “Oktyabr inqilabı” ordeni ilə təltif olunmuşdur.

Qeyd etmək yerinə düşər ki, ümummilli lider Heydər Əliyevin Azərbaycana rəhbərlik etdiyi və SSRİ-nin ali rəhbərliyində çalışdığı illər Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi tarixində donanmanın müasir gəmi və avadanlıqlarla zənginləşməsi və sürətli inkişafı dövrü hesab edilir. Məhz həmin dövrdə ulu öndərin qayğı və diqqəti sayəsində gəmiçiliyin donanması üçün dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində inşa olunmuş 450-yə yaxın müxtəlif təyinatlı gəmi alınmışdır. Həmin gəmilərin əksəriyyəti bu gün də Xəzərdə üzür, ölkəmizin sosial-iqtisadi inkişafına öz töhfəsini verir.

...1991-ci ildə Azərbaycanın öz dövlət müstəqilliyini bərpa etməsi ilə Xəzər gəmiçiliyi tarixində də yeni dövr başlanır. Doğrudur, bu dövrün də öz çətinlikləri, öz sınaqları olmuşdur. Belə ki, Xəzər dənizçiləri xalqımıza qarşı törədilmiş 20 Yanvar hadisəsi zamanı öz mətinliklərini nümayiş etdirmiş, itkilərlə üzləşmiş, şəhidlər vermişlər. Lakin bu ağır günlər dənizçilərin dəyanətini daha da artırmış, müstəqillik əldə olunduqdan sonra onlar bütün həyat və fəaliyyətlərini müstəqil Azərbaycanın çiçəklənməsinə və daha da inkişaf etməsinə yönəltmişlər.

...1992-ci il yanvarın 24-də Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti “Nəqliyyat və rabitə müəsisələrinin Azərbaycan Respublikasının yurisdiksiyasına verilməsi haqqında” qərar qəbul edir. Bundan sonra Xəzərdə üzən gəmilər üzərində 70 illik fasilədən sonra Azərbaycan Respublikasının bayrağı dalğalanmağa başlayır...

IX HİSSƏ

Xəzər gəmiçiliyi yeni inkişaf mərhələsində

Gəmiçilik idarəsinin yenidən səhmdar cəmiyyətə çevrilməsi barədə

Azərbaycan dövlət müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra ümummilli lider Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə ölkənin sosial-iqtisadi inkişaf strategiyası hazırlanır və bu strategiya nəqliyyat sektorunun mühüm sahələrindən biri olan gəmiçiliyi də əhatə edir.

Azərbaycan artıq ötən əsrin 90-cı illərinin ikinci yarısından beynəlxalq layihələrdə iştirak etməyə başlayır. Avropa birliyinin nəqliyyat sisteminə inteqrasiya məqsədilə aparılan danışıqlar xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bakı şəhərinin Avropa ilə Asiyayı birləşdirən nəqliyyat dəhlizinin üstündə yerləşməsi isə tarixi Böyük İpək yolunun bərpası üçün ölkəmizin əhəmiyyətini artırır.

Böyük İpək yolunun bərpasına həsr olunmuş konfrans. 1998-ci il.



“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı

Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 109-cu maddəsinin 32-ci bəndini rəhbər tutaraq, iqtisadiyyatda institusional islahatların davam etdirilməsi, dəniz gəmiçiliyi sahəsində yerli və beynəlxalq daşıma sahələrinin artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədi ilə qərara alıram:

1. Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanması ləğv edilsin və onların əsasında “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradılsın.
2. Bu Sərəncamın 1-ci hissəsi ilə ləğv edilmiş Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanmasının əmlakı “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə verilsin.
3. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti:
 - 3.1. bu Sərəncamın 1-ci hissəsi ilə yaradılmış “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Nizamnaməsinin layihəsini və strukturunu barədə təkliflərini bir ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin;
 - 3.2. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin aktlarının bu Sərəncama uyğunlaşdırılmasına dair təkliflərini iki ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin;
 - 3.3. üç ay müddətində Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin normativ hüquqi aktlarının bu Sərəncama uyğunlaşdırılmasını təmin etsin və bu barədə Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə məlumat versin;
 - 3.4. mərkəzi icra hakimiyyəti orqanlarının normativ hüquqi aktlarının bu Sərəncama uyğunlaşdırılmasını nəzarətdə saxlasın və bunun icrası barədə beş ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə məlumat versin;
 - 3.5. bu Sərəncamdan irəli gələn digər məsələləri həll etsin.
4. Bu Sərəncam imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

İlham Əliyev
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

Bakı şəhəri, 22 oktyabr 2013-cü il.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması haqqında sərəncamı. 22 oktyabr 2013-cü il.

2012-ci ildə təsdiq olunan “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyasında Azərbaycanın regionun nəqliyyat qovşağına çevrilməsini, ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə edilməsini, tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafını nəzərdə tutan perspektivlər müəyyən olunur.

Bundan sonra Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev ölkəmizin iqtisadiyyatında köklü struktur islahatlarının davam etdirilməsi, dəniz gəmiçiliyi sahəsində yerli və beynəlxalq daşıma sahələrinin artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədilə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması haqqında 22 oktyabr 2013-cü il tarixli və “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin fəaliyyətinin təşkili haqqında 10 yanvar 2014-cü il tarixli Sərəncamlar imzalayır. Həmin sərəncamlara əsasən respublikada mövcud olan iki böyük donanma – Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanması birləşdirilərək yenidən təşkil olunur.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılmasında əsas məqsəd ölkənin tranzit yükdaşıma sahəsində rəqabət potensialından daha səmərəli istifadə etməklə gəmiçilik sahəsində yerli və beynəlxalq daşıma sahələrinin həcmi artırmaq idi. Bu dəyişikliklə Cəmiyyət sərnişin və yük daşınması, habelə gəmilərin təmiri və modernləşdirilməsi ilə bağlı müxtəlif növ xidmətlər təqdim edən, eləcə də dənizdə həyata keçirilən neft və qaz əməliyyatlarına ixtisaslaşdırılmış gəmiçilik xidmətləri göstərən yeni və güclü bir quruma çevrilir.

Gəmiçiliyin inkişafına dair dövlət proqramı

Gəmiçilik sahəsində aparılan bu islahatlar yeni dövrün, yeni əsrin çağırışları ilə bilavasitə bağlı idi. Xəzər hövzəsində ən böyük liman olan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının istifadəyə verilməsi,

1996-cı ildə beynəlxalq Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasına dair razılıq əldə olunur. Bununla da Xəzər dəniz gəmiçiliyi Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat xəttində (TRASEKA) mühüm vəsiləyə çevrilir. Transxəzər istiqamətində beynəlxalq yük və sərnişin daşıma sahələrində dəmiryolu vaqonlarından, avtomobil nəqliyyatından, bərə və tankerlərdən geniş istifadə olunması planlaşdırılır. Xəzər dənizində ən güclü tanker donanmasına malik Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bu sahəyə verə biləcəyi töhfə ilə diqqəti cəlb edir.

Tarixi Böyük İpək yolu kimi tanınan Avroasiya nəqliyyat dəhlizi öz başlanğıcını Çin Xalq Respublikasının Lyanyunqan şəhərindən götürür və Avstriyanın paytaxtı Vyanaya qədər uzanır. Ümumi uzunluğu təxminən 11-12 min kilometr təşkil edən bu yolla yük daşıma sahələrində Xəzər dənizinin xüsusi yeri olduğu heç kəmdə şübhə doğurmur.

Beynəlxalq daşıma sahəsində gedən bu proseslər Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin iri beynəlxalq layihələrdə iştirakını zəruri etdiyindən Azərbaycan hökuməti zamanın tələbi ilə gəmiçiliyin strukturunun təkmilləşdirilməsi, habelə maddi-texniki bazasının daha da gücləndirilməsi məsələlərinə xüsusi diqqət ayırır. Ölkənin gəmiçilik təsərrüfatında ciddi islahatlar həyata keçirilir.

Bakı Gəmiqayırma Zavodunun fəaliyyətə başlaması, İranla Azərbaycan arasında çatışmayan dəmir yolu bağlantısının tikintisi və s. kimi iri layihələr ölkənin nəqliyyat sisteminin daha da təkmilləşdirilməsinə xidmət edir. Çünki regionda həyata keçirilən iri infrastruktur layihələrinin yaxın illərdə Azərbaycandan keçən tranzit yüklərin artmasına səbəb olacağı və bu yüklərin daşınması üçün müxtəlif təyinatlı gəmilərə tələbatın daha da artacağı artıq məlum idi. Bu perspektivlərə hazır olmaq zərurətə çevrilmişdi.

Eyni zamanda Xəzər dənizində müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə qarışıq daşımaların sürətli inkişafı liman infrastrukturunun təkmilləşdirilməsini tələb edirdi. Azərbaycanın istər Şərqi-Qərbi, istərsə də Şimal-Cənub istiqamətində dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiya etməsi regionun nəqliyyat və logistika qovşağına çevrilməsi üçün yeni imkanlar açırdı.

Xəzər dənizində, o cümlədən Xəzərin Azərbaycan sektorunda artan neft və qaz əməliyyatları dənizdə qabaqcıl texnologiyalarla təhlükəsiz və səmərəli fəaliyyət göstərən, beynəlxalq standartlara cavab verən müasir ixtisaslaşmış neft donanmasının olmasını da zəruri edirdi. Azərbaycan Respublikasında hasil edilən karbohidrogen ehtiyatlarının xeyli hissəsi Xəzər dənizindəki yataqların payına düşdüydən, həmin əməliyyatların aparılmasında səhmdar cəmiyyətin genişprofilli ixtisaslaşdırılmış neft donanması xüsusi rol oynayacaq və Azərbaycan Respublikası üçün strateji əhəmiyyətə malik olacaqdı.

Yeni və müasir tələblərə cavab verən nəqliyyat gəmilərinin və neft sənayesinə xidmət edən ixtisaslaşdırılmış gəmilərin tikilərək istismara buraxılması, donanmanın yeniləşdirilməsi, gəmi təmiri prosesinin daha effektiv və yüksək keyfiyyətlə aparılması üçün gəmi təmiri zavodlarının əsaslı təmir olunması və yeni texnologiyalarla təchiz edilməsi də günün tələbinə çevrilir.

Qarşıda duran bu mühüm strateji vəzifələrin yerinə yetirilməsini təmin etmək məqsədilə 2016-cı ilin noyabrında "2016-2020-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı" təsdiq edilir.

Dövlət Proqramının əsas məqsədi Azərbaycanda gəmiçilik sahəsinin inkişafını, rəqabətqabiliyyətli və beynəlxalq standartlara uyğun yüksək səviyyəli daşıma və neft sənayesi üçün ixtisaslaşdırılmış xidmətlər təqdim edən, kommersiya cəhətdən səmərəli fəaliyyət göstərən və gələcəkdə özünü sərbəst maliyyələşdirməklə dövlət büdcəsinə gəlir gətirən nüfuzlu gəmiçilik şirkəti formalaşdırmaq, Azərbaycan ərazisindən yük daşımalarının həcmünün artırılmasını təmin etmək və "Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış" İnkişaf Konsepsiyası çərçivəsində Azərbaycanın beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat və logistik mərkəzə çevrilməsi üçün zəruri tədbirlər görmək idi.

Gəmiçilikdə struktur islahatlarının ilk nəticələri

Müvafiq struktur dəyişikliklərindən, habelə qarşıda duran hədəflər müəyyən olundandan dərhal sonra bütövlükdə nəqliyyat, o cümlədən dəniz nəqliyyatı və gəmiçilik sahəsində nəzərdə tutulan strategiyanın icrasına başlanılır.

Rusiya Federasiyasının Nijni Novqorod vilayətindəki Qorodets şəhərinin Gəmi Təmiri-Gəmiqayırma Korporasiyasında Azərbaycan dənizçilərinin sifarişi ilə üzən tərsanə inşa edilərək 2014-cü ildə Bakıya gətirilir.

İş prinsipinə görə unikal qurğu sayılan yeni tərsanə əvvəlkiyərdən fərqlənir. Çünki indiyədək inşa olunan üzən tərsanələr əsasən dəmir-betondan hazırlanırdı, yeni üzən tərsanə isə tamamilə metaldan hazırlanır. Ən müasir texnologiyalar əsasında tikilən bu qurğuda bütün əməliyyatlar mərkəzdən avtomatlaşdırılmış qaydada idarə olunur. Hətta avtomatika sahəsində hər hansı qəza baş versə belə, yenə təmir işləri dayandırılmır. Çünki belə vəziyyətdə tərsanənin ehtiyat - əl ilə idarəetmə mexanizmini istifadəyə vermək mümkündür.

2014-cü ilin payızında dahi Üzeyir Hacıbəylinin və poeziyamızın görkəmli nümayəndəsi Natəvanın



“Üzeyir Hacıbəyli” gəmisi.

adlarını daşıyan iki quru yük gəmisi istismara verilir. Dedveyti 5490 ton olan hər bir gəminin uzunluğu 108,3 metr, eni 16,5 metr, suya oturumu 4,79 metrdir. Gəmilər üçrəngli bayrağımız altında Qara dəniz, Aralıq dənizi və digər hövzələrdə yükdaşıma əməliyyatlarına cəlb edirlər.

Daha sonra “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti DP-2 sistemi ilə təchiz edilən, dartma qüvvəsi təxminən 207 ton və texniki göstəricilərinə görə Xəzərdə birinci olan yedək-təchizat gəmisi alır. Gəminin texniki imkanları onun Xəzərdə nəzərdə tutulan bir çox layihələr, o cümlə-

“Lənkəran” gəmisinin istismara verilməsi mərasimi. 2014-cü il.





“Müslüm Maqomayev” gəmisinin istismara verilməsi mərasimi. 2014-cü il.

dən “Şahdəniz-2”, “Şəfəq-Asiman”, “Abşeron Faza-1” layihələri çərçivəsində planlaşdırılan işlərə cəlb olunmasını mümkün edir. Gəmiyə Azərbaycanın qədim şəhərlərindən olan Lənkəranın adı verilir.

Eyni zamanda dünya şöhrətli müğənni Müslüm Maqomayevin adını daşıyan gəmi istismara verilir. “Müslüm Maqomayev” sürətli sərnəşin gəmisinin uzunluğu 70 metr, eni 16 metr, bortunun hündürlüyü 6 metrdir. 150 nəfər tutumu olan gəmi Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının sürətli gəmilərin tikintisində tətbiq edilən HSC kodu tələblərinə cavab verir. BP şirkətinin sifarişlərini yerinə yetirəcək “Müslüm Maqomayev” gəmisinin Xəzər hövzəsində analoqu yoxdur. Katamaran tipli, yəni ikigövdəli unikal gəmidə hər biri 3917 at gücündə olan 4 mühərrik qoyulub. Gəminin bu özəllikləri saatda 70 kilometrə qədər sürət yığmağa və nəticədə neftçiləri dəniz platformalarına daha tez çatdırmağa imkan verir. Gəmi müasir tələblərə uyğun olaraq, DP2 - dinamik dayanıqlıq sistemi və sərnəşinlərin platformalara təhlükəsiz keçidi üçün xüsusi körpü ilə təchiz olunub və ilk növbədə dənizçilərin təhlükəsizliyinin təmin olunmasına xidmət edir.

Yeni alınan gəmilərdən biri isə böyük Azərbaycan şairi Nəsiminin adını daşıyır və donanmanın flaqmanı olan “Prezident Heydər Əliyev” tankeri ilə eyni layihə əsasında inşa edilmişdir. 13000 ton yük-götürmə qabiliyyətinə malik, uzunluğu 149.9, eni 17.3, suya oturumu 7.14 metr olan “Nəsimi” tankeri əsas ulu öndər Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində (TRASEKA) neft və neft məhsulları daşıyır.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin və “Kaspian Marine Services” şirkətinin uzunmüddətli Alyans razılaşması çərçivəsində daha 3 yedək və 2 borudaşıyan gəmi alınır. Bu gəmilər “Şahdəniz-2” layihəsində istifadə olunur, yeni boru kəmərlərinin çəkilişində yaxından iştirak edir. Yedək gəmilərinin hər biri 3044 at gücündə, dartma qüvvəsi isə 38 tondur. 1890 ton dedveytə malik borudaşıyan gəmilərin uzunluğu 81.6, eni 11.3, suya oturumu 3.7 metrdir.

Bu yeniliklər hazırda global səviyyədə, o cümlədən Xəzərdə tranzit yüklər üstündə kəskin mübarizə gedən bir dövrdə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəqabət qabiliyyəti

yətini artırır, onu güvənli və nüfuzlu bir gəmiçilik şirkəti kimi tanıdır.

Bundan başqa, səhmdar cəmiyyət dünya iqtisadiyyatında neftin rolunun günü-gündən artdığı şəraitdə Azərbaycanın neft strategiyasının uğurla həyata keçirilməsinə öz töhfəsini verir, həmçinin neft hasilatı üçün kifayət qədər güclü və müasir avadanlıqları ilə xarici ölkələrin nüfuzlu neft şirkətlərinin diqqətini cəlb edir, onlarla etibarlı əməkdaşlığı davam etdirir. Yeni və müasir texnologiyalarla təchiz edilmiş gəmilərin alınması Azərbaycanda gəmi mütəxəssisləri üçün yeni iş yerlərinin açılmasına, istər beynəlxalq, istərsə də yerli yük və xidmət bazarlarında dayanıqlı mövqelərin əldə olunmasına, eləcə də dövlət bayrağımızı dünya sularında və beynəlxalq limanlarda dalğalandırmaqla ölkəmizin təbliğinə və bütövlükdə dəniz nəqliyyatının inkişafına xidmət edir.

Prezidentin xeyir-duası ilə səfərlərə

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti sonrakı illərdə də donanmanın gücləndirilməsinə xüsusi diqqət yetirir. Həm də ona görə ki, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev gəmiçilik sahəsinin inkişafını daim diqqətdə saxlayır, yeni gəmilərin istismara verilməsində şəxsən iştirak edərək öz xeyir-duasını verir.

2016-cı ildə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin iştirakı ilə “Rəşid Behbudov” sürətli sərnişin gəmisi, “Gəncə” tankeri və “Qafur Məmmədov” quru yük gəmisinin istismara verilməsi mərasimi keçirilir.

“Gəncə” tankerinin texniki göstəriciləri onun gələcəkdə Xəzər hövzəsində dayaz limanlara daxil olmasına, eyni zamanda, Volqa-Don, Volqa-Balt kanallarında üzməsinə imkan yaradır. Bu tanker ən müasir avadanlıqlarla təchiz olunmuşdur.

Yeni alınmış “Qafur Məmmədov” quru yük gəmisi Xəzərdəki quru yük donanmasının yenilənməsi, hazırda balansda olan, maksimum yükötürmə qabiliyyəti 3 min ton təşkil edən və istismar müddətini başa vurmuş gəmiləri yeniləməyə və növbəti illər ərzində gəmiçiliyin quru yük daşımaları bazarında mövqeyinin möhkəmlənməsinə imkan yaradır. Eyni zamanda, belə gəmilərin istismara verilməsi strateji əhəmiyyətə malik Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin işə salınması ilə ölkəmizin ərazisindən keçməklə daşınacaq tranzit yüklərin və konteyner həcmələrinin mənzil başına vaxtında çatdırılmasında da mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi donanmasının istismara verdiyi “Qubadlı” təchizat gəmisi isə bu tip gəmilərin tikintisi üzrə dünyanın qabaqcıl müəssisələrindən sayılan Norveçin “STX Norway Offshore” gəmiqayırma zavodunda inşa edilmişdir. Gəmi müxtəlif növ yüklərin dəniz platformalarına çatdırılması üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Bakı Gəmiqayırma Zavodunda BP şirkətinin sifarişi ilə “Şahdəniz-2” layihəsi çərçivəsində inşa olunmuş “Xankəndi” sualtı tikinti gəmisi isə bütövlükdə Xəzərin gəmiçilik tarixində yeni eranın başlanğıcı hesab edilir. Xəzər dənizindəki neft və qaz donanmasının yeni texnologiyalı ən müasir gəmisi olan “Xankəndi” suyun dərinliyi 550 metrədək olan hissələrində dünya standartlarına uyğun sualtı qurğular inşa etmək məqsədilə inşa olunmuşdur.

“Xankəndi” istifadəyə veriləndə dünyada bu tipdə cəmi 10 gəmi var idi və onlardan biri Azərbaycanda idi. Həqiqətən qürurverici faktdır!

Hazırda zavod növbəti irimiqyaslı layihələrdən birinin - “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin sifarişi əsasında iki “RoPax” tipli unikal gəminin və iki tankerin inşasını icra edir.

Bakı Gəmiqayırma Zavodunda inşa olunan 25 min ton yükqaldırma gücünə malik “28 May” üzən tərsənəsi, 50 ton dartıcı qüvvəyə malik “SOCAR 1” yedək gəmisi, “Zəfər”, “Üfüq” və “Turan” sərnişin gəmiləri isə bir neçə ildir ki, Xəzərdə uğurla fəaliyyət göstərir.

Ümumilikdə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi fəaliyyət göstərdiyi 5 il ərzində donanmasını 20 yeni



"Xankəndi" gəmisinin istismara verilməsi mərasimi, 2017-ci il.

gəmi ilə zənginləşdirmişdir. Onlar həm ticarət gəmiləri, həm də neft-qaz layihələrində iştirak edən müasir tipli gəmilərdir. Bura 1 ədəd Xəzərdə ən böyük yedək-təchizat gəmisi, 8 ədəd 5500 ton yük-götürmə qabiliyyətli quru yük gəmisi, 1 tanker, 6 təchizat gəmisi, eləcə də Bakı Gəmiqayırma Zavo-

"Üfüq", "Zəfər" və "Turan" sərnişin gəmlərinin istismara verilməsi mərasimi, 2016-cı il.



dunda inşa edilmiş 1 liman-yedək və 3 sərnişin gəmisi daxildir. Hazırda Gəmiçiliyin Dəniz Nəqliyyatı Donanmasında 52, Xəzər Dəniz Neft Donanmasında müxtəlif təyinatlı 212 gəmi istismar edilir.

Donanmanın yenilənməsi istiqamətində aparılan işlər gəmiçiliyin strateji inkişaf proqramına, həmçinin “2016-2020-ci illərdə Azərbaycanda gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı”na uyğun olaraq həyata keçirilir. Dövlət Proqramı ilə Xəzər hövzəsində və Xəzərdən kənarında beynəlxalq standartlara uyğun daşıma xidmətlərinin göstərilməsi, donanmanın yükdaşıma bazarlarındakı tələbata uyğun yenilənməsinin davam etdirilməsi, gəmi təmiri bazasının gücləndirilməsi, institusional islahatların davamı, gəmiçilik sahəsində yüksək ixtisaslı yerli kadrların hazırlanması təmin edilir.

Bu sahədə görülməli işlər Azərbaycanın regionda nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilməsi strategiyasına, ölkənin tranzit potensialının gücləndirilməsinə və iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi ilə qeyri-neft sektorunun inkişafına və milli gəmiçiliyin yükdaşımalar bazarında mövqeyinin möhkəmləndirilməsinə xidmət edir.

Gəmiçiliyin fəaliyyət sahələrinin şaxələndirilməsi və bir bazardan asılılığının azaldılması ilə əlaqədar qarşıya qoyulan tapşırıqlara uyğun olaraq, 2014-cü ildə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi beynəlxalq sulara fəaliyyətini bərpa etmişdir. Çünki bu vaxta qədər donanmamızın xarici sulardakı fəaliyyətinə müxtəlif səbəblər üzündən beş il fasilə verilmişdi. Dənizçilərimiz düz beş il müstəqil Azərbaycanın üçrəngli bayrağının uzaq sahillərdə yenidən dalğalanacağı günü gözləmişlər. Onların bu intizarına da “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması son qoymuşdur.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin tapşırığına əsasən, səhmdar cəmiyyət 2014-cü ildə “Üzeyir Hacıbəyli” və “Natəvan” gəmilərinin alınması ilə Xəzərdən kənarında öz fəaliyyətini bərpa etmişdir. Artıq Azərbaycan bayrağının qürurla dalğalandığı gəmilər Aralıq və Qara dənizlərdə yerləşən onlarla limana yan alır.

Hazırda Xəzərdən kənar su hövzələrində Azərbaycan bayrağı altında 13 gəmi üzür. Belə gəmilərin sayının artırılması planlaşdırılır. Çünki Xəzər gəmiçiliyinin gəmi bazası dövlətin yeritdiyi uğurlu iqtisadi siyasət nəticəsində daim yenilənir, zənginləşdirilir.

Dəniz nəqliyyatı donanması haqqında

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılmasından sonra aparılan struktur dəyişiklikləri idarəetmənin asanlaşdırılmasına, daha çevik planlaşdırmaya, zamanın çağırsularına daha tez reaksiya verməyə imkan yaratmışdır.

Səhmdar cəmiyyətinin Dəniz Nəqliyyatı Donanması müxtəlif təyinatlı yüklərin və sərnişinlərin daşınmasını həyata keçirir, həmçinin gəmilərin texniki istismar qaydalarına müvafiq olaraq vaxtında və keyfiyyətlə təmir edilərək Dəniz Registrinə təqdim olunması üçün tədbirlər görür.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin tanker donanması Xəzər hövzəsində aparıcı mövqə tutur. Hövzədə öz rolunu və yükdaşımalarda xüsusi çəkisini saxlamaq üçün donanma son illərdə yeni gəmilərlə zənginləşir. Xüsusən, 2003-cü ildən sonra 2 ədəd 8000 tonluq “Professor Əziz Əliyev” tipli, 1 ədəd 12000 tonluq “Cabbar Həşimov” və 7 ədəd 13000 tonluq “Prezident Heydər Əliyev” tipli tankerlərlə nəqliyyat donanmasının yükdaşıma qabiliyyəti xeyli artırılmışdır.

İndi Azərbaycanın maye yük daşıyan gəmiləri Aktau (Qazaxıstan), Türkmənbaşı, Alaca, Okarem, Kiyanlı (Türkmənistan), Mahaçqala (Rusiya), Ənzəli, Nouşəhr, Neka, Fereydun – Kənar, Əmirabad (İran) limanlarından yüklərin idxal və ixracını və tranzitini həyata keçirir. Yükdaşımaların əksər hissəsi Alaca-Səngəçal, Kianlı-Səngəçal, Okarem-Səngəçal və Türkmənbaşı-Bakı (Dübəndi, Səngəçal) istiqamətlərində nəql edilən neft və neft məhsullarının payına düşür.

Böyük İpək Yolunun bərpası və “Əsrin müqaviləsi”nin nəticəsi olan “Bakı-Tbilisi-Ceyhan” neft boru



Tanker "Prezident Heydər Əliyev"

kəmərinin işə düşməsi yuxarıda göstərilən istiqamətlərdə daşınan maye yüklərin həcmnin sürətlə artmasına səbəb olmuşdur.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin quru yük gəmilərinin işlədiyi əsas istiqamətlər Bakı-Türkmənbaşı-Bakı, Bakı-Aktau-Bakı, Mahaçqala-Əmirabad-Mahaçqala, Həştərxan-Əmirabad-Həştərxan, Aktau-Əmirabad-Aktau xətləri, eləcə də Aralıq və Qara Dəniz limanlarıdır. Bu istiqamətlərdə taxıl, sement, konteyner, klinker, boru, polipropilen, dəmir daşınır.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC Xəzər hövzəsində gəmi-bərə donanmasına malik olan yeganə şirkətdir. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində dəmiryol vaqonları və sənişinlər, eləcə də avtomobillər 7 ədəd "Dağıstan" tipli (28 vaqon götürən) bərələr, 4 ədəd "Akademik Zərifə Əliyeva" tipli (52 vaqon götürən), 2 ədəd "Bərdə" tipli (54 vaqon götürən), habelə 2 ədəd "Bəstəkar Qara Qarayev" tipli Ro-Ro gəmiləri ilə Bakı-Aktau-Bakı və Bakı-Türkmənbaşı-Bakı istiqamətlərində daşınır.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının rolu artır

Xəzər Dəniz Neft Donanması Xəzər dənizində neft-qaz hasilatı proseslərinin tam təmin edilməsi, o cümlədən dəniz özüllərinin, estakadaların tikintisi, geoloji kəşfiyyat, neft-qaz kəmərlərinin çəkilişi, onların istismar dövründə təmiri, neft obyektlərinin yanğından mühafizəsi, neftçilərin iş yerlərinə çatdırılması kimi işləri yerinə yetirir.

Bu donanma həmçinin gəmilərin texniki istismar qaydalarına müvafiq olaraq vaxtında və keyfiyyətlə təmir edilərək Dəniz Registrinə təqdim olunması üçün tədbirlər görür, dəniz dibində və təkində mineral ehtiyatların kəşfiyyatı və hasilatı ilə əlaqədar digər xidmətlər göstərir.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının tərkibinə ixtisaslaşdırılmış gəmilər, gəmi təmiri emalatxanaları, yanğından mühafizə balonlarının və gəmi xilasetmə vasitələrinin təmiri və digər köməkçi xidmətlər daxildir.

Dənizdə neft hasilatı ilə bağlı işlərin təmin edilməsi üçün «AXDG» QSC-nin sərəncamında müxtəlif təyinatlı gəmi, o cümlədən kran, təchizat-yedək, sənişin, borudüzən, dalğıcı, yanğınsöndürən, mühəndis-geoloji, liman-yedək gəmisi və kiçik tutumlu xidməti və köməkçi gəmilər vardır. Bu gəmi bazası daim artır, zənginləşir. Şübhəsiz, gələcəkdə gəmilərin sayı və xidmət keyfiyyətləri də daim artacaqdır.



"Lankaran" gəmisi yedəkləmə əməliyyatını icra edir.

Donanmanın gəmiləri Xəzərin Azərbaycan sektorunda neft-qazçıxarma ilə məşğul olan xarici firmaların sifarişlərini də keyfiyyətlə yerinə yetirir. Ötən illər ərzində donanmanın gəmiləri Xəzər dənizinin Rusiya Federasiyasına, Qazaxıstana və Türkmənistana aid sektorlarında fəaliyyət göstərən firmaların sifarişlərini də vaxtında və keyfiyyətlə icra etmişdir. Bu işə "Aura", "Andoqa", "Vadim Seyidov", "Lutoqa", "İlqar Poluyev", "Ehram Xalıqov", "Nerça", "Nefteqaz-58" və s. gəmilər cəlb olunmuşdur.

Müasir gəmi təmiri zavodları

Bakı gəmi təmiri sahəsində kifayət qədər zəngin təcrübəsi olan şəhərlərdəndir. Burada ilk gəmi təmiri zavodları hələ XIX əsrin ikinci yarısından fəaliyyət göstərmişdir və tarixi ənənə bu gün də davam etdirilir.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin gəmi təmiri imkanları genişdir. Tərsənə təsərrüfatı və sahil gəmi təmiri vasitələrinə malik "Bibiheybət" və "Zığ" gəmi təmiri zavodlarında tankerlərin, universal quru yük, sərnişin və yedək gəmilərinin, gəmi-bərələrin, üzən qazma qurğularının təmiri yüksək keyfiyyətlə həyata keçirilir. Yüksəkixtisaslı mütəxəssislər bütün mürəkkəb təmir əməliyyatlarının öhdəsindən bacarıqla gəlirlər.

Zavodlarda həmçinin gəmi sistem və qurğularının, elektrik və radionaviqasiya avadanlıqlarının, mühərriklərin, cihazların quraşdırılması və sazlanması, dalğıcı və sualtı hidrotexniki işlər, gəmilərin tərsənəyə qaldırılaraq sualtı gövdə, sükan və vintlərinin yoxlanılması, onların təmizlənməsi və rənglənməsi, hava ilə doldurulan xilasetmə sallarının, hidrostatik ayırıcı qurğuların, fərdi xilasetmə vasitələrinin yoxlanılması və təmiri və s. işlər həyata keçirilir.



Gəmi təmiri zavodu.

“Bibiheybət” Gəmi Təmiri Zavodunun əsas fəaliyyət istiqaməti “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-yə və başqa təşkilatlara məxsus gəmiləri və texniki avadanlıqları təmir etmək, onlar üçün sifarişlər əsasında müxtəlif növ ehtiyat hissələri, xüsusi boyalar və texniki vasitələr hazırlamaqdır. Bununla yanaşı, zavod gəmilərdə sistem və qurğuların, elektrik və radionaviqasiya avadanlıqlarının, mühərriklərin, cihazların quraşdırılması və sazlanması, habelə gəmilərin tərsanəyə qaldırılaraq sualtı hissələrinin təmizlənməsi, təmiri və rənglənməsi ilə bağlı işləri həyata keçirir.

Zavodun strukturuna mexaniki-təmir, gövdə-qaynaq, enerji-mexaniki xidmət, ağac emalı, tərsanə, təmizləmə-rəngləmə, tökmə, elektrik-quraşdırma və boya istehsalı bölmələri daxildir.

“Zığ” Gəmi Təmiri və Tikintisi Zavodunun əsas fəaliyyət istiqaməti “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-yə və başqa təşkilatlara məxsus gəmiləri və texniki avadanlıqları təmir etmək və onlar üçün sifarişlər əsasında müxtəlif növ ehtiyat hissələri, xüsusi boyalar və texniki vasitələr hazırlamaqdan ibarətdir. Zavod həmçinin gəmi sistem və qurğularının, elektrik və radionaviqasiya avadanlıqlarının, mühərriklərin, cihazların quraşdırılması və sazlanmasını, dalğıcı və sualtı hidrotexniki işləri, gəmilərin tərsanəyə qaldırılaraq, sualtı gövdə, sükan və vintlərinin yoxlanılmasını, onların təmizləmə və rəngləmə işlərini, hava ilə doldurulan xilasetmə sallarının, hidrostatik ayırıcı qurğuların, fərdi xilasetmə vasitələrinin yoxlanılması və təmirini həyata keçirir.

Zavodun strukturuna mexaniki-təmir, gövdə-qaynaq, tərsanə, təmizləmə-rəngləmə bölmələri, enerji-mexaniki xidmət, ağac emalı, tökmə və elektrik-quraşdırma sahələri daxildir.

Dənizçilik siniflərindən Dəniz Akademiyasına qədər

Əvvəlki hissələrdə ətraflı məlumat verildiyi kimi, Azərbaycanda dənizçilik təhsilinin bünövrəsi 1881-ci ilin noyabrında qoyulmuşdur. 1902-ci ildə Bakı dənizçilik sinifləri əsasında Bakı Uzaq Səfərlər Məktəbi təşkil edilmişdir. Sonralar Bakı Dənizçilik Texnikumu kimi fəaliyyət göstərən təhsil ocağı



Sabahın peşəkar dənizçiləri hazırlanır.

1944-cü ildən Bakı Dəniz Yolları Məktəbi adlandırılmışdır.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 iyul 1996-cı il tarixli qərarı ilə Bakı Dəniz Yolları Məktəbinin bazasında Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası yaradılmışdır.

Akademiyada 3 fakültə, 7 kafedra fəaliyyət göstərir.

“Dəniz texnikası və texnologiyası” fakültəsinin bakalavr səviyyəsində “Gəmiqayırma və gəmi təmiri mühəndisliyi” və “Gəmi energetik qurğularının istismarı mühəndisliyi” ixtisasları üzrə kadrlar hazırlanır.

Magistratura səviyyəsində isə “Dəniz texnikası və texnologiyası mühəndisliyi” və “Dəniz texnikası və avadanlıqlarının istismarı mühəndisliyi” üzrə magistrələr yetişdirilir.

Akademiyanın “Dəniz naviqasiyası və menecmenti” fakültəsinin bakalavr səviyyəsində oxuyan tələbələr “Naviqasiya mühəndisliyi”, “Nəqliyyatda daşımaların və idarəetmənin təşkili mühəndisliyi” (su nəqliyyatı üzrə), “Nəqliyyat servisi” və “Menecment” ixtisaslarına yiyələnirlər.

Magistratura səviyyəsində isə onlar “Nəqliyyatda daşımaların və idarəetmənin təşkili” (su nəqliyyatı üzrə) və “Gəmiçilik və gəmilərin hərəkətinin idarə edilməsi” üzrə təhsil alırlar.

Akademiyanın “Elektromexanika və radioelektronika” fakültəsi bakalavr səviyyəsində “Elektrik mühəndisliyi”, “Elektronika, telekommunikasiya və radiotexnika mühəndisliyi” və “Proseslərin avtomatlaşdırılması mühəndisliyi” ixtisasları üzrə təhsil verir.

Magistratura səviyyəsində isə “Elektrik mühəndisliyi” və “Proseslərin avtomatlaşdırılması mühəndisliyi” üzrə kadrlar hazırlanır.

Akademiyada yüksək ixtisaslı professor-müəllim heyəti çalışır.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərarı ilə 2010-cu ildən Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında “Gəmiçilik texnikası”, “Su nəqliyyatının istismarı və gəmiçilik”, eləcə də “Gəmiqayırma və gəmi təmiri texnologiyası” üzrə doktorantura fəaliyyət göstərir.

Tələbələrin kamil mütəxəssis kimi yetişməsində təcrübənin rolu böyükdür. Buna görə də onların gəmilərdə tədris, istehsalat və üzmə təcrübələrinə xüsusi diqqət yetirilir. Dəniz Akademiyasında tədrisin təkmilləşdirilməsi, elm və istehsalatla əlaqəsi də unudulmur. Burada Elmi-Tədqiqat şöbəsi, Tələbə-Elmi Cəmiyyəti fəaliyyət göstərir.

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı tərəfindən tanınmış, onun təşəbbüsü ilə dünya ali dəniz təhsili sistemində daxil edilmişdir. ADDA MDB və xarici ölkələrin ali dənizçilik məktəbləri ilə əməkdaşlıq edir və Sankt-Peterburqdakı admiral S.Makarov adına Dəniz Akademiyası yanında elmi-metodik Şuranın üzvüdür.

Diplom və sertifikatları beynəlxalq səviyyədə tanınan Akademiya yüksəkixtisaslı dənizçi kadrların hazırlanması ilə yanaşı, onların ixtisasartırma və yenidən hazırlanması istiqamətində də fəaliyyət göstərir. Belə ki, Akademiyanın nəzdində fəaliyyət göstərən Təlim Tədris Mərkəzində gəmi heyətlərinin və dəniz obyektlərində işləyən mütəxəssislərə Dənizçilərin Hazırlanması, Sertifikatlaşdırılması və Növbə Çəkmələri (DHSNÇ) haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın və ona edilmiş əlavələrin tələblərinə və standartlarına uyğun təlimlər keçirilir.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin tabeliyində fəaliyyət göstərən Xəzər Dəniz Nəqliyyat Layihə-Axtarış və Elmi-Tədqiqat İnstitutu bərə əlaqəsinin inkişafına öz layiqli töhfəsini verir. Bakı, Türkmənbaşı, Bekdaş limanlarında bərə komplekslərinin layihələri məhz bu institutda hazırlanmışdır.

İnstitutun layihələri üzrə həmçinin Saxalin adasını materiklə birləşdirən Vanino-Xolmsk, İliçevsk-Varna (Ukrayna-Bolqarıstan), Klaypeda-Mukran (Litva-Almaniya) bərə keçidləri quraşdırılmışdır. Bakının Qaradağ rayonunda yerləşən Dərin Özüllər Zavodunun hidrotexniki qurğularının inşası, gəmi təmiri zavodlarının və gəmi üzgüçülüyü kanallarının rekonstruksiyası, ictimai və yaşayış binalarının, müxtəlif qurğuların tikintisi üzrə layihələrin də müəllifi bu institutdur.

İnstitut bu işlərlə yanaşı, Suriya, Liviya, İran, Bolqarıstan və Əfqanıstan kimi ölkələrdə tədqiqat və layihə işləri də həyata keçirmişdir.

X HISSƏ

Xəzərdə gəmiçilik tarixinin qısa xronikası

21 may 1858-ci il

Rusiya imperatoru II Aleksandr 1849-cu ildə təsis olunmuş "Merkuri" Cəmiyyətinin "Kavkaz" firması adı altında Nizamnaməsi 1858-ci il aprelin 15-də təsdiq edilmiş Xəzər Dənizində Gəmiçilik və Ticarət Cəmiyyəti ilə birləşdirilməsi barədə fərman imzalayıb.

1859-cu il

Bakıda dəniz limanının tikintisinə başlanılıb.

4 fevral 1863-cü il

"Kavkaz i Merkuri" Cəmiyyətinin nizamnaməsində ilk dəfə dəyişiklik edilib.

24 may 1868-cü il

"Kavkaz i Merkuri" Cəmiyyətinin nizamnaməsində bəzi dəyişikliklər edilərək imperator tərəfindən təsdiq olunub.

1873-cü il

Artyomov qardaşlarına məxsus dünyada ilk neftdaşıyan "Aleksandr" barjı Bakıdan Həştərxana neft məhsulları aparıb.

Fevral, 1876-cı il

Bakının qubernatoru general D.Staroselski Qafqaz canişini Böyük knyaz Mixail Nikolayveçin icazəsi ilə Rusiya Maliyyə Nazirliyində Bakı dənizçilik siniflərinin açılmasına dair müzakirələr aparıb.

1878-ci il

Nobel qardaşlarının inşa etdirdiyi dünyada ilk neftdaşıyan "Zərdüşt" tankeri Xəzər dənizində üzməyə başlayıb.

11 may 1879-cu il

"Kavkaz i Merkuri" Cəmiyyətinin nizamnaməsində kiçik dəyişiklik edilib.

1880-ci il

"Kavkaz i Merkuri" şirkətinin Bakıdakı dəniz körpüsündə ilk dəfə elektrik fənləri quraşdırılıb.

7 noyabr 1881-ci il

Bakı qubernatorunun əmri ilə 2-ci dərəcəli kapitan N.Filipov Bakı dənizçilik siniflərinin rəisi və xüsusi dənizçilik elmləri üzrə böyük müəllim təsdiq edilib.

8 noyabr 1881-ci il

İmperator II Aleksandr adına Bakı dənizçilik siniflərinin təntənəli açılışı olub və noyabrın 16-dan dərslər başlanıb.

29 may 1884-cü il

"Kavkaz i Merkuri" Cəmiyyətinin nizamnaməsində yeni dəyişikliklər imperator III Aleksandr tərəfindən təsdiq olunub.

1896-cı il

“Kavkaz i Merkuri” Cəmiyyətinin gəmiçilik sahəsində tətbiq etdiyi mütərəqqi yeniliklərə görə Nijni Novqorodda təşkil olunan Ümumrusiya gəmiçilik sərəgisində şirkətə öz gəmiləri üzərində Rusiyanın dövlət gerbini yerləşdirmək hüququ verilib.

12 aprel 1899-cu il

Rusiya imperatoru III Aleksandr “Kavkaz i Merkuri” Cəmiyyətinin yeni nizamnaməsini təsdiq edib.

3 iyun 1902-ci il

“Dənizsahili ticarət limanlarının yerli idarəetməsi haqqında əsasnamə” təsdiq edilib və həmin sənədə əsasən iyulun 1-dən Bakı Ticarət Limanının işə başlamsı barədə göstəriş verilib.

1903-cü il

İlk daxiliyanma mühərrikli “Vandal” və “Sarmat” tanker-teploxodları Xəzər dənizində istismar olunmağa başlayıb.

1904-cü il

“Kavkaz i Merkuri”, “Vostoçnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” və “Rusiya Nəqliyyat və Sığorta Cəmiyyəti” birlikdə İran Nəqliyyat Bürosu təşkil ediblər.

1 iyul 1905-ci il

Bakı şəhərində üçsinifli gəmi mexanikləri məktəbinin açılması barədə əmr verilib.

Oktyabr, 1908-ci il

İlk reversivli iki mühərrikə çalışan “Delo” tanker-teploxodu Xəzər dənizində neft məhsulları daşımağa başlayıb.

21 may 1908-ci il

“Kavkaz i Merkuri” Cəmiyyətinin yaradılmasının 50 illiyi qeyd edilib.

24 noyabr 1911-ci il

“Kavkaz i Merkuri” “Vostoçnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” ilə birlikdə Kür-Xəzər Gəmiçiliyi Səhmdar Cəmiyyətinin əmlakını 1.750.000 rubla alıb. Səhmdar Cəmiyyətin səhmlərinin əksəriyyəti H.Z.Tağıyevdə olduğundan cəmiyyət “Tağıyevin şirkəti” kimi tanınıb və alqı-satqı müqaviləsi onunla bağlanıb.

1913-cü il

“Kavkaz i Merkuri” Cəmiyyəti ilə “Vostoçnoye” Yük Anbarları Cəmiyyəti” birləşdirilib və birgə müəssisə “Kavkaz, Merkuri və Vostoçnoye”, qısaca “Kamvo” adlandırılıb.

23 yanvar 1918-ci il

Rusiya Xalq Komissarları Sovetinin sədri V.İ.Lenin “Donanmanın milliləşdirilməsi haqqında” dekret imzalayıb.

6 iyun 1918-ci il

“Bakı kommunası” Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında dekret imzalayıb, həmin dekretin tələbilə milliləşdirilmiş Xəzər Ticarət Donanmasının idarə edilməsi məqsədilə Xəzər Vilayət Su Nəqliyyatı İdarəsi təsis olunub.

7 oktyabr 1918-ci il

Azərbaycan Cümhuriyyətinin Nazirlər Şurası Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında “Bakı kommunası”nın dekretini ləğv edib, Xəzər dənizinin gəmiçilik təsərrüfatı Yollar Nazirliyinin tərkibinə daxil olunub.

16 oktyabr 1918-ci il

Yollar naziri Xudadat bəy Məlik-Aslanovun əmri ilə Bakı Ticarət Limanının idarəetməsi bərpa edilib və liman rəisi vəzifəsinin icrası müvəqqəti olaraq Yollar Nazirliyinin mühəndisi Pavel Pototskiyə həvalə olunub.

2 noyabr 1918-ci il

Yollar Nazirliyinin müvəkkili P.Pototski və "Kavkaz i Merkuri" və "Vostoçnoye" Yük Anbarları Cəmiyyəti'nin mühəndisi N.Spektorski tərəfindən imzalanmış akta əsasən hər iki cəmiyyətə məxsus gəmilər, teploxodlar, barkaslar və digər üzümə vasitələri, eləcə də mexaniki zavodlar, ellinqlər, emalatxanalar, material anbarları, körpülər, yük anbarları, yaşayış evləri və s. əmlak öz sahiblərinə qaytarılıb.

18 noyabr 1918-ci il

Xəzər Ticarət Donanması general U.Tomsonun rəhbərlik etdiyi ingilis qoşunlarının sərəncamına verilib.

25 noyabr 1918-ci il

Xəzər dəniz nəqliyyatının idarə olunması məqsədilə Bakıda Böyük Britaniya Dəniz Nəqliyyatı idarəsi təşkil edilib. Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinə rəhbərlik etmək isə ticarət donanmasının zabit-nəzarətçisi mayor Brauna həvalə olunub.

25 noyabr 1918-ci il

Zabit-nəzarətçi mayor Braunun sərəncamı ilə ticarət limanının rəisi vəzifəsinə A.F.Danilov təyin edilib.

24 avqust 1919-cu il

İngilis qoşunlarının Bakıdan getməsi ilə əlaqədar Böyük Britaniya Dəniz Nəqliyyatı idarəsi ləğv olunub.

1 dekabr 1919-cu il

Azərbaycan Cümhuriyyəti Yollar nazirinin əmri ilə mühəndis-metallurq Çingiz Xan İldırım Sultan Yollar Nazirliyinin Su Nəqliyyatı üzrə xüsusi müvəkkilinin müavini təyin edilib.

4 aprel 1920-ci il

Bakıda mayedaşıyan gəmi sahiblərinin gəmiçiliyin problemlərinə həsr edilmiş ümumi yığıncağı keçirilib.

30 aprel 1920-ci il

Bakıdan Həştərxana neft daşımaları bərpa olunub.

12 may 1920-ci il

RSFSR Əmək və Müdafiə Şurasının sədri Vladimir Ulyanov-Lenin Sovet Rusiyasının bütün su yollarında hərbi vəziyyət elan olunması barədə dekret imzalayıb.

May, 1920-ci il

Su nəqliyyatına rəhbərlik məqsədi ilə Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı Şurasının nəzdində Xəzər Müvəqqəti Su Nəqliyyatı idarəsi yaradılıb.

21 may 1920-ci il

Rusiya Baş Su Nəqliyyatı İdarəsinin ("Qlavvod") rəisi Yakuşev Xəzərdə Dəniz Nəqliyyatı haqqında əsasnaməni təsdiq edib. Həmin əsasnaməyə görə Xəzər dənizində vəziyyət dəyişənə qədər Bakıda Vilayət Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi ("Mortran") yaradılıb.

28 may 1920-ci il

Rusiya Baş Su Nəqliyyatı İdarəsi rəisinin əmri ilə Rusiya Çay Gəmiçiliyinin baş müfəttişi N.A.Tuçkov Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin rəisi təyin edilib.

6 iyun 1920-ci il

“Kommunist” (rus dilində) qəzetində Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında dekret dərc edilib.

10 iyun 1920-ci il

“Kavkaz i Merkuri” cəmiyyətinə məxsus “Prezident Kryüger” gəmisinin adı bolşevik Fyodor Qubanovun şərəfinə “Fedyə Qubanov” adlandırılıb.

10 oktyabr 1920-ci il

“Aslan” gəmisinin adı dəyişdirilərək “Yol. Petrov” qoyulub.

Oktyabr, 1920-ci il

Ləğv edilmiş Bakı Uzaq Səfərlər Dənizçilik Məktəbi və onun hazırlıq sinifləri olan Gəmi Mexanikləri Məktəbinin bazasında Su Nəqliyyatı Texnikumu təşkil edilib.

1 noyabr 1920-ci il

N.Nərimanovun imzaladığı dekretlə Azərbaycan Sovet Sosialist Respublikasının bütün Xalq Komissarlarına və idarələrinə elan edilib ki, Rusiya Xalq Komissarları Sovetinin su nəqliyyatına aid olan bütün dekretləri Azərbaycan respublikasının ərazisinə də şamil olunur.

12 noyabr 1920-ci il

Xalq Yollar Komissarının əmri ilə Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsinin nəzdində Hərbi İnqilabi Tribunal yaradılıb.

10 dekabr 1920-ci il

Ümumrusiya Mərkəzi İcraiyyə Komitəsinin “Xəzər dəniz nəqliyyatının idarə olunması haqqında” 525 nömrəli dekretinə əsasən Xəzər dənizinin quru yük və mayedaşıyan bütün ticarət donanması, eləcə də Xəzər dənizindəki bütün ticarət limanları, dəniz agentlikləri və dəniz qurğuları RSFSR Xalq Yollar Komissarlığının tabeliyinə verilib.

Ticarət donanması və qurğuların idarə olunması məqsədilə RSFSR Xalq Yollar Komissarlığına tabe olan yerli “Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi” yaradılıb.

5 aprel 1921-ci il

Xəzər dənizində ilk bolşevik naviqasiyası başlanıb.

10 yanvar 1922-ci il

RSFSR Xalq Yollar Komissarlığının əmri ilə Xəzər Dəniz Nəqliyyatı İdarəsi rus dilində qısaca “Kaspops” adlandırılan Xəzər Dairəsi Dəniz Yolları İdarəsinə çevrilib.

15 mart 1922-ci il

RSFSR Xalq Yollar Komissarının əmri ilə Xalq Yollar Komissarlığının müvəkkili Dmitri Poluyan Xəzər Dairəsi Dəniz Yolları İdarəsinin rəisi vəzifəsinə təyin edilib.

13 iyun 1922-ci il

RSFSR Əmək və Müdafiə Şurasının təsdiq etdiyi əsasnaməyə görə “Kaspops” ləğv edilərək Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi təşkil olunub.

1 sentyabr 1922-ci il

Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi (“Qokasp”) fəaliyyətə başlayıb. D.Poluyan yenidən İdarə Heyətinin sədri, Q.İlariyonov, Ç.İldırım və A.Serebrovski İdarə Heyətinin üzvləri, M.Xolodovski isə sərəncamverici direktor təyin olunub.

7 sentyabr 1923-cü il

SSRİ Əmək və Müdafiə Şurasının sədr müavini A.Rıkov Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin səhmləşdirilməsi və Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin ("Qokasp") "Xəzər Gəmiçiliyi" Səhmdar Cəmiyyətinə çevrilməsi barədə əmr imzalayıb.

10 sentyabr 1923-cü il

Xalq Yollar Komissarlığının sərəncamı ilə səhmdar cəmiyyəti yaradılana qədər Xəzər gəmiçiliyinin idarə olunması məqsədilə Müvəqqəti İdarə Heyəti yaradılıb.

23 oktyabr 1923-cü il

Müvəqqəti İdarə Heyəti "Xəzər Gəmiçiliyi" Səhmdar Cəmiyyətinin qısaca "KASPAR" adlandırılması barədə sərəncam verib.

14 mart 1925-ci il

SSRİ Əmək və Müdafiə Şurasının qərarı ilə dəniz ticarət donanmasının gəmiqayırma proqramı təsdiq olunub.

20 oktyabr 1925-ci il

SSRİ Xalq Yollar Komissarının əmri ilə Frans Boquş "Xəzər Gəmiçiliyi" İdarə Heyətinin sədri təyin edilib.

30 yanvar 1931-ci il

SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarlığı təsis edilib. Bu vaxta qədər Xalq Yollar Komissarlığının nəzdində fəaliyyət göstərən çay və dəniz nəqliyyatı təsərrüfatı yeni komissarlığa verilib.

15 mart 1934-cü il

SSRİ Xalq Komissarları Soveti "Su nəqliyyatı idarəetmə orqanlarının yenidən qurulması haqqında" qərar qəbul edib. Həmin qərarla vaxtilə səhmdar cəmiyyət kimi fəaliyyət göstərən Xəzər gəmiçiliyi Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinə çevrilib.

26 mart 1934-cü il

Xalq Su Nəqliyyatı Komissarı "Dəniz Nəqliyyatı İdarələri yerli orqanlarının yenidən qurulması haqqında" 93 nömrəli əmr imzalayıb. Həmin əmrə əsasən Xəzər dənizindəki bütün dəniz ticarət limanları, Vano Sturua adına emalatxanlarla birlikdə Xəzər Dənizibini dərinləşdirmə bazası, Bakıdakı "Paris Kommunası" və "Zakfederasiya" adına gəmi təmiri zavodları Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin sərəncamına verilib.

11 aprel 1934-cü il

Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin işinin daha da təkmilləşdirilməsi məqsədilə SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarının əmri ilə Həştərxan Reyd Donanması müstəqil təsərrüfat hesablı təşkilat kimi Xəzər Dəniz Donanması İdarəsinin rəisinin tabeliyinə verilib.

28 may 1935-ci il

Krasnovodsk şəhərindən neft dolu yüklə Həştərxana istiqamət götürən "Sovet Azərbaycanı" gəmisində partlayış baş verib və yanğın törənib. Faciə zamanı gəmi heyətinin üzvləri də daxil olmaqla 27 nəfər həlak olub.

İyun, 1935-ci il

Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi Vyaçeslav Zof vəzivəsindən azad edilib, 1936-cı ilin dekabrında həbs olunub, antisovet terror təşkilatında iştirak etməkdə təqsirləndirilərək 1937-ci il iyunun 19-da onun barəsində ölüm hökmü çıxarılıb. Hökm növbəti gün – iyunun 20-də icra edilib.

21 may 1937-ci il

SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarı Paxomovun əmri ilə məhkəmə məsuliyyətinə cəlb edildiyi üçün İvan Menyaylov Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsindən azad olunub.

29 aprel 1937-ci il

Azərbaycan K(b)P MK-nin bürosunun qərarı ilə Həsən Rəhmanov başqa işə keçməsi ilə əlaqədar (o, Naxçıvan Muxtar Respublikası Mərkəzi Komitəsinin birinci katibi təyin edilmişdi) Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin Siyasi Şöbəsinin rəisi vəzifəsindən azad olunub.

16 dekabr 1937-ci il

Cəmi dörd ay Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi olmuş Nikolay Enqver əks-inqilabi fəaliyyətə görə Azərbaycan KP MK-nin binasında həbs edilib.

23 aprel 1937-ci il

SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı Komissarının əmri ilə "Rıkov" gəmisi "Sovet Ermənistanı", "Buxarin" gəmisi "Sovet Gürcüstanı" və "Tomski" gəmisi "Çkalov" adlandırılıb.

27 mart 1938-ci il

Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi iki yerə - "Kasptanker" Neftdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsi və "Kaspflot" Quru Yükdəşimə Gəmiçiliyi İdarələrinə bölünüb.

Aprel, 1938-ci il

Uzun illər su nəqliyyatında çalışmış Aleksandr Qrebenşikov Xəzər Neftdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsi - "Kasptanker"ə rəis təyin olunub.

8 aprel 1938-ci il

Sonralar adı sovet repressiya maşınının simvoluna çevrilən Nikolay Yejov SSRİ Xalq Su Nəqliyyatı komissarı təyin edilib.

4 may 1938-ci il

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsinin büro iclasında bu vaxta qədər Xəzər Gəmiçilik İdarəsi siyasi şöbəsinin rəisi vəzifəsini icra edən Filipp Matyuşev Xəzər Neftdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsi ("Kasptanker") siyasi şöbəsinin rəisi təyin olunub.

4 may 1938-ci il

Xəzər Quru Yükdəşimə Gəmiçiliyi İdarəsinin ("Kaspflot") siyasi şöbəsinə rəhbərlik Həsən Zeynalova həvalə edilib.

1939-cu il

SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin fərmanı ilə SSRİ Xalq Dəniz Donanması və SSRİ Xalq Çay Donanması komissarlıqları yaradılıb.

11 noyabr 1939-cu il

Azərbaycan K(b)P MK bürosu "Kasptanker" in istismar idarəsinin rəisi Rəhimov Mahmud Cəfərqulu oğlunun "Kasptanker" də rəhbər vəzifədə istifadə olunmasına etiraz etmədəyi barədə SSRİ Xalq Dəniz Donanması komissarı Komarovskiyə məlumat göndərib.

21 iyun 1940-cı il

Azərbaycan K(b)P MK bürosu 1939-cu ildən "Kasptanker" in rəisi vəzifəsini müvəqqəti icra edən Filipp Matyuşevi idarənin rəisi vəzifəsinə təsdiq edib.

Dekabr 1940-cı il

"Kasptanker" in Dənizçilər İttifaqı Respublika Komitəsinin sədri Nikolay Muxin "Kasptanker" in siyasi şöbəsinin rəis müavini təyin edilib.

28 iyun 1941-ci il

“Kaspflot” ilk döyüş tapşırığı alıb: 12 min nəfərlik ordu hissəsini və bununla birlikdə 8 min ton hərbi-strateji əhəmiyyətli yükü Krasnovodskdan Bakıya çatdırmaq!

İyun, 1941-ci il

“Zakfederasiya” adına gəmi təmiri zavodu aviasiya bombaları istehsal etməyə başlayıb. Vano Sturua adına gəmi təmiri zavoduna 5 adda hərbi təyinatlı məhsul istehsal etmək tapşırılıb.

8 iyul 1941-ci il

Xəzər donanmasının gəmilərinin şəxsi heyətinin hərbi biliklərə yiyələnməsi haqqında məcburi qayda tətbiq olunub.

22 avqust 1941-ci il

“Kaspflot” və “Kasptanker”in zenit qurğuları ilə silahlandırılmış gəmiləri İrana göndərilən hərbi hissələrin şəxsi heyətini Bakı limanından götürərək İran sahillərinə yola düşüb.

Sentyabr, 1941-ci il

Xəzər donanmasının gəmiləri həm də yaralıların daşınması işinə cəlb olunub. “Türkmənistan” və “Dağıstan” yük-sərnişin gəmiləri yenidən qurularaq üzən hospitallar kimi sanitariya xidməti göstərməyə başlayıb.

27 sentyabr 1941-ci il

Orta Asiyada çörək qıtlığı yarandığı üçün “Kaspflot”a Bakıdan Krasnovodsk 10 min ton taxıl məhsulları çatdırmaq barədə göstəriş verilib.

27 sentyabr 1941-ci il

Xəzərdə üzən gəmilərin “Madsona” tipli pulemyotlarla təchizatına başlanılıb.

24 oktyabr 1941-ci il

Krasnovodsk limanında yanğın baş verib, “Osetin” və “Orlyonok” gəmiləri yanıb.

15 may 1942-ci il

SSRİ Xalq Dəniz Donanması Komissarı “Neft məhsullarının Bakıdan şimala daşınması işini gücləndirmək tədbirləri haqqında” əmr imzalayıb.

20 iyun 1942-ci il

Volqa çayının mənsəbi üzərində ilk faşist qırıcı təyyarələri görünüb.

27 oktyabr 1942-ci il

Neft məhsulları ilə dolu “Ağamalioğlu” gəmisi Həştərxana çatarkən düşmən aviasiyasının hücumuna məruz qalıb, gəmidə yanğın baş verib.

Dekabr, 1942-ci il

Xəzərdəki iki gəmiçilik idarəsinə - “Kaspflot” və “Kasptanker”ə bir adamın – F.Matyuşevin rəhbərlik etməsi praktikasına son qoyulub. F.Matyuşev bundan sonra ancaq quru yük donanmasına rəhbərlik edib. “Kasptanker”in rəisi vəzifəsinə Mahmud Rəhimov təyin olunub.

1 noyabr 1943-cü il

Azərbaycan K(b)P MK bürosu dəniz donanmasında işləmək üçün 15-16 yaşlı şəhər gənclərindən dənizçilik məktəbinə qəbul üçün 300 nəfərin seçilməsi barədə qərar qəbul edib.

Mart, 1944-cü il

Cəbhəyə və bütövlükdə xalq təsərrüfatına quru yük və yanacaq daşınması planlarını vaxtılı-vaxtında yerinə yetirdiyinə görə Xəzər dənizçilərinin böyük bir qrupunun mükafatlandırılması haqqında qərar qəbul edilib. 18 nəfər Lenin ordeni ilə təltif olunub.

1 oktyabr 1944-cü il

“Stalin” tankerinin kapitanı Əlibala Rəcəbovun donanmada fəaliyyətinin 50 illiyi qeyd edilib.

10 mart 1944-cü il

SSRİ Xalq Dəniz Donanması Komissarı P.Şiršov ölkədəki dənizçilik məktəblərinin, o cümlədən Bakı dənizçilik texnikumunun dənizçilik məktəbi kimi yenidən qurulması haqqında əmr imzalayıb.

16 mart 1944-cü il

Azərbaycan K(b)P MK-nın büro iclasında “Azərbaycan SSR-də dəniz donanması üçün rəhbər kadrların hazırlanması tədbirləri haqqında” məsələ müzakirə edilib.

6 iyun 1945-ci il

Xəzər dənizində axtarış-kəşfiyyat işlərinin təşkili məqsədilə Azərbaycan Neft Ekspedisiyası yaradılıb.

23 iyul 1946-cı il

Azərbaycan K(b)P Mərkəzi Komitəsinin büro iclasında Mirzağa Xanməmmədov “Kaspflot”un siyasi şöbəsinin rəisi təsdiq edilib.

14 noyabr 1948-ci il

Sonralar Neft daşları kimi tanınacaq ərazidə axtarış-kəşfiyyat işləri aparmaq üçün xüsusi avadanlıqlar yüklənmiş “Pobeda” gəmisini Qara daşlara yan alıb.

7 may 1949-cu il

SSRİ Nazirlər Soveti “Azərbaycan SSR-də dəniz yataqlarının kəşfiyyatı və işlənməsinin üzən vasitələrlə təmin edilməsi haqqında” qərar qəbul edib. Həmin qərarla “Azneftkəşfiyyat” birliyinin nəzdində Üzən Vasitələr İdarəsi təşkil olunub.

31 oktyabr 1949-cu il

SSRİ Nazirlər Sovetinin “Azərbaycan SSR-in dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı və istismarı üzrə işlərin təşkilini yaxşılaşdırmaq tədbirləri haqqında” qərarına əsasən Bakıda dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı, neftin çıxarılması və dəniz neft mədənlərinin tikintisi üzrə “Azərdənizneft” birliyi təşkil olunub, Üzən Vasitələr İdarəsi “Azneftkəşfiyyat” birliyinin tərkibindən çıxarılıb.

4 noyabr 1949-cu il

SSRİ neft sənayesi Naziri “Azərdənizneft”-in nəzdində Üzən Vasitələr İdarəsinin təşkili barədə əmr verib.

7 noyabr 1949-cu il

Neft daşlarında ilk quyuyu fontan vurub.

23 noyabr 1949-cu il

Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının akademik-katibi vəzifəsində işləyən geologiya-mineralogiya elmləri doktoru Əhəd Yaqubov “Azərdənizneft” birliyinin rəisi, Dəniz Qazma Trestinin rəisi vəzifəsində çalışan Yusif Səfərov isə birliyin qazma işləri üzrə rəis müavini təyin edilib.

14 yanvar 1952-ci il

SSRİ Dəniz Donanması nazirinin müavini S.Bayev Neft daşları rayonunda süni ada yaratmaq məqsədilə dənizdə batırılmaq üçün nəzərdə tutulan daha beş gəminin siyahısını təsdiq edib: “26-ların xatirəsi”, “Lunaçarski”, “Səmərqənd”, “İskra” və “Sovet Gürcüstanı”.

10 iyul 1952-ci il

SSRİ Nazirlər Soveti Neft Sənayesi Nazirliyinin “Azərdənizneft” Birliyi üçün dənizçi mütəxəssislər hazırlanması məqsədilə Bakı şəhərində gəmisürənlər və gəmi mexanikləri ixtisası üzrə ildə 150 nəfər şagird qəbul etmək üçün Bakı Dənizçilik Məktəbinin filialının təşkil edilməsi barədə qərar qəbul edib.

22 yanvar 1953-cü il

SSRİ neft sənayesi nazirinin 144 nömrəli əmri ilə “Azərdənizneft” birliyinin Üzən Vasitələr İdarəsi ləğv edilib və “Azərdənizneft” birliyinin tərkibində Xəzər neft-mədən idarəsi – “Xəzərneftdonanma” (rus dilində: “Kaspnefteflot”) təşkil olunub.

20 aprel 1953-cü il

“Xəzərneftdonanma” SSRİ Maliyyə Nazirliyində dövlət reyestrində qeydiyyatda alınıb.

18 may 1953-cü il

SSRİ Nazirlər Soveti “Kasptanker” və “Kaspflot” gəmiçilik idarələrinin birləşdirilərək SSRİ Dəniz və Çay Donanmasının “Kaspar” Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi yaradılması haqqında qərar qəbul edib.

3 iyun 1953-cü il

Azərbaycan KP MK bürosu son illər “Kasptanker”in rəisi vəzifəsində çalışan Nikolay Pavloviç Muxini Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsinə təsdiq edib.

Yanvar, 1955-ci il

Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsində N.Muxini M.Xanməmmədov əvəz edib.

İyul, 1956-cı il

M.Xanməmmədov Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsindən azad edilərək “Kaspar”ın rəisinin birinci müavini təyin olunub. Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin sədr müavini vəzifəsində çalışan Mahmud Rəhimov Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi vəzifəsinə təyin edilib.

İyun, 1958-ci il

Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin tabeliyində olan Çay Nəqliyyatı İdarəsi Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin balansına verilib.

23 sentyabr 1958-ci il

Azərbaycan KP MK-nin bürosu Bakı Dənizçilik Məktəbinə Sovet İttifaqı Qəhrəmanı Qafur Məmmədovun adının verilməsi haqqında qərar qəbul edib.

5 iyul 1960-cı il

Azərbaycan KP MK bürosunun iclasında “Kaspar”ın 111 nəfər əməkdaşı dövlət təltiflərinə təqdim edilib. Onlardan 10 nəfərinə Lenin ordeni, 28 nəfərinə Qırmızı Əmək Bayrağı ordeni və s. orden və medallar verilməsi xahiş olunub.

3 avqust 1960-cı il

SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin fərmanı ilə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin “Mühəndis P. Pustoşkin” teploxodunun maşinisti Pyotr Melnikova Sosialist Əməyi Qəhrəmanı fəxri adı verilib.

3 avqust 1960-cı il

Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi Mahmud Rəhimov növbəti dəfə Lenin ordeni ilə təltif edilib. Bu yüksək ordenlə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin daha 10 əməkdaşı təltif olunub. 25 nəfər Qırmızı Əmək Bayrağına, 37 nəfər Şərəf nişanı ordeninə, 26 nəfər isə müxtəlif medallara layiq görülüb.

1965-ci il

“Krasnoye Sormovo” zavodu Xəzər Dəniz Neft Donanması üçün 250 tona qədər yükqaldırma gücünə malik “Koroğlu” kran gəmisinin tikintisini başa çatdırıb.

Sentyabr, 1978-ci il

Azərbaycan KP MK-nin birinci katibi Heydər Əliyev Azərbaycanda gəmiçiliyin problemləri ilə bağlı Sov. İKP MK-ya xüsusi məktub göndərüb.

Noyabr, 1981-ci il

Ulu öndər Heydər Əliyevin göstərişi ilə keçmişə hörmət, tarixə qiymət verilməsi məqsədilə Bakı Dənizçilik Məktəbinin 100 illik yubileyi, eləcə də “Xəzər dənizçisi” və “Moryak Kaspiya” hövzə qəzetlərinin ilk nömrəsinin çapdan çıxmasının 50 illiyi təntənəli şəkildə qeyd edilib.

20 iyul 1984-cü il

İstehsalat tapşırıqlarının uğurla yerinə yetirilməsi sahəsində nailiyyətlərinə görə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi Oktyabr inqilabı ordeni ilə təltif olunub.

24 yanvar 1992-ci il

Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti “Nəqliyyat və rabitə müəssisələrinin Azərbaycan Respublikasının yurisdiksiyasına verilməsi haqqında” qərar qəbul edib. Bundan sonra Xəzərdə üzən gəmilər üzərində 70 illik fasilədən sonra Azərbaycan Respublikasının bayrağı dalğalanmağa başlayıb...

22 oktyabr 2013-cü il

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması haqqında sərəncam imzalayıb.

10 yanvar 2014-cü il

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin fəaliyyətinin təşkili haqqında sərəncam imzalayıb.

Noyabr, 2016-cı il

“2016-2020-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı” təsdiq edilib.

BİBLİOQRAFIYA

Arxivlər

1. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Tarix Arxivi
2. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivi
3. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Foto-Kino Sənədləri Arxivi
4. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Siyasi Sənədlər Arxivi
5. Rusiya Dövlət Tarix Arxivi (Sankt Peterburq).
6. Rusiya Federasiyasının Dövlət Arxivi (Moskva)
7. Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivi (Moskva)
8. Rusiya Dövlət Kino-Foto Sənədləri Arxivi (Krasnoqorsk)
9. Sankt Peterburqun Mərkəzi Dövlət Kinofotofono Sənədlər Arxivi

Ədəbiyyat

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti (1918-1920). Parlament (Stenoqrafik hesabatlar). I cild. Bakı, 1998.
2. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti (1918-1920). Parlament (Stenoqrafik hesabatlar). II cild. Bakı, 1998.
3. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. I cild. Bakı, 2005.
4. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. II cild. Bakı, 2005.
5. Kərimov Ə. Azərbaycanda gəmiçilik və gəmi təmirinin inkişafına dair (1920-1932-ci illər). Azərbaycan SSR EA-nın Xəbərləri. İqtisadiyyat. 1974, № 4.
6. Xəzər Dəniz gəmiçiliyi: XIX əsrdən XXI əsrə. Bakı, 1998.
7. Üzən neft-qaz mədəni qurğuları / R. N. Qarayev, M. İ. Mədətov ; red. R. N. Qarayev. Bakı, 2004.

Rus dilində

1. «Кавказ и Меркурий». Волга, Кама и Каспийское море. 1914.
2. Айдамиров Т. Вывоз Бакинской нефти из Азербайджана в конце XIX – начале XX вв. Баку, 2014.
3. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией: Том VII. Тифлис, 1878.
4. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией: Том IX. Тифлис, 1880.
5. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией: Том X. Тифлис, 1885.

6. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией: Том XI. Тифлис, 1888.
7. Алексушин, Глеб Владимирович. Автореферат диссертации на тему: Пароходное общество «Кавказ и Меркурий», 1995.
8. Алиев Ильхам. Каспийская нефть Азербайджана. Москва, 2003.
9. Алиев Натиг. Нефть и нефтяной фактор в экономике Азербайджана XXI веке. Баку, 2010.
10. Аслаева Р. Развитие технических средств транспорта нефти и нефтепродуктов по внутренним водоемам. Диссертация на соискание ученой степени кандидата технических наук. Уфа, 2014.
11. Барышников М.Н. Деловой мир России: Историко-биографический справочник. - С.-Петербург, 1998.
12. Временные правила внутреннего распорядка на судах Акционерного общества «Каспийское Пароходство» плавающих по Каспмору и р. Куре. Баку, 1929.
13. Генерал-майор Денстервиль. Британский империализм в Баку и Персии 1917-1918 (воспоминания). Перевод с английского. Тифлис, 1925.
14. Гусейнова Д.С. Рабочие-моряки Каспия (90-е годы XIX в. – 1907 г.). Баку, 1981.
15. Джалилов А.Г. Бакинский промышленный район и развитие Каспийского флота в конце XIX – начале XX века. Bakı Universitetinin Xəbərləri, Humanitar elmlər seriyası. 2010, №4.
16. Документы жизни и деятельности семьи Нобель 1801 – 1932. Под ред. профессора А.И. Мелуа. Том 12. Санкт-Петербург «Гуманистика», 2013.
17. Ергин Дэниел. Добыча. Всемирная история борьбы за нефть, денги и власть. Москва, 2016.
18. История торговли и промышленности в России. Под редакцией П.Х.Спасского. Том II. С.-Петербург, 1913.
19. История транспорта России (IX- начало XXI в.). Екатеринбург, 2010.
20. Наркомвод СССР. Сборник приказов и распоряжений. Октябрь, 1935. Баку, 1936.
21. Осбринк Б. Империя Нобелей: история о знаменитых шведах, Бакинской нефти и революции в России. Москва, 2014.
22. Осипов И. Остров семи кораблей. Москва, 1952.
23. Отчет о деятельности Акционерного Общества «Каспийское Пароходство» в 1926 году. Баку, 1927.
24. Отчет о деятельности Акционерного Общества «Каспийское Пароходство» в 1924-25 операционном году. Баку, 1926.
25. Отчет о деятельности Акционерного Общества «Каспийское Пароходство» в 1923-1924 операционном году. Баку, 1925.
26. Очерки истории российских фирм: вопросы собственности, управления, хозяйствования. Факультет менеджмента Санкт-Петербургского государственного университета, 2007.
27. Полное собрание законов Российской Империи. Том XXIV. Отделение первое. 1849. Санкт Петербург, 1850.

28. Полное собрание законов Российской Империи. Том XXXIII. Отделение первое. 1858. Санкт Петербург, 1860.
29. Полное собрание законов Российской Империи. Том XXXVIII. Отделение первое. 1865. Санкт Петербург, 1866.
30. Рахманова А.Г. Мемориал. Воспоминания, размышления, документальные свидетельства. Изд. 2-е, –СПб.: Островитянин, 2016.
31. Самедов В. Каспийский нефтеналивной флот (1874-1917). Баку, 2013.
32. Сборник узаконений и административных распоряжений, относящихся до торгового мореплавания и торговых портов. С.-Петербург, 1914.
33. Серов И. Записки из чемодана. Тайные дневники первого председателя КГБ, найденные через 25 лет после его смерти. Москва, 2017
34. Соглашение о прямом Закавказско-Каспийском через «Кавказ и Меркурий» товарном сообщении. С.-Петербург, 1889.
35. Список судов Восточного Общества Товарных Складов. Петроград, 1915.
36. Указатели действующих в империи акционерных предприятий. С.-Петербург, 1903.
37. Широкоград А. Борьба за Каспий и Каспийская флотилия. Москва, 2016.
38. Эдлинский С.Ф. Каспийский транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг. Москва, 1963.
39. Юсифзаде С.З. Азербайджано- Британские отношения в начале XX века. Баку, 2008.

İnternet resurları

1. <http://flot.com>
2. <http://istmat.info>
3. <http://www.acsc.az/>
4. <http://www.alexanderyakovlev.org>
5. <http://www.morflot.ru>
6. <http://www.morye.crimea.ua>
7. <http://www.shipslib.com>
8. <https://cyberleninka.ru>
9. www.ourbaku.com

MÜNDƏRİCAT

Giriş	2
-------------	---

I HİSSƏ

Xəzərdə gəmiçilik şirkəti olsun, olmasın?	5
I Pyotrun Xəzərlə bağlı planları.....	5
İranla sərfəli ticarət yolu	6
Qafqaz canişininin etirazı	7
Gəmiçilik siyasi işdir?	8
Knyaz Vorontsovun Xəzərlə bağlı planları.....	9

II HİSSƏ

“Kavkaz i Merkuri”dən başlanan yol	12
“Merkuri” şirkəti Qafqaza dəvət edilir	12
Xəzərdə gəmiçilik şirkəti yaratmağa yeni namizəd	13
Novoselskinin cəlbədicə şərtləti	15
Müzakirələrə Baryatinski də qoşulur.....	16
“Kavkaz” ilə “Merkuri”nin birləşməsi	17

III HİSSƏ

“Kavkaz i Merkuri” Bakıda	19
Olqa küçəsində məskunlaşan şirkət	19
Ellinq tikmək barədə müzakirələr.....	21
Bayılda ellinq tikmək olmaz	23
Cəmiyyətin Bakı anbarları	24
Artyomov qardaşlarının təsadüfi kəşfi	26
Gəmiçilikdə texniki tərəqqi dövrü.....	28
Dizel mühərrikləri və gəmiçilik.....	30
Bakı Dənizçilik Sinifləri necə yaranıb?	31
Bakı dənizçilik təhsilinin mərkəzi kimi	32
Bir daha İranla ticarət əlaqələri barədə	34
İran Nəqliyyat Bürosu.....	35

“Kavkaz i Merkuri” də neft çıxarmaq fikrinə düşür.....	37
Tağıyev gəmiçilik şirkətini niyə satır?.....	38
“Kavkaz i Merkuri”nin xidmətinə ehtiyac varmı?	39
Poçt daşımaları yenə “Kavkaz i Merkuri”yə etibar edilir	40
Bakı şəhər rəhbərliyi ilə münaqişə	42
Bütün hakimiyyət... o cümlədən gəmiçilik sovetlərə!	43

IV HİSSƏ

Əldən-ələ keçən Xəzər...	45
Bakıda ilkin sovetləşmə və gəmiçilik.....	45
Xəzər donanmasının birinci milliləşdirilməsi.....	47
Gəmilərdə bayraqlar dəyişdirilir	48
General Denstervil Xəzərdə gəmiçilik haqqında	49
Cümhuriyyətin gəmiçiliklə bağlı ilk qərarı.....	50
İngilislər yenidən Bakıya qayıdır	51
...Və Bakıda hərbi vəziyyət elan olunur	52
İngilislər Xəzər donanmasını ələ keçirir.....	54
Dənizçilər tətillər edir	54
Azərbaycan parlamentində müzakirələr	55
Rəsulzadənin həyəcanlı bəyanatı	56
Parlamentdə “gəmi vergisi” barədə müzakirə	57
“Könüllü ordu” və Xəzər donanması	58
İngilislər Bakını tərk edir	59
Gəmiçilik milli hökumətin tabeliyində.....	60
“Könüllü ordu”nun əsassız iddiası və.....	60
Çingiz İldırımından Pokrovskiyə qədər.....	61

V HİSSƏ

1920-ci illər: idarəetmədə yeni yollar axtarışı	63
Həştərxana neft daşımaları bərpa olunur	63
Dəniz nəqliyyatında ilk vəzifə təyinatları	63
Donanmanın milliləşdirilməsi haqqında dekret	65

Nərimanovun müvəqqəti hesab etdiyi əmr	67
Sovet gəmiləri üzərində aypara işarəsi?	68
Xəzərdə bolşevik naviqasiyası	69
Gəmiçiliyin rəhbəri Moskvaya çağrılır	71
Yeni idarə: Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi	73
İdarənin adı dəyişsə də, maliyyə problemləri həll edilmir	73
Sərxoşluqla mübarizə və gəmiçilikdə pul qıtlığı	74
Gəmiçilik idarəsi səhmdar cəmiyyətə çevrilir	75
Türkdilli gəmisürənlərə “yox” deyilir	77
Gəmiçiliyi maliyyə böhranından necə çıxarmalı?	78
Gəmiçilik 1913-cü il səviyyəsinə niyə çata bilmir?	79
Səhv göndərilmiş sənəd... ..	79
Köhnə gəmilər hələ də dənizdədir	80
Moskva “Kaspar”a yeni rəhbər göndərir, Bakıdan xəbərsiz... ..	81
Gəmiçilikdə “əksinqilabçı” axtarışı	82

VI HİSSƏ

Dəniz gəmiçiliyində 37-ci il dalğası	84
Dəniz nəqliyyatında yeni islahatlar	84
Xəzər Dəniz Donanması İdarəsi gücləndirilir	86
Siyasi şöbələrin qeyri-siyasi yükü	87
Daha bir struktur dəyişikliyi	88
“Sovet Azərbaycanı” gəmisinin faciəli sonu	88
Təqib və tərif	90
Partiya tapşırığının gücü	91
Xalq Su Nəqliyyatı komissarının Stalinə qəribə hesabatı	91
Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin daha bir rəisi işdən çıxarılır	92
Vəzifədən azad edilsin... və güllələnsin!	93
Həsən Rəhmanova sərt ittihamlar və həbs cəzası	94
M.C.Bağirov su nəqliyyatından niyə narazıdır?	96
Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi iki yerə bölünür	97

Mahmud Rəhimov yüksək vəzifəyə tövsiyə olunur 98

VII HİSSƏ

Xəzər donanması müharibə illərində	100
Dənizçilər hərbi rejimə keçir	100
Müharibə dövrünün sərt qaydaları	101
Fabrik və zavodların avadanlığı gəmilərlə daşınır	102
Gəmi təmirçiləri silah istehsalına başlayır	104
Dənizçilərin əsas vəzifəsi – neft məhsulları daşımaq	105
Stalin: “Lazım gəlsə, Bakı neft mədənləri partladılınsın!”	107
“Ağamalıoğlu” gəmisində yanğın və qəhrəmanlıq hekayəti	108
Xəzər dənizçiləri fasiləsiz işləyir	110
Xəzər dənizçilərinə yüksək mükafatlar	111
Dənizçilik təhsilinə diqqət artırılır	112
Müharibə başa çatır	113

VIII HİSSƏ

Xəzər gəmiçiliyi müharibədən sonra	115
Xəzərə yeni gəmilər lazımdır	115
Düşmən gəmiləri... Xəzər dənizində?	117
Yeni gəmilər alınmasına tələbat yenə var	117
Yeni ideya: neft məhsulları şəhərdən kənardə doldurulsun	119
Xəzərin dibindən neft çıxarılması tarixinə dair	120
İ.Stalin: Xəzər dənizi qurudulsun!	121
Geoloqlar Xəzərdə kəşfiyyata başlayır	122
Üzən vasitələrə ehtiyac çoxalır	122
Üzən Vasitələr İdarəsi təşkil edilir	123
“Qara daşlar”ın “Neft daşları”na çevrilməsi	125
Neft donanmasının yaradılması barədə təkliflər	127
Dənizçi kadrlara tələbat artır	128
“Yeddi gəmi adası” haqqında əfsanələr və həqiqət	129
Xəzər Dəniz Neft Donanması necə yarandı?	131

Neft daşlarında zəfər və... faciələr.....	132
“Kasptanker”lə “Kaspflot” yenidən birləşir	133
“Kaspar”ın yeni rəisi kimdir?.....	135
Əli Bayramov, yoxsa Qafur Məmmədov?	136
Mahmud Rəhimov niyə Sosialist Əməyi Qəhrəmanı ola bilmədi?	137
Dənizçilərin mətbuat orqanları və... ..	138
Xəzərdə daşımaların xarakteri dəyişir	138
Neft Donanması daha da təkmilləşdirilir	139
Heydər Əliyevin gəmiçilik sahəsində xidmətləri haqqında.....	140

IX HİSSƏ

Xəzər gəmiçiliyi yeni inkişaf mərhələsində.....	144
Gəmiçilik idarəsinin yenidən səhmdar cəmiyyətə çevrilməsi barədə	144
Gəmiçiliyin inkişafna dair dövlət proqramı	145
Gəmiçilikdə struktur islahatlarının ilk nəticələri.....	146
Prezidentin xeyir-duası ilə səfərlərə	149
Dəniz nəqliyyatı donanması haqqında	151
Xəzər Dəniz Neft Donanmasının rolu artır.....	152
Müasir gəmi təmiri zavodları.....	153
Dənizçilik siniflərindən Dəniz Akademiyasına qədər	154

X HİSSƏ

Xəzərdə gəmiçilik tarixinin qısa xronikası	157
BİBLİOQRAFİYA.....	167

Müəllif	Müsəllim Həsənov
Redaktor	Elşən Əliyev
Layihənin koordinatoru	Mehman Mehdiyev
Korrektor	Süleyman Hacıyev
Dizayn və səhifələmə	"Setline" MMC
Mətbəə	"Max Ofset" MMC
Tiraj	200 ədəd