

Мусаллим Гасанов

Судоходство в Азербайджане: документальная история

Посвящается 160-летию
Азербайджанского Каспийского морского пароходства

Книга составлена по заказу ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство».

Баку-2018

Введение

Бытует мнение, что жизнь на Земле зародилась в воде; это предположение от древних философов подтверждает и современная наука. Вода – источник жизни и процветания человечества: без нее невозможна жизнь человека и живая природа....

Океаны, моря, реки, озера, покрывающие более семидесяти процентов земной поверхности, как разъединяют, так и объединяют части Земли на суше: еще до нашей эры люди для передвижения и грузоперевозок по воде сооружали плоты из обычных бревен. Несколько позднее стали строить плоты из камыша и папируса.

Кому первым пришла мысль пользоваться подобными примитивными средствами для передвижения на воде - жителям Европы или далёкой Америки? Неизвестно. Однако известно то, что останкам самой древней лодки, обнаруженным во время археологических раскопок на территории современной Англии и Дании, приблизительно 9 тысяч лет.

В свое время знаменитый норвежский путешественник и исследователь Тур Хейердал обозначил этот исторический прогресс следующим образом: человек, ещё задолго до того, как стал передвигаться на колёсах, стал применять паруса. Согласно научным исследованиям, в северных странах еще с древних времён, а в Месопотамской низменности в VIII веке до нашей эры начали сооружать плавучие средства из коры деревьев и шкур животных. В Бенгалии из обожжённой глины делали круглые лодки. Культура междуречья в Египте, Месопотамии, Индии и Китае развивалась в эпоху бронзы, примерно 6 000 лет назад. В это время, вероятно, появились и папирусные лодки. Согласно историческим источникам, в древний период по Чёрному морю ходили многочисленные суда.

До нас дошли сведения о том, что в III тысячелетии до н.э. на южном побережье этого моря в Ираклионе греческая колония имела военный и торговый флот, у Боспорского царя Митридата было 400 кораблей. Свой флот был даже у скифов, а готы выходили в море целой армией. До наших дней дошли легенды и о большом парусном корабле “Leantofor”, нос которого украшала голова льва. В 90-е годы прошлого века во время археологических работ, проведенных сотрудниками Европейского института подводной археологии (Франция), на дне залива Абу-Кир в египетской части Средиземного моря, при исследовании руин города Тоник-Гераклея было обнаружено кладбище древних судов. Сообщается, что на территории разрушенного города было обнаружено 64 корабля и до 700 якорей.

В целом, мореходство сыграло важную роль в покорении и исследовании Земли. Именно бесконечные путешествия скандинавских викингов и испанских моряков по океанам определили географические границы мира.

Путь от примитивных плотов и до создания больших кораблей, способных бороздить воды океанов, был не легким. Для спокойного и безопасного передвижения по воде, которая иногда может быть покорной и тихой, а порой обрушиться со всей силой на берег, люди всегда находились в поисках новых изобретений, пытались совершенствовать способы плавания. Видимо, поэтому говорят, что история судостроения в мире и, в целом, возраст пароходства измеряется тысячелетиями.

Пароходство, в том числе судостроительная промышленность, появилось из-за необходимости

развития торговли между народами, которые живут друг от друга на большом расстоянии. С этой точки зрения, расположенное на стыке торговых путей Востока и Запада Каспийское море еще в древние времена играло важную роль в создании экономических отношений между странами и народами.

Не случайно изображение лодок на гобустанских наскальных рисунках, являющихся каменной летописью истории Азербайджана. Поселившиеся на побережье Каспия наши предки умело увековечили на этих рисунках свои морские приключения, рыболовство, путешествия.

Не только наскальные рисунки, но и археологические исследования доказывают существование пароходства на Каспии в древний период, еще со времён неолита. Во время подводной археологической экспедиции, проведенной в 1968-1986 гг. в азербайджанской части моря - в зоне Бильгях, специалисты обнаружили каменные якоря, которые, как предполагается, использовались с античного периода до средних веков.

Еще один факт, проливающий свет на историю каспийского пароходства, - находка в 1980-х годах железных якорей. Предполагается, что сохранные в археологическом фонде Национального музея истории Азербайджана эти якоря с четырьмя рогами использовались в XIV-XVI веках. Археологические находки позволили ученым выдвинуть новые предположения по развитию судоходства в Каспийском море. По их заключению, в тот период Каспийское пароходство достигло такого уровня развития, когда в водах Каспия уже плавали крупнотоннажные суда. Обнаруженные на дне моря якорные цепи XVIII-XIX вв. позволяют представить процесс развития пароходства.

Историко-археологические факты дают основание говорить, что еще в античный период в Каспийском море плавали суда, в средние века Каспийское пароходство получило более интенсивный характер, а в начале X века российские суда впервые дошли до берегов Апшерона.

В исторических источниках также подтверждено расширение каспийской морской торговли во времена правления Ширваншахов. Есть сведения, что в тот период по Каспийскому морю налаживались торговые отношения с торговцами из Генуи и Венеции. Известный венецианский торговец и путешественник Марко Поло, посетивший в 1293 году Иран и нынешний Южный Азербайджан, описал город Ширван в «Книге о разнообразии мира», упомянул о перевозке жителями Генуи через Каспийское море шёлка.

Поэт, историк и географ Хамдулла Кэзвили, который был высшим должностным лицом в штате Эльхан, сообщил о развитии судоходной отрасли в Каспийском море и Бакинском порте. Использование Каспийского моря в экономических и военных целях занимало важное место в государственной политике Российской империи. В различных источниках сохранились подробные сведения о решениях царя Петра Первого, принятых по этому вопросу в начале XVIII века.

Идея восстановления водного транспорта в Каспийском море и учреждение пароходных компаний стали актуальными и в середине XIX века, в период, когда северные территории Азербайджана уже находились в составе России. Так, в поисках выгодных путей по обеспечению расположенного на Кавказе многочисленного войска продовольствием, боеприпасами и другими важными средствами, императорское величество приняло решение об использовании Каспийского моря для перевозки военных грузов. Правда, данная идея не сразу реализовалась, были проведены долгие и серьёзные обсуждения, высказаны различные спорные мнения. После продолжительных переписок, 21-го мая 1858 года российский император Александр II принял постановление: «...Императорское Величество согласно мнению Кавказского Комитета, высочайше соизволил повелеть: с целью организации пароходства, работающего согласно расписанию по рекам Волге, Оке, Каме и их притокам

объединить утвержденное в 1849 году пароходное общество «Меркурий» с Обществом пароходства и торговли по Каспийскому морю «Кавказ», устав фирмы которого был утвержден 15 апреля 1858 г.».

Созданная по приказу императора Александра II компания «Кавказ и Меркурий» функционировала до 20-х годов прошлого столетия, она внесла свой вклад в развитие водного транспорта, судоходной промышленности.

Однако, после становления советской власти в Азербайджане данная компания была ликвидирована, ее собственность перешла во власть нового большевистского правительства. После приобретения Азербайджаном независимости Каспийское пароходство превратилось в одно из ведущих транспортных управлений республики.



Общий вид на Каспийское море.

Дата создания общества «Кавказ и Меркурий»- 21 мая 1858 года отмечается как день создания Каспийской пароходной транспортной компании. От этой знаменательной даты ведёт своё начало история Закрытого Акционерного Общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство», созданного Распоряжением Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева от 22 октября 2013 года.

Эта книга проливает свет на начинающий с 1858 года 160-летний исторический путь Каспийского морского пароходства, которое сейчас функционирует согласно законодательству страны как закрытое акционерное общество, играет особую роль и значимость в развитии экономики Азербайджана, расширении международных транспортных связей. Книга рассказывает о различных этапах, успехах и достижениях этого пути.

ГЛАВА I

Быть или не быть судоходству на Каспии?

Планы Петра I по Каспийскому морю

Вот уже несколько столетий Каспийское море, которое решительно обосновалось на исторических и современных транспортных маршрутах по направлениям Восток - Запад, Юг - Север, своим удобным географическим положением вносит вклад в экономическое развитие и прогресс человечества. Начиная с древних времен, Каспийское море использовалось как торговый путь, связывающий страны Ближнего и Среднего Востока. Хотя русские торговцы появились на Каспии с X века, они долгое время не могли укрепить свои позиции. В годы правления царя Петра I придавалось особое значение использованию Каспийского моря в целях транспортных вопросов, и даже предпринимались меры военно - экономического характера. Так, в 1721 году одержавший победу в Северной войне Петр I, восстанавливает водный путь между Балтийским и Каспийским морями и задумывается о расширении торговых отношений России с восточными странами. С этой целью русский царь готовит военный поход на Каспий и поручает составить первые карты Каспийского моря. Изучаются возможности боевых действий на море. Для нападения на Иран строятся 59 новых судов, в июле 1722 года из Астрахани отправляются в путь 274 корабля и более 170-и лодок с десантом. Отправленная из Царицыно большая регулярная кавалерия продвигалась сухопутным путём вдоль побережья. В августе, объединившись у Аграханского залива, войска под командованием Петра I и Ф. М. Апраксина занимают Дербент. Вслед за этим, отряд из 14 судов из Астрахани направляется в иранский город Решт и в декабре 1722 года, высаживаясь в Энзелийском заливе, берет под контроль город Решт. В июне 1723 года из Астрахани отправляется Каспийская флотилия из 14 кораблей с четырехтысячным войском для взятия Баку. После четырехдневной бомбардировки русский десант входит в город. Боевые действия армии и флотилии способствовали заключению в сентябре 1723 года в Санкт-Петербурге мирного договора между Россией и Ираном. Согласно договору, к России «в вечное владение» отходили Дербент, Баку с прилегающими к ним землями, провинции Гилян, Мазандаран и Астрабад. Однако, после смерти Петра I военные действия приостанавливаются и флотилия приходит в упадок.

Карта Каспийского моря, опубликованная в 1723 году.



Судьба Каспия и вопрос о морской торговле нашли отражение в Гюлистанском договоре, подписанном 12 октября 1813 года между Россией и Ираном, разделившим Азербайджан на две части. В пятом пункте договора, провозглашающем Каспийское море внутренним морем России, говорится: «Российским купеческим судам, по прежнему обычаю, предоставляется право плавать у берегов Каспийского моря и приставать к оным, причем со стороны Ирана должна быть подаваема дружественная помощь во время кораблекрушения. Сие же самое право предоставляется и иранским купеческим судам, по прежнему обычаю, плавать по Каспийскому морю и приставать к берегам Российским, где взаимно, в случае кораблекрушения, должно быть оказываемо всякое пособие. В рассуждении же военных судов: то как, прежде войны, так равно во время мира и всегда Российский военный флаг один существовал на Каспийском море; то в сем уважении и теперь предоставляется ему одному прежнее право с тем, что кроме Российской Державы, никакая другая Держава не может иметь на Каспийском море военного флага». Положение о праве на пароходство на море, утвержденное в Гюлистанском договоре, было повторно отражено и в восьмом пункте известного мирного договора, заключенного 10 февраля 1828 года между Россией и Ираном в селе Туркменчай, расположенного недалеко от Тебриза. Кстати, вопрос о внесении этого пункта в договор имеет интересную историю. Так, Россия, как сторона-победитель, выдвигает требование о том, что с целью полного контроля над морем только она вправе держать военную флотилию на Каспии. Услышав данное требование русского царя, иранский шах сказал своему главному визирю: «Солёная вода, от нее никакой пользы, отдай, пусть польют этой водой могилы своих отцов.»

Выгодный торговый путь в Иран

После подписания Туркменчайского договора российское правительство начинает придавать особое значение расширению торговых связей с Ираном, выходу производимых в России товаров на иранский рынок. В августе 1828 года два чиновника Министерства финансов России Сальваторий и Хрипков были откомандированы на Южный Кавказ.

Согласно документу от 19 сентября 1828 года, предоставленному Тифлисским военным губернатором, генерал-адъютантом И.М. Сипягином заместителю Кавказа, графу И. Ф. Пашкевичу, эти два чиновника Министерства финансов прибыли на Кавказ с поручениями из 16 пунктов. А еще точнее они должны были вернуться с ответами на 16 вопросов. Переговоры должны были внести ясность торговым отношениям: «Какие товары импортируются из Ирана к нам, и какие должны быть экспортированы?»

Последующие вопросы непосредственно касались торговой сферы: как привлекаются к налогам экспортируемые в Иран товары; стоимость доставки российских товаров на иранский рынок; безопасен ли процесс отправки товаров из России в Иран и т. д.

В отчете, подготовленном чиновниками Министерства финансов, также подчеркивалось, что «основным торговым путём в Иран был и остается Каспийское море».

По их мнению, Бакинский порт очень удобный для перевозки всех видов грузов из Астрахани. Транспортировать товары из Баку в Тбилиси сухопутным путём очень сложно и практически невозможно. Поскольку тяжелые и недорогие товары облагаются налогом в каждом районе, и обходятся слишком дорого. Помимо этого, чиновники готовят отчет о том, какие товары могут быть обменены между Ираном и Россией, и выдвигают предложения о таможенном режиме между двумя странами.

Сложности в торговой сфере на Кавказе, в частности проблемы с доставкой российских товаров также были отражены в докладной генерал-адъютанта И.М. Сипягина, представленной министру финансов генерал-лейтенанту Е. А. Канкрину: «Через Каспийское и Чёрное моря можно упростить отношения между Грузией и внутренними губерниями России, однако ни

правительство, ни отдельные лица не позаботились об организации постоянного плавания судов из Астрахани в Баку и Черного моря в Редут-Кале». Генерал также напомнил министру финансов: «Будучи уверенным в выгодности этого удобного пути для отношений между Грузией и Россией, мне посчастливилось при содействии начальника Генштаба выразить свое мнение Его Величеству Императору относительно важности организации судоходных линий из Астрахани в Баку через Каспийское море и из Одессы в Редут-Кале через Черное море. Очень скоро, проложив удобный путь, этот край полностью оживится, и для его процветания откроются новые возможности».

В ответ на письмо генерала Сипягина министр финансов отметил, что организация пароходства в Каспийском море не в компетенции Министерства финансов. В то же время министр напомнил, что если будут устранены препятствия в грузоперевозке на дорогах между Баку и Тифлисом, то ожидаема значительная прибыль от торговли через Каспийское море.

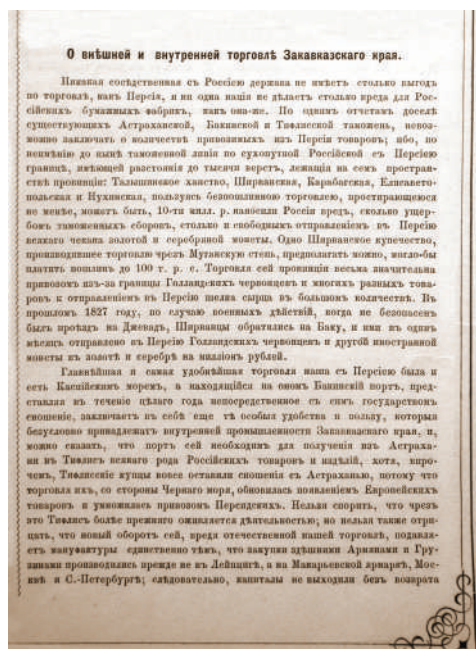
Вскоре, доклад генерала И.М. Сипягина «Об учреждении пароходного управления в Черном и Каспийском морях», представленный императору при содействии начальника Генерального штаба, дал требуемого результата.

Министр финансов генерал Е.Ф. Канкрин сообщает о хорошей новости: «В адресованном мне 14 апреля письме Его Величество Император повелевает построить два парохода мощностью 100 лошадиных сил для маршрута Одесса - Редут-Кале в Черном море, и один пароход мощностью 100 лошадиных сил для маршрута Астрахань-Баку в Каспийском море». Министр также сообщил, что для строительства трех пароходов, заводам даны соответствующие поручения, и выражена надежда, что с 1830 года суда будут готовы к плаванию.

При этом министр отмечает, что вопросы касательно того, в подчинении кого и в каких целях будут использованы пароходы, остаются открытыми. Он полагает, что суда в Каспийском море будут в подчинении начальника астраханского порта. Министр выражает надежду, что организация данной работы упростит отношения между Закавказским краем и Россией, а также позволит оживить торговлю среди местных жителей. Затем министр подчеркнул, что эти пароходы будут эксплуатироваться для перевозки различных писем, посылок, товаров и пассажиров. В тоже время, поручено подготовить предложение о грузах, условиях их принятия, об установлении цен для пассажиров и грузов, и других вопросах. Однако, приблизительно через месяц после этой переписки, 4 октября 1828 года генерал Сипягин, ожидая на мосту через реку Кура приезда кавказского наместника, графа Паскевича, простужается и через пару дней - 10 октября в возрасте 42 лет умирает от воспаления легких. Поэтому планы Тифлисского военного губернатора о пароходстве в Каспийском море остаются не завершенными.

Протест кавказского наместника

В апреле 1829 года новый военный губернатор Тифлиса предоставляет корреспонденцию своего предшественника по вопросам судоходства на Каспии графу И. Ф. Паскевичу. Получив эти сведения о пароходстве, кавказский наместник незамедлительно направляет письмо министру финансов, генералу Е. Ф. Канкрину: «... Прежде всего, считаю долгом сообщить, что



Из переписки о важности усиления торговых отношений между Россией и Ираном.

предложение генерала Сипягина о создании пароходства было представлено Санкт-Петербургу без моего ведома. Если бы спросили мое мнение относительно этого вопроса, тогда я отметил бы преждевременность создания пароходного управления для установления отношений между российскими губерниями и Грузией через Чёрное и Каспийское моря...”

В то время в правительственных кругах граф Паскевич, как герой недавно завершившейся российско-иранской войны, имел большое влияние. Поэтому он не мог принять «самоуправство» Тифлисского военного губернатора, который без его ведома вёл переговоры по Кавказу. Преждевременность создания пароходства в Каспийском море он объяснял следующим образом. Так, по его мнению, было бы благоразумно, вначале привести в порядок сухопутные пути в Закавказье, далее организовать по реке Кура пароходство от Тифлиса до Мингячевира, при условии очистки реки, поскольку многочисленные бревна в водах реки препятствовали передвижению. Наставник утверждал, что будет небольшой объем почтовых и грузовых перевозок, в том числе небольшое число пассажиров. Краткое содержание его письма заключалось в нецелесообразности создания пароходства в Чёрном и Каспийском морях лишь для перевозки писем, посылок и пассажиров.

Таким образом, граф Паскевич, выступая против организации пароходства в Чёрном и Каспийском морях, вновь напомнил в своём письме: «Если заранее спросили бы мое мнение об этом, то я отметил бы преждевременность создания в коммерческих целях пароходства».

Что стояло за выступлением кавказского наместника графа Паскевича против этой идеи? Факты, перечисленные им в подробном письме министру финансов или его попытка как генерала, победившего войну с Ираном, продемонстрировать знания в экономической сфере?

Ответить на эти вопросы сложно. Однако, то, что в письме два раза было использовано выражение «если спросили бы моё мнение...» говорит об обиде графа Паскевича на Тифлисского военного губернатора, который без его ведома провёл переговоры. Эту мысль подтверждают и последние предложения графа: «Наконец, для меня большая честь объявить, что как только с Божьей помощью успешно завершу войну в этом крае, незамедлительно приступлю к работам по созданию морских и сухопутных путей от Каспийского и Чёрного моря, в связи с этим запрошены финансовые ресурсы. Я особо займусь ремонтом дорог от Тифлиса до Баку и Поти. Если для грузоперевозок два моря будут соединены удобными и надёжными путями, вдоль дорог будут построены караван-сарай, и другие вспомогательные здания, и тогда, конечно, учреждение судоходного управления будет выгодным для соединения этого края с Россией».

Итак, у графа Паскевича были свои планы и цели по организации пароходства в Каспийском море. В любом случае с письмом Паскевича идея о создании пароходства на Каспийском море переходит на задний план. Но полностью об этой идее не забывают, время от времени проводятся обсуждения и высказываются мнения.

Пароходство и политика

Из сохранённых в архивах документов по организации пароходства на Каспийском море ясно, что во все времена идея создания и формирования пароходства считалась не только экономическим, но и политическим вопросом.

В 1839 году современник и друг А.С. Пушкина генерал-лейтенант Н. Н. Раевский по приказу царя был назначен начальником Черноморской береговой линии. Одной из главных задач, поставленных перед генералом, было строительство берегоукрепительных сооружений. Однако, хорошо знавший Кавказ, Раевский в переписке с Петербургом затрагивает значимость организации судоходства через реку Волга и Каспийское море, но исходя из политических соображений.

В 1840 году он написал «Записки о торговле с горцами и переселении на восточной берег».

В разделе, озаглавленном «О настоящем положении нашей торговли», повествуется, что английские компании прибрали к рукам всю торговлю в Малой Азии и Иране, выражена обеспокоенность вмешательством британских компаний в политические вопросы стран на этих территориях. Отмечается, что Закавказье при посредничестве Турции и Ирана заполнено товарами из Англии. Генерал Раевский с сожалением пишет, что все производимые в России товары из ярмарки Макарьев¹ доставляются в Тифлис через военно-грузинскую дорогу. «Нашим торговцам все ещё не приходит в голову, что товары из промышленного центра России - Москвы можно перевозить через реку Волга и Каспийское море», - говорится в записках. По-видимому, эти вопросы не касались прямых полномочий генерала Раевского, и он изложил свои мысли так: «..Хорошо было бы, если военно-грузинская дорога была бы не торговым маршрутом, а предназначалась бы для прохождения войск; все коммерческие товары и государственные грузы из Восточной России должны быть доставлены морским путём из Баку, а товары из Европы и Западной России прибывать по морю из Сухуми».

Это было мнение, гражданская позиция одного русского генерала, который не имел никакого отношения к организации пароходства. Однако, сложно сказать, было ли учтено его предложение или нет.

Между тем, в вопросе создания судоходства на коммерческой основе, прислушались к желанию и мнению другого русского генерала.

Прошло несколько лет, и значимость Каспийского пароходства еще больше увеличилась. Речь идет о князе М. С. Воронцове, который с декабря 1844 года по март 1854 года был главнокомандующим кавказских войск и кавказским наместником.

До назначения на Кавказ, Князь Воронцов был губернатором города Новороссийск, к созданию черноморского пароходства приступили при нём в 1828 году. Поэтому после нового назначения, Воронцов начинает организацию Каспийского и Куринского пароходства.

В январе 1852 года в ответ на запрос российского министра финансов относительно дальнейшей судьбы построенных для Каспийского моря двух судов, он письменно ответил: «...Благородная идея Его Величества Императора об усилении Каспийского пароходства в коммерческих целях чрезвычайно важна и значима для торговли на побережьях Астрахани, и реки Волга, а также в закавказских портах».

Князь предложил использовать один из этих судов для грузов, сообщил о подготовке запасов угля для судов и выразил желание о скорейшей реализации данной работы. В письме князь Воронцов особо подчеркнул, что «пароходное управление - коммерческое дело», однако по различным бюрократическим причинам астраханское пароходство не может добиться эффективности.

Планы князя Воронцова по Каспийскому морю

В мае 1853 года князь Воронцов в письме брату императора Александра II великому князю Константину Николаевичу поделился своими предложениями о развитии Каспийского торгового пароходства. Воронцов подчеркнул, что в будущем было бы целесообразнее построить в ведении адмиралтейства в Баку судоремонтные управления, предназначенные для коммерческих целей, и даже если возможно построить “Morton elling”².

Он особо отметил, что в этих целях будут израсходованы большие средства для закупки из Англии машин и строительства зданий, однако полученная прибыль погасит расходы. Князь

1. Имеется в виду Нижегородская ярмарка

2. Сооружение для выхода в море небольших судов, названо в честь английского инженера шотландского происхождения Мортон.

также сообщил об изучении возможностей строительства пристаней в бакинском бассейне для погрузки и разгрузки продовольствия, и высадки пассажиров. Воронцов написал, что для развития Каспийского пароходства привлекаются все силы. При этом подчеркивает необходимость в проведении дополнительных работ. Он отметил, что следует составить новую карту Каспийского моря, поскольку существующая карта неправильная. Помимо этого, отметил необходимость усиления работы по регулированию мелководья Волги, подчеркнув, что это вопрос первостепенной значимости, так как мелководье препятствует успешной и своевременной доставке государственных продуктов на побережье Каспийского моря, в Баку и Лянкяран». Князь Константин Николаевич одобрил предложения, выдвинутые Воронцовым, и дал соответствующие поручения по поставленным вопросам.

Есть интересные сведения и в другом отчете по развитию пароходства на Каспии и на реке Кура, представленном князем Воронцовым императорскому высочеству. Как написал наместник, в 1850 году специалистами было выявлено, что с проведением очистительных работ на территории от Зардаба до Мингячевира, будет возможно удобное плавание судов по этой реке. Так как создание условий для пароходства по реке Кура откроет возможности не только для доставки баржами армейского снабжения из Каспия до Мингячевира, но позволит открыть через Каспийское море и реку Волга дешевый транспортный путь между Закавказьем, Нижним Новгородом и Москвой.

Кстати, действующая еще с древних времён Нижегородская ярмарка в XIX веке вступила в этап особого развития. Не только из всей России, но и их многих стран Европы и Азии купцы привозили сюда свои товары. Несмотря на то, что в то время население Нижнего Новгорода насчитывало 20 тысяч человек, на местную ярмарку приезжали более 200 тысяч купцов. Поэтому российское правительство было заинтересовано в перевозке товаров и продукции из Нижегородской ярмарки в Закавказье и Иран. Создание на Каспии пароходства способствовало бы расширению торговых отношений между Нижегородской ярмаркой, Кавказом и Ираном. Это фактор присутствовал среди причин большой заинтересованности российского императорства, государственных чиновников, в том числе князя Воронцова в организации судоходства не только по Каспийскому морю, но и по реке Кура.

После тщательного анализа промышленной и коммерческой силы Закавказья, председатель учрежденного в то время пароходного комитета, тайный советник, барон Ф. Е. Мейендорф был убежден, что четко высчитанное водное сообщение - первичное условие для соединения России с этим краем с промышленной точки зрения. По его мнению, Каспийское море и река Кура

Отчёт князя М. Воронцова о Кавказе.



самый близкий и естественный способ соединить по реке Волга центр Империи с Закавказьем. Барон Ф. Е. Мейендорф напомнил, что намерение Великого Петра о расширении отношений с Кавказом через водное сообщение было главной задачей, можно сказать, всех главнокомандующих края начиная с 1801 года. Он писал: «С ноября 1850 года я неоднократно настаивал на реализации этого важного предложения. Были проведены собрания, созданы комитеты, и, наконец, было принято решение об исследовании Куры во второй раз».

Из заметок Мейендорфа известно, что в 1851 году, инженер-полковник Санковский и поручик Савич были откомандированы на Кавказ для измерения глубины реки. На основе расчетов князь Воронцов пишет докладную о создании пароходной службы по реке Кура во имя общих интересов, с учетом перевозки армейско-

го снабжения на киржимах³ через реку Кура. Император принимает предложение и с целью создания судоходной службы учреждается комитет под руководством барона Мейендорфа.

В начале 1851 года начинается очистка фарватера реки от деревьев. Уже ближе к концу 1852 года за счет большого труда на реке Кура был проложен до Мингячевира судоходный канал шириной не более 15-20 сажен⁴, из воды было извлечено более 500 карчей.

После все этого в декабре 1851 года этот же комитет заказывает у Нижегородского судостроительного учреждения баржу способную проплыть по реке Кура 8 месяцев в году. Длина железного парохода 105, ширина 18 футов⁵. 1 декабря пароход совершает рейд по реке Кура и за 29 дней при самой низкой скорости и 8-и тонным грузом прибывает в Мингячевир.

Для перевозки грузов из Мингячевира до Тифлиса закупаются 20 лошадей и 20 повозок. Перевозки продолжаются с февраля по ноябрь 1853 года. Таким образом, достигается первичная цель по водному сообщению.

Подтверждается рациональность водного сообщения протяженностью 600 вёрст⁶ от Куры до Мингячевира. Однако после мониторинга, стало ясно, что, при отсутствии стабильной судоходной линии на Каспийском море, в частности через реку Волга до Астрахани, нельзя говорить об успешности пароходства на реке Кура.

Начавшаяся в середине XIX века крымская война диктует новые условия на Кавказе. В декабре 1855 года российский император принимает решение об отправке на Кавказ дополнительных военных сил-дружин. Подобный шаг преследовал цель напомнить Ирану и местному мусульманскому населению о намерении России усилить свои позиции на Кавказе. Предполагалось, что летом дружины останутся в Баку, а зимой планировалось размещение их в казармах. Весной 1857 года, после акклиматизации, они должны были быть отправлены в бой. Таким образом, поручается доставить дружины на Кавказ через реку Волга и Каспийское море. Для реализации этой сложной операции, император приказывает арендовать в Самаре надежные суда, а для высадки отправленных на службу на Кавказ воинских частей использовать Бакинский порт, поскольку Баку самое безопасное место.

Для доставки воинских частей в Баку, было рекомендовано воспользоваться Волжским речным пароходством, в том числе 6 судами пароходной компании «Меркурий». В тот период в России функционировало много судоходных компаний и акционерных обществ. Но почему именно «Меркурий»?

3. Небольшое парусно-гребное судно

4. Старорусская единица измерения расстояния, равная 2,16 м

5. Единица измерения длины в английской и русской системе мер, равная 30,479 см

6. Русская единица измерения расстояния, равная 1,05 км

ГЛАВА II

Путь, начавшийся с «Кавказа и Меркурия»

Компанию «Меркурий» приглашают на Кавказ

Компания «Меркурий» была создана в 1849 году действительным статским советником В.В. Скрипицыным и статским советником Н.А. Жеребцовым. Название компании в уставе, утвержденном 9 апреля, указывалось так: «Пароходное общество «Меркурий» по Волге, Оке, Каме и их притокам».

В первом пункте устава говорилось, что общество учреждается для усиления судоходных сообщений в этих реках, а также для перевозки грузов посредством как можно дешёвых и маломерных судов.

Для начала планировалось построить четыре парохода: два по 460 лошадиных сил и два - по 200 лошадиных сил. Таким образом, с одобрения акционеров в будущем число пароходов должно было увеличиться в три раза.

Общий капитал «Меркурия» составлял 750 тысяч рублей. Компания «Меркурий», была создана на 15 лет, обязывалась внести свой вклад в речное пароходство России. Последующая ее деятельность не была обсуждена на общем собрании акционеров.

Известный в тот период промышленник Николай Александрович Новосельский вошел в состав директоров общества в 1853 году, и вскоре стал достаточно влиятельным человеком. В 1855 году приступил к руководству компанией «Меркурий».

Новосельский, родился в 1818 году в Курской губернии, еще в молодости был известен как деловой и предприимчивый предприниматель. В первые годы работы в пароходной сфере он привлекает внимание правительственных кругов своими успехами. Позже, в 1867 году становится главой города Одессы, в 1867 году особо отличается заслугами в восстановлении черноморской флотилии.

И не случайно, что в середине XX века во время обсуждений вопросов о создании Каспийского и Куринского пароходств, рассмотрения кандида-

Учредитель Общества «Кавказ и Меркурий» Н.А. Новосельский,



тур на пост председателя пароходного общества «Меркурий», внимание было акцентировано на Новосельском. В тот период, когда в 1853 году военный губернатор Астрахани и главнокомандующий астраханского порта контр-адмирал Н.А. Васильев был назначен на эту должность, царь Александр II на встрече с ним отметил выгодность создания Куринского торгового пароходства для доставки армейского снабжения на Кавказ.

Н.А. Новосельский дал добро на получившее от контр-адмирала предложение об учреждении Куринской пароходной компании и организации перевозок армейского снабжения: «Ваше Превосходительство, в ответ на сделанное мне ценное предложение, имею честь сообщить вам, что готов оказать свою помощь в уменьшении расходов в перевозке из Сальяна в Тифлис армейского снабжения и с особым удовольствием принимаю предложение об организации Куринской пароходной промышленности. Однако, новая сфера деятельности находится вдали от моей настоящей работы, поэтому мне придется вложить в это дело значительный капитал, в связи с этим прошу предоставить определенные льготы».

Льготы, о которых просил Новосельский, заключались в следующем:

«Во-первых: Предоставить на 5 лет исключительное право на перевозку провианта и других грузов из Сальяна в Мингячевир через реку Кура, а оттуда сухопутным путем в Тифлис.

Во-вторых: Кавказское руководство должно посодействовать в закупке по местным ценам дров для пароходов, и если будет нужно помочь в очистке реки Кура от карчей.

В-третьих: Осенью начальник Астраханского морского управления откомандирует вместе со мной или доверенным моим корабельным инженером человека для осмотра реки Кура, с тем чтобы, изучив местные условия и построить в соответствии с этим суда.

В четвёртых: Руководство пусть уже сейчас проинформирует, в каком объеме и в какое время года будет перевезен груз? Мне важно это знать для того, чтобы определить число и размер судов.

В-пятых: Что касается снижения цен на перевозку продовольствия, то на определенном этапе развития пароходства стоимость будет снижена, однако для первого времени я не могу снизить цены более чем на 10 %. Надеюсь, что в будущем будет возможным значительное снижение цен.

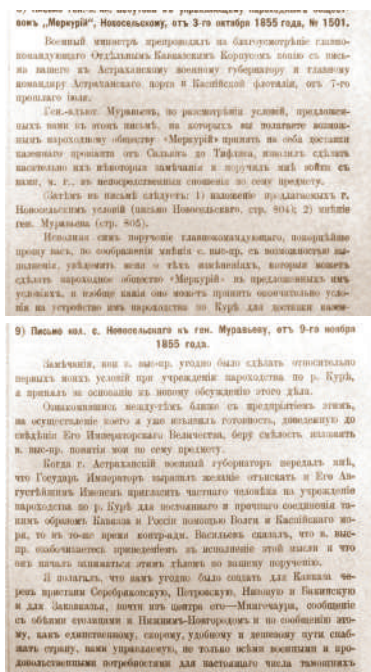
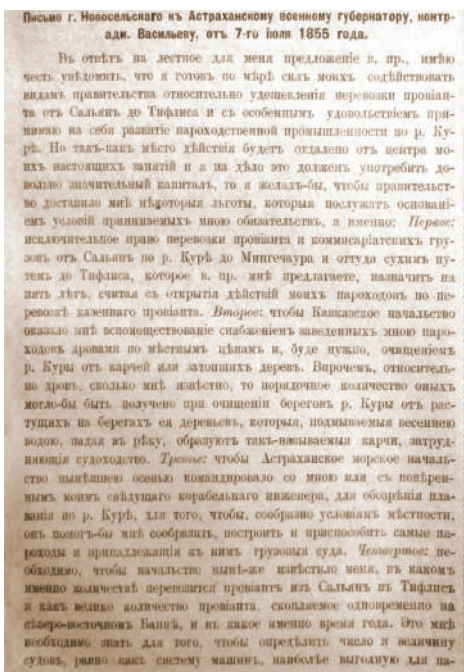
В-шестых: Если правительству выгодно доверить мне операции по перевозке продовольствия по реке Кура, в таком случае позволительно мне перевозка коммерческих грузов по реке Волга? (Здесь речь идет о внесении залога за перевозимые ценные предметы. За перевозку ценных предметов Новосельский намеревался ограничиться лишь внесением в залог своих судов).

В-седьмых: Если руководство примет вышеуказанные условия, тогда я готов дать поручения по отправке в необходимое место парохода и соответствующих материалов».

Новая кандидатура для создания пароходной компании

Условия, выдвинутые Н.А. Новосельским, были обсуждены в верхах и как результат этого в августе 1855 года ответственный за гражданскую администрацию Кавказа, генерал-лейтенант, князь В. О. Бебутов представил специальный отчет заместнику Кавказа в Тифлисе, генералу Н. Н. Муравьеву.

Ознакомившись с отчетом, заместитель отметил, что будет недостойно, если компания «Меркурий» возьмет на себя все обязательства по перевозке провианта из Мингячевира в Тифлис сухопутным путём. Он также не соглашается с условием о поручении Кавказскому руководству



очистки реки Кура и считает преждевременным вопрос об обеспечении пароходов дровами.

Генерал Муравьев подчеркивает возможность принятия 3, 4, 5 условий, выдвинутых Новосельским, при этом не соглашается с условием об использовании судов в качестве предмета залога за перевозимые продовольствия.

Таким образом, наместник поручает князю В. Бебутову начать прямые переговоры с руководством компании. Поэтому князь В. Бебутов пишет председателю общества «Меркурий», что генерал-адъютант Муравьев, рассмотрев представленные ус-

Переписка Н.А. Новосельского с высокопоставленными чиновниками России.

ловия, сделал ряд примечаний и поручил провести переговоры. В завершении письма князь предложил Новосельскому уточнить, какие изменения возможны в связи с поправками и определил окончательные условия. На этот раз Новосельский пишет Муравьеву более подробное письмо: «Замечания, которые Его Высочеству угодно было сделать относительно моих первых условий при учреждении каспийского пароходства, я принял за основание к новому обсуждению этого дела. При получении подобного предложения я подразумевал заказать от 8 до 10 больших скоростных пассажирских пароходов. Закупить дополнительно 5 пароходов для реки Кура».

В заключение письма Новосельский подтвердил согласие на изменение условий. Пока Новосельский обдумывал свои условия, представители правительства начинают переговоры по организации пароходства на Каспии с другим предпринимателем. Речь идет о губернском секретаре Ставассере, известном как предприниматель в судоходной сфере Волги и Каспия.

При определенных условиях он берет на себя обязательства по строительству паровых и парусных судов для перевозки провиантов и грузов из Астрахани в каспийские порта. Верховный главнокомандующий Кавказского корпуса Муравьев на основе выдвинутых Ставассером условий рекомендует поручить часть перевозки военных снабжений и военных грузов Ставассеру, а часть владельцам астраханских пароходов.

Таким образом, он преследует создать выгодную конкуренцию и надеется, что астраханские судовладельцы учтут эту конкуренцию, попрощаются со старыми судами и купят новые.

Однако, Ставассер затягивает с ответом до середины марта и к переговорам вновь подключается Новосельский.

Краткое содержание его писем военному губернатору Астрахани следующее: «готов заказывать глубиномерное устройство, суда, и незамедлительно приступить к работе; Есть один путь, чтобы спасти Куринское пароходство от банкротства - соединить Куру с Волгой через Каспий;

судоходство Куры тесно связано с созданием судоходства на Каспии и только в этом случае готов бесплатно перевозить почтовые грузы».

На этот раз, Новосельский, обещавший создание пароходства на Каспии, выдвигает всего два условия:

Во-первых: дать разрешение, без исключения, на эксплуатацию его судов на Каспии в течение 10 лет.

Во-вторых: дать возможность хотя бы на первых порах перевозить все предназначенные для Кавказа государственные грузы по прежним ценам.

Астраханский губернатор сравнивает предложения по организации пароходства двух предпринимателей Ставассера и Новосельского, и отдает предпочтение последнему. В связи с этим пишет военному министру: «... по моему мнению, правительство не только должно поощрять подобные работы, но и оказывать содействие». Губернатор также напоминает, что в настоящее время военные грузы перевозятся из Москвы на Кавказ сухопутным путем и обходятся очень дорого. Если организовать эти перевозки через Каспийское море, то казна значительно сэкономит.

Однако, сейчас такой возможности нет. Если на Каспии будет создано нормальное коммерческое пароходство, то возможно было по приемлемой цене доставить ценные военные грузы с места производства через Волгу в Каспийское море, а оттуда через Куру в центр Закавказья». Затем контр-адмирал представляет конкретные числа по перевозкам, расходы и прибыли, и делает вывод, что «эти цифры доказывают значимость передачи права на перевозку почтовых грузов, пассажиров и личных грузов каспийской пароходной компании».

Заманчивые предложения Новосельского

После долгих раздумий и определенных расследований, Астраханский губернатор решает, что правительство должно согласиться и оценить мнение Новосельского. «Если на Каспии будет создано пароходная компания, я предлагаю реализовать организацию и становление компании под руководством статского советника Новосельского. Таким образом, считаю справедливым привлечение к созданию этой компании также господина Ставассера, как одного из первых капиталистов, предложивших свой капитал для каспийского судоходства». Губернатор Васильев подчеркнул, что по полученным сведениям, этот вопрос был рассмотрен в Морском министерстве, и руководство министерства поддержало его предложения по объединению средств и деятельности Новосельского и Ставассера для реализации работ по созданию пароходства на Каспийском море. Контр-адмирал информирует об этом Новосельского и Ставассера, предлагает им согласовать между собой разработку устава новой объединенной компании и представить руководству.

В другом письме военного губернатора в Санкт-Петербург он раскрывает тонкости вопроса о привлечении Ставассера:

«Когда я стал руководителем Астраханской губернии, убедил местного капиталиста Ставассера в создании коммерческой пароходной компании в Каспийском море. В то время Ставассер для сбережения своего капитала, лишь попросил, чтобы ему дали на пять лет исключительное право на перевозку военного снабжения из Астрахани на Кавказ по установившейся за последние пять лет цене. В сравнении со средствами, которые учредитель потратит, это очень низкая цена».

Ставассеру предлагается перевозка части военного снабжения, причем по цене ниже, установленной за последние пять лет. Ставассер соглашается.

Между тем, Новосельский уже прибыл в Тифлис, а по возвращению на судне «Князь Воронцов» направился по реке Кура до Зардаба, осмотрел территорию реки на расстоянии 500 вёрст.

Во время этой поездки он полностью убеждается в выгодности идеи создания пароходной компании в Закавказье. После этой поездки в письме кавказскому наместнику он сообщает о своих условиях и уверяет, что в организации этой работы за короткий срок. Для сбережения капитала, который будет выделен, он выдвигает единственное условие: передать исключительное право по перевозке всего военного снабжения и груза до Мингячевира лишь ему.

Итак, относительно выгодного соединения реки Волга с центром Закавказья представлены идеи двух компаний. Предложение каждой компании само по себе заманчивое, однако, правительство считает, что будет эффективным объединить эти две организации.

По этой причине затягиваются обсуждения по созданию Каспийского пароходства. Сменяются чиновники, задействованные в этом вопросе.

Летом 1856 года на должность главнокомандующего Отдельного Кавказского корпуса и кавказского наместника назначается князь А.И. Барятинский. Отменяется должность Астраханского военного губернатора, самого активного инициатора и участника обсуждений по Каспийскому пароходству. На этот раз вопросами организации пароходства на Каспийском море занимается новый кавказский наместник.

К обсуждениям присоединяется Барятинский

С первых дней работы в Тифлисе князь Барятинский начинает уделять особое внимание работам по улучшению водных сообщений через Каспийское море и реку Волга, соединяющих Кавказ с российскими губерниями и основными промышленными пунктами.

Новый наместник считает эту дорогу самой правильной и полностью надежной для соединения Закавказья с Империей. Однако, по его мнению, выдвинутые статским советником Новосельским и губернским секретарём Ставассером предложения по созданию коммерческого пароходства на Каспии и по реке Кура не только не могут обеспечить спрос края, но даже решить необходимую часть хозяйственных вопросов кавказской армии. Взяв за основу эти факты, Барятинский просит бывшего Астраханского губернатора возобновить переговоры с Новосельским и Ставассером, и убедить их объединить свои силы и капитал для создания большой общей акционерной компании в соответствии с желанием правительства и императора. При этом

Меморандум князя А. Барятинского.



наместник указывает некоторые примечания по пароходству:

«Последним пунктом пароходной компании по реке Кура пусть будет выбран не Мингячевир, а Самух. Таким образом, можно протянуть водное сообщение до Тифлиса на 60 вёрст.

В этом деле по мере возможностей меньше надеяться на государственные средства и правительственные распоряжения, напротив, отдать предпочтение личным инициативам. В связи этим я не могу согласиться с предложением Новосельского о возложении работ по очистке реки Кура на правительство.

Необходимо отказаться от предложения предоставить судам компании право на плавание в Каспийском море сроком на 10 лет, поскольку подобная монополия может

погубить конкуренцию в торговле и судоходстве. В таком случае я бы предпочел предоставить этим компаниям другие условия, например, предложить на несколько лет перевозку государственных и почтовых грузов по средней цене».

После возвращения в Тифлис наместник получает предложение о создании пароходной компании еще от шести судовладельцев, они были готовы перевозить морским путем все провианты на Кавказе по установленной на 6 лет цене. Для изучения всей переписки по учреждению пароходства, Барятинский принимает решение о создании комиссии из опытных и осведомленных людей. После рассмотрения всех предложений, из Одессы приглашают Новосельского и заслушивают его условия касательно стоимости перевозок. На основе переговоров договариваются, пока учредить пароходство только на Каспии, а реку Кура сохранить в прежнем положении.

Однако, во время обсуждений выясняется, что в предложениях двух предпринимателей есть расхождения. Например, Ставассер в отличие от Новосельского предлагает более низкую цену, при этом число пароходов Новосельского намного больше. Ставассер намерен приступить к почтовым перевозкам через 2 года, а Новосельский сразу же после утверждения устава и т. д. Помимо этого, Новосельский с целью создания пароходства на Каспийском море готов создать новую компанию под названием «Кавказ».

Барятинский взвешивает все за и против и, принимая во внимание опыт Новосельского в торговой сфере, завоеванное им доверие среди акционерных обществ, принимает решение о поддержке его предложения, как более выгодного для правительства.

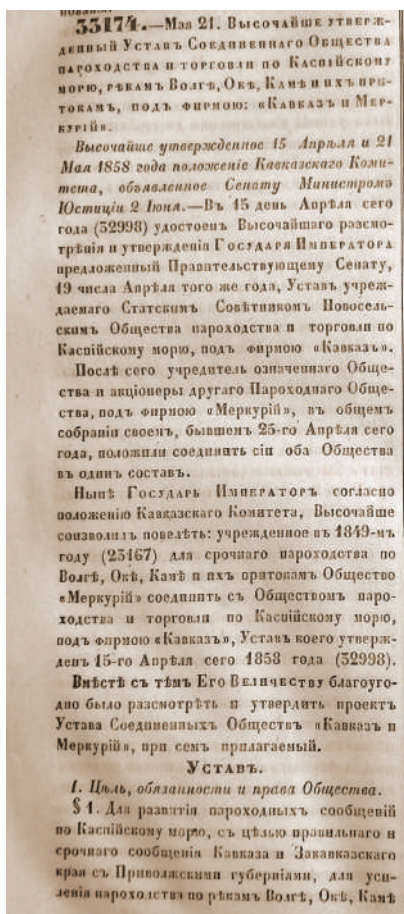
Кстати, следует отметить, что до этого времени А.Новосельский помимо «Меркурия» уже был создателем ряда акционерных обществ.

Он был одним из учредителей созданного в 1854 году «Общества производства животноводческой продукции», учрежденного в 1858 году «Общества российского пароходства и торговли», организованного летом 1857 года торговой компанией «Закаспийский». Об этом был проинформирован и Барятинский.

Поэтому князь пишет, что общество, которое Новосельский намерен создать под названием «Кавказ», наряду с торговой компанией «Закавказским» и пароходной компанией «Меркурий» дает надежду, что в море выйдет значительное количество паровых судов. Это позволит более выгодно осуществить перевозку, как государственных грузов, так и коммерческих, пассажирских и почтовых грузов. Если на основе такого предложения от правительства потребуются некоторые льготы, то и это приемлемо. Поскольку данные льготы очень незначительны и, утвердив устав, предложенный Новосельским, правительство, можно сказать, без затрат получит весомую пароходную компанию на Каспийском море. Условия, согласованные в тот период Барятинским и Новосельским, были следующими: передать этому обществу без исключения право на перевозку государственных грузов; заранее подготовить предназначенное для перевозки продовольствие; установить постоянные цены в перевозке военных снабжений; получить от государства субсидии в размере 34 тыс. рублей для содержания почтово-пассажирских судов на Каспийском море. Условия должны были быть согласованы на 6 лет, а на 7-ой год предусматривалось заключение договора в соответствии с новыми условиями.

Объединение «Кавказа » и «Меркурия»

В октябре 1857 года Барятинский направляет проект устава Общества Каспийского пароходства и торговли, учрежденного под названием «Кавказ», председателю Кавказского комитета Орлову. Барятинский просит вынести устав на обсуждение в комитете и представить на утверждение императору.



Указ об утверждении устава Общества «Кавказ и Меркурий».

До представления императору на утверждение, устав обсуждается в некоторых соответствующих ведомствах. С согласия самого Новосельского, вносятся незначительные поправки, и 15 апреля 1858 года император Александр II утверждает устав пароходного и торгового общества под названием «Кавказ».

В первом пункте устава общества говорится: «Для развития пароходства на Каспийском море, налаживания правильных связей между расположенными на побережье Волги губерниями, Кавказом и Закавказским краем, а также расширения торговли в Закавказье учреждается общество «Кавказ».

Еще ранее обсуждался вопрос о сложности для одной компании работы по организации каспийского пароходства. Видимо, Новосельский осознает эту сложность сразу же после утверждения устава и ровно через 10 дней - 25 апреля, созывая общее собрание учредителя компании «Кавказ» и акционеров Пароходного общества «Меркурий», принимается решение об объединении этих двух компаний. Готовится устав нового общества «Кавказ и Меркурий» и предоставляется для утверждения императору. 21 мая император Александр II утверждает устав. В уставе объединенной компании цель её создания обосновывается так: «С целью развития пароходного транспорта на Каспийском море, налаживания правильных связей между расположенными на побережье Волги губерниями, Кавказом и Закавказским краем, срочного пароходства по Волге, Оке, Каме и их притокам, а также поддержки развития торговли в Закавказье учредить общество под фирмой «Кавказ и Меркурий»».

Во втором пункте устава указывалось: «Общество «Кавказ и Меркурий» стоит под высочайшим Его Императорского Величества покровительством, как и Российско-Американская компания, и Общество русского пароходства и торговли.

Внесение такого параграфа в устав было большим преимуществом для того времени. Поскольку утвержденная в июле 1799 года императором Павлом I Российско-Американская компания обладала большими привилегиями.

Быть «под Высочайшим Его Императорского Величества покровительством» означает, что компания находится под контролем и вниманием государства, отныне государство несёт ответственность за все успехи и провалы. Такая привилегия для «Кавказа и Меркурия» была огромным успехом учредителя Новосельского и означала страхование государством будущей деятельности компании. С целью обеспечения необходимыми грузами для регулярной деятельности Общества, правительство обязывалось в течение 7 лет пользоваться услугами именно этой компании в перевозке продовольствия для кавказской армии из Астрахани.

Согласно 14 параграфу устава, Общество также должно учредить Каспийское почтовое пароходство, в обмен на это ежегодно будет получать от правительства субсидию в размере 34 тысяч рублей. У Общества были и другие льготы, и привилегии. Таким образом, перед новой компанией, которая будет функционировать под названием «Кавказ и Меркурий», горел зелёный свет. Несмотря на то, что главный офис компании находился в Петербурге, тем не менее, в Астрахани и Баку были созданы конторы, поскольку основной сферой деятельности Общества должно было быть Каспийское море.

ГЛАВА III

«Кавказ и Меркурий» в Баку

Компания расположилась на улице Ольгинской

Учреждение и начало деятельности общества «Кавказ и Меркурий» совпало с периодом стремительного развития пароходного дела в России.

В 1843 году «Общество пароходства по реке Волга» приступило к деятельности с капиталом в размере 225 тыс. рублей. Учрежденная в 1847 году петербургская компания «Надежда» занималась страховкой товаров, перевозимых морским и сухопутным путями. А, созданное в 1853 году Пароходное общество «Самолёт», организовывало исключительно пассажирские перевозки. В тот период организационно-правовой формой большинства созданных в России пароходных компаний являлось акционерное общество. В этом были свои преимущества. Форма акционерного общества предпринимательства позволяла оперативно направлять капитал в производство, обеспечивая более динамичное экономическое развитие. Поэтому новые пароходные компании выбирали в качестве организационно-правовых форм – модель акционерного общества. В итоге, в сфере пароходства началось господство свободной конкуренции, увеличивалось число пароходных обществ. Для сравнения отметим, что если

Торгово-пассажирский порт Общества «Кавказ и Меркурий». Баку, улица Ольгинская, 1905 год.



В 1847 году в бассейне реки Волга насчитывалось всего 12 судов, то через 10 лет это число уже составило 100, а в 1867 году - 339. Ежегодно росло и число пароходов в Каспийском море. Конечно, до этого на Каспии также плыли суда некоторых владельцев, осуществлялись различного рода перевозки. В те годы в Баку уже были известны такие предприниматели, как Усейновы, Дадашевы и т.д. Однако, грузоподъёмность и качество пароходов частных предпринимателей не отвечали требованиям того периода. Поэтому появлением на Каспии Общества «Кавказ и Меркурий» в пароходстве начинается новая конкуренция и местные предприниматели вынужденно повышают уровень судоходного хозяйства.

В те годы с развитием частного пароходства началось строительство пристаней для причаливания пароходов, погрузки и разгрузки товаров, и высадки пассажиров. Эта работа не привлекала внимание правительственных органов, поскольку считалось малой предпринимательской деятельностью. До 1866 года все доходы, полученные от погрузки и разгрузки грузов на пристанях, доставались владельцам причалов. Однако, с увеличением числа пароходов на Каспии, учреждением новых компаний, в частности началом деятельности пароходного общества «Кавказ и Меркурий» на Каспийском море, причалы, как доходная предпринимательская сфера, начинают привлекать внимание правительства.

С 1866 года, решением военного губернатора Баку М. Колюбакина, за использование пристаней взимается налог, который направляется в городской бюджет. Стоимость налога устанавливается в соответствие с доставляемым товаром. Например, за 100 пудов нефти взимается налог и переводится на счёт города - 10 копеек, за соль-5 копеек, за шафран-20 копеек и т.д.

Согласно требованиям первого устава общества «Кавказ и Меркурий», утвержденного 21 мая 1858 года, число пароходов компании не должно быть меньше 15, а спустя 4 года дополнительно должны быть построены еще 5 судов. Поэтому в июле того же года общество заказывает бельгийскому заводу «Кокерил» строительство двух пассажирских пароходов. Вслед за этим для приобретения новых судов обращаются в завод «Митчел» в Англии.

В ноябре 1858 года достигается соглашение на покупку для реки Кура парохода «Князь Воронцов».

Общество ведёт переговоры с Морским министерством о приобретении судов «Астрабад», «Лянкаран», «Тарки», «Хивали» и «Туркман».

В 11-ом параграфе устава общества отмечено: «С требованием общества выделяется земля для строительства на побережье Каспийского моря и реки Волга причалов, складов и мастерских, и других необходимых для пароходства зданий, а также помещения для рабочих и слуг». Ссылаясь на этот параграф устава, руководство общества «Кавказ и Меркурий» начинает создавать соответствующую инфраструктуру в Баку. Для бакинской конторы общества арендуется здание недалеко от морского побережья, на улице, именуемой тогда Ольгинской. В 1862-1881 гг. эта улица была названа Ольгинской в честь Великой Княгини Ольги Федоровны, жены Наместника на Кавказе Великого Князя Михаила Николаевича Романова. Бытует мнение, что в тот период «Кавказ и Меркурий» арендовало это одноэтажное здание у известных предпринимателей Баку Дадашевых. Однако, сложно сказать, кому именно Хаджи Шихали Дадашеву или Хаджи Хаджиага Дадашеву принадлежало это здание. Дадашевы также занимались пароходством. Хаджи Шихали Дадашеву принадлежали пароходы, завод и корабельный док. Спустя годы на месте этого дома было построено трехэтажное здание, в котором в последующие все годы разместилось функционировавшее под различными названиями Каспийское морское пароходство. С 1929 года улица Ольгинская переименовалась в А. Джапаридзе. А в 1992 году эта улица стала носить имя М.Э. Расулзаде. После нескольких лет деятельности, особенно после стабилизации положения на Кавказе, а также с изменением системы продовольственного обеспечения кавказской армии, устав

1858 года уже не соответствовал требованиям общества «Кавказ и Меркурий». Поэтому руководство общества вновь обращается к кавказскому наместнику князю А. Барятинскому, проявлявшему к каспийскому пароходству особое внимание и заботу. Князь упомянул об этом в представленном императору отчёте на 1857-1859 гг. В этом документе он излагает, что во время практического применения некоторых условий, указанных в уставе общества «Кавказ и Меркурий», была выявлена их не продуктивность для общества. Поэтому их уполномоченные представители обратились к наместнику в связи с деятельностью Каспийского пароходства по обеспечению общественного спроса и внесению изменений в некоторых частях действующего устава. Специальная комиссия рассмотрела обращение общества по вопросу о внесении изменений в устав. После расследования комиссии князь Барятинский, ознакомившись с предложениями общества, в октябре 1861 года излагает Кавказскому комитету свои мысли по внесению поправок, как деятельности общества, так и его уставе. Очевидно, что Кавказский комитет представил устав на утверждение императору только после проведения определенных обсуждений, так как первая поправка была внесена в устав общества «Кавказ и Меркурий» в феврале 1863 года. Согласно новому уставу «Кавказ и Меркурий», общество должно было располагать в Каспийском море, по меньшей мере, 15 надежными судами с тем, чтобы в случае начала войны правительство, заплатив 6 % от стоимости пароходов, могло взять их под свой контроль. Согласно этому условию, военное министерство обязывалось ежегодно перечислять обществу «Кавказ и Меркурий» помощь в размере 190 тысяч рублей. Общество также должно было организовывать почтовые перевозки, действующие по графику между каспийскими портами, и получать за это от государства субсидию в размере 93 тысяч рублей.

Обсуждение строительства эллинга

В Государственном историческом архиве в Санкт-Петербурге сохранены журналы, в которые вносили сведения о деятельности Совета управления общества «Кавказ и Меркурий». Согласно этим сведениям, в июне 1858 года начались обсуждения по строительству для Каспийского пароходства эллинга. Планировалось строительство сооружений в Астрахани и Баку.

Для обсуждения технических параметров этого вопроса были приглашены военные и, по меньшей мере, четыре раза проведено заседание. В тот же период проходили переговоры по закупке в Астрахани находящегося в ведении Морского министерства механического завода и близлежащего участка для строительства эллинга. Также велась переписка по приобретению в Баку расположенного на юго-западе городской крепости⁷ и принадлежавшего Морскому министерству участка, а также мастерской и магазинов.

Почему общество «Кавказ и Меркурий» до начала деятельности на Каспии задумало строительство эллинга? Потому что тогда для ремонта судов на Каспии функционировал единственный корабельный док Морского министерства, и то находился в Астрахани, и не соответствовал современным требованиям. Однако, ясно, что переговоры общества с Морским министерством по приобретению участка для строительства эллинга не увенчались успехом и Совет управления в Петербурге дает поручение бакинской конторе приобрести земельный участок в Баку для создания соответствующей инфраструктуры.

В феврале 1866 года агент Бакинской конторы информирует Совет управления в Петербурге о том, что на прошедшем 20 января аукционе был приобретен земельный участок на 6576 рублей. Поэтому в марте 1866 года в Петербурге созывается общее собрание акционеров и принимается решение по строительству плавучего дока или эллинга. Согласно архивным документам о планах общества «Кавказ и Меркурий» по строительству в Баку эллинга ранее велись переговоры по строительству деревянного плавучего дока. Однако это предложение не было принято. Поскольку в апреле 1866 года в письме из Бакинской конторы в Петер-

⁷ Имеется в виду старый город Ичери -Шехер.

бург упоминается, что местные строительные материалы из дерева не совсем качественные и устойчивые для бакинского климата. Предлагается строительство сооружения из камня.

Совет управления обращается в Морской технический комитет, для направления специалистов в Баку с целью подготовки отчёта о смете на строительство и вынесения решения о строительном материале плавучего дока.

Следует отметить, что длина предусмотренного для строительства плавучего дока в Баку составляла 230, ширина 52, а высота 20 футов. Согласно отчёту комитета, из-за бакинского климата нет смысла строить сооружение из дерева. В архивных документах указано, что в докладе полковника Тюрина о строительстве эллинга в Баку говорится, что сильные бакинские ветры не позволят, не только поднять, но и удержать суда в доке. В отчёте упоминаются возможные оползни на Баилово и подчеркивается небезопасность строительства здесь эллинга. В таком случае, председатель Совета управления «Кавказ и Меркурий» А. Жандр обращается к имеющему большой опыт в сфере строительства подобных сооружений полковнику Горе: «Есть ли какое-нибудь более дешёвое средство для поднятия судов, нуждающихся в ремонте в Каспийском море?»

Полковник Гора отвечает, что самое выгодное и надежное средство для ремонта судов это Мортон эллинг.

Кстати, напомним, что слово «эллинг» происходит от нидерландского слова «helling», что означает «здание на берегу, оборудованное для постройки или ремонта судов».

«Мортон эллинг» же готовое сооружение для поднятия небольших судов на берег. Его название связано с фамилией инженера шотландского происхождения Мортонна, впервые создавшего это сооружение в Англии.

В то время когда в Баку шли обсуждения о строительстве эллинга, в это время в Англии под руководством инженера Мортонна функционировало учреждение под названием «Завод Мортонна». Полковник Гора пояснил Совету управления общества «Кавказ и Меркурий» и то, что в местах, где очень ветрено, желательно осуществлять подъём и ремонт пароходов в эллингах, и это обойдется намного дешевле, чем ремонт в доке.

Принимая во внимание все эти факты, 22 апреля 1866 года на заседании Совет управления принимает решение о строительстве в Баку эллинга системы Мортонна. Учитывая и то, что на Каспийском море помимо старого дока в Астрахани нет никакого другого сооружения для подъёма судов, и Морское министерство также сможет пользоваться построенным эллингом в Баку, Совет управления принимает решение обратиться в министерство за помощью. На следующий день в Морское министерство направляется письмо.

В письме говорится, что в Астраханском доке всегда испытывают затруднение в связи с подъёмом судов, нуждающихся в ремонте и покраске.

На Каспийском море ходят не только суда общества «Кавказ и Меркурий» и Морского министерства. И ежегодно возникает необходимость в покраске остающихся под водой части железных судов.

Совет управления, принимая во внимание то, что в будущем пароходы Морского министерства также будут пользоваться эллингом в Баку, просит оказать содействие на государственном уровне. Пока в качестве помощи было предложено откомандировать специалиста для осмотра предназначенной для строительства эллинга территории и подготовки соответствующей сметы.

Нельзя строить эллинг на Баилово!

В январе 1866 года сразу же после приобретения земельного участка, общество «Кавказ и Меркурий» приступает к строительству необходимых для парохозяйства сооружений и закупку соответствующего оборудования.

Еще в феврале 1866 года Бакинская контора отправила в Петербург список необходимых работ по ремонту судов. Указанные в этом письме предложения можно обобщить так: необходимы кузница, печь для литья чугуна, мастерская с различными токарными изделиями, паровая машина высокого давления и т.д.

В мае 1866 года Морское министерство отправляет в Баку имеющего достаточный опыт в этой сфере полковника А. Козловского с целью осмотра участка для эллинга и подготовки сметы для строительства соответствующего склада, механического завода и мастерских.

В мае того же года начинается переписка с действующим в Англии заводом «Мортон». В обращении к руководству завода излагается просьба об информировании расходов по подготовке и доставке в Петербург механизма эллинга Мортон, способного поднимать 400-600, 600-800 и 1000 тонные суда.

Несмотря на интенсивную переписку и переговоры, затягивается вопрос подготовки сметы для строительства мастерской, механического завода и складов на побережье в Баку. Из-за большого числа заказов, английский завод «Мортон» не может сразу принять заказ общества «Кавказ и Меркурий» и советует немного подождать.

Эллинг акционерного общества «Кавказ и Меркурий».



Интересно, что во время этих обсуждений, откомандированные в Баку военные специалисты, сообщают о неэффективности строительства эллинга или дока на Баилово. По их мнению, сильный ветер затруднит деятельность дока, а оползень может стать опасным источником для эллинга.

После выслушивания всех мнений, в июне 1867 года Совет управления общества «Кавказ и Меркурий» обращается с письмом к военному губернатору Баку. В письме упоминается особая значимость, придаваемая губернатором развитию пароходства на Каспии, подчеркивается отсутствие дока для ремонта судов в Каспийском море.

Отметив особую значимость эллинга для пароходства, подчеркивается, в целом, важная роль этого сооружения. В заключение письма отмечается главная просьба общества: принимая во внимание не возможность строительства эллинга на Баилово, дать согласие на передачу обществу «Кавказ и Меркурий» городских земель, расположенных между бакинской конторой и морем. Губернатору также сообщается, что общество планирует построить на этой территории причал, эллинг, ремонтно-механические мастерские, склад и магазины. Бакинский губернатор дает согласие на выделение земельного участка для строительства сооружений, которые послужат еще большему развитию Каспийского пароходства.

Выражается надежда, что после строительства причала, введенные налоги за причал будут своевременно выплачиваться.

После этой договоренности, 1 июня 1868 года подготавливается договор о строительстве эллинга и устанавливается, что строительство сооружения обойдется в 160 тысяч рублей. Как видно из переписки с Морским министерством, ведомство готово было выделить без процентов в виде ссуды половину этой суммы - 80 тысяч рублей.

В июне 1868 года в истории общества «Кавказ и Меркурий» происходит еще одно значимое событие. Внося некоторые поправки в устав, общество в кратчайшие сроки представляет его императору на подтверждение. Согласно уставу, между правительством и обществом «Кавказ и Меркурий» создаются новые договорные обязательства сроком на 15 лет. Общество обязывается располагать на Каспии, по меньшей мере, 15 судами, готовых для грузоперевозок, в случае необходимости, передать военному министерству все почтовые пароходы, перевозку 10 тысяч солдат и 2 млн. пуда груза.

Правительство же, в свою очередь, обязуется, что военное министерство будет перевозить воинские части и военные грузы исключительно на судах общества «Кавказ и Меркурий» и поэтому будет производить оплату по согласованной заранее цене. В соответствии с требованиями времени в устав общества в различные годы вносились поправки.

Бакинские склады акционерного общества

После утверждения нового устава общества «Кавказ и Меркурий» возобновляются переговоры с английским заводом «Мортон». Полковник А. Козловский подписывает договор о строительстве эллинга в Баку.

Принимая во внимание помощь Морского министерства в строительстве эллинга, общество «Кавказ и Меркурий» берёт на себя обязательство содержать сооружение за свой счёт, следить за порядком и своевременно его окрашивать, и письменно подтверждает ремонт судов Каспийской военной флотилии. Отмечается, что ремонт судов общества и флотилии будет проводиться по очереди.

В апреле 1869 года сообщается, что эллинг Мортон готов и будет отправлен в конце апреля в порт Кронштадт недалеко от Петербурга.

В те годы лишь в двух городах России пользовались производимым в Англии механизмом эллинга Мортон – Кронштадте и Севастополе. Баку должен был стать третьим. Разработка подобных подъёмных сооружений на российских заводах было невозможным, поэтому общество «Кавказ и Меркурий» заказывает подъёмный механизм для Бакинского эллинга на заводе «Мортон».

Морское ведомство дало согласие на строительство в Баку судоремонтного эллинга грузоподъёмностью до 600 тонн. При этом общество «Кавказ и Меркурий», принимая во внимание возможность увеличения размера и веса судов на Каспийском море, взяв на себя дополнительные расходы в более чем 10 тысяч рублей, заказывает сооружение грузоподъёмностью до 800 тонн. Однако, с доставкой этого механизма в страну возникают новые проблемы. В Таможенном тарифе России была введена налоговая пошлина за поставку эллинга из-за границы. Хотя по правилам разрешалась беспошлинная доставка судовых оборудований в страну. Поэтому Совет управления общества вновь обращается в правительство. Акцентируя внимание на том, что элинг является судоремонтным оборудованием и имеет большую значимость не только для общества «Кавказ и Меркурий», Морского ведомства, но, и, в целом, для Каспийского пароходства, Совет управления высказал просьбу об оказании содействия в беспошлинной поставке механизма системы эллинга в страну. Министерство финансов России поднимает этот вопрос перед императором, и Александр II вновь проявляет милость в отношении общества «Кавказ и Меркурий». В адресованном обществу «Кавказ и Меркурий» письме департамента торговли и мануфактуры Министерства финансов, говорится, что «В связи с милостью Его Императорского Высочества даны соответствующие поручения Таможенному управлению Санкт-Петербурга...»

Таким образом, недалеко от арендованного обществом «Кавказ и Меркурий» здания, на территории нынешнего Кукольного театра, началось строительство эллинга, большого склада и причала. Склады для Баку второй половины XIX века становятся столь популярными, что долгие годы в переписке с руководством города о земельных участках на этой территории, ссылались на склады общества «Кавказ и Меркурий». Так, предприниматели, намеренные приобрести земельный участок на побережье Каспии, обязательно указывали, например, «Желаю арендовать участок, расположенный на 50 саженой выше складов «Кавказ и Меркурий»»

Как известно, при учреждении общества «Кавказ и Меркурий» за приоритет были приняты своевременная доставка воинских частей и их провианта на Кавказ, а также перевозка почтовых грузов через Каспийское море. Для этих целей, собственно говоря, и был учрежден «Кавказ и Меркурий».

Поскольку государство предоставило определенные льготы обществу для деятельности в этой области и даже оказало дополнительную помощь, «Кавказ и Меркурий» стал монополистом в сфере перевозок по Каспийскому морю.

Тем самым, активизировалась перевозка грузов из России через Каспийское море, и с каждым годом увеличивался спрос на пароходство.

Начиная со второй половины XIX века нефтяная промышленность в Баку стремительно развивается. В 1859 году известные капиталисты России В. Кокарев и П. Губонин открыли в Сураханах керосиновый завод. Вслед за этим в Баку было запущено еще несколько нефтеперерабатывающих заводов. Производство различных нефтепродуктов привлекало внимание нефтяных миллионеров и специалистов.

Поэтому с 1872 года в Баку функционировало около 60 нефтеперерабатывающих заводов. В результате, с каждым годом стала увеличиваться добыча нефти, повысилась необходимость

в поставке нефти и нефтепродуктов на российские рынки, а затем в зарубежные страны.

В 70-е годы XIX века в Баку создается крупное акционерное общество по добыче нефти. В 1879 году приступила к деятельности компания известных братьев Нобель.

Наряду с керосином на нефтеперерабатывающих предприятиях в Баку, также производится смазочное масло и ежедневно растёт спрос на нефтепродукты. В условиях такого спроса, единственным путём для перевозки нефтепродуктов в России было Каспийское море. Нефтяной бум требовал усовершенствования и пароходной сферы. Производимые на бакинских заводах еще в начале 60-х годов керосин и другие нефтепродукты перекачивались в деревянные бочки и перевозились на парусных судах. Этот спрос дал толчок развитию бондарной промышленности в Баку, в городе было создано много столярных цехов. Однако перевозка нефтепродуктов в бочках приводила к большим потерям и увеличению цен на нефть. Увеличение перевозок нефти на Каспии также способствовало модернизации пароходного хозяйства. В 1864 году предпринимаются первые шаги: старые парусные суда заменяются новыми шхунами⁸. С 1866 года в водах Каспии ходили 16 шхун, а с 1868 года - 40.

Из-за высокой скорости и большой грузоподъёмности такие суда считались очень выгодными. В те годы к транспортировке нефти привлекались и парусные суда. В связи с повышением спроса на перевозку бакинской нефти, многие судоходные компании расширяли свою деятельность на Каспии.

Вначале к действующим компаниям присоединились такие общества как «Дружина», «Бритиш и Ко», «Лебедь» и др. Конечно, общество «Кавказ и Меркурий» было первым в этой сфере. Новое общество наряду с выполнением перед правительством обязательств по перевозке военных грузов, также активно участвовало в перевозке нефти и сухогрузов.

По расчётам специалистов, в 1869 году в акватории Каспийского моря насчитывалось более 300 судов. Конечно, часть из них предназначалась для перевозки сухогрузов и пассажиров. Большинство составляли суда, перевозящие нефть и нефтепродукты в специальных нефтеналивных сосудах. Однако, всё это не могло удовлетворить растущий с каждым днём спрос на транспортировку нефти. И в такой момент в нефтеналивной сфере происходит необычное событие равное революции.

Случайное открытие братьев Артемьевых

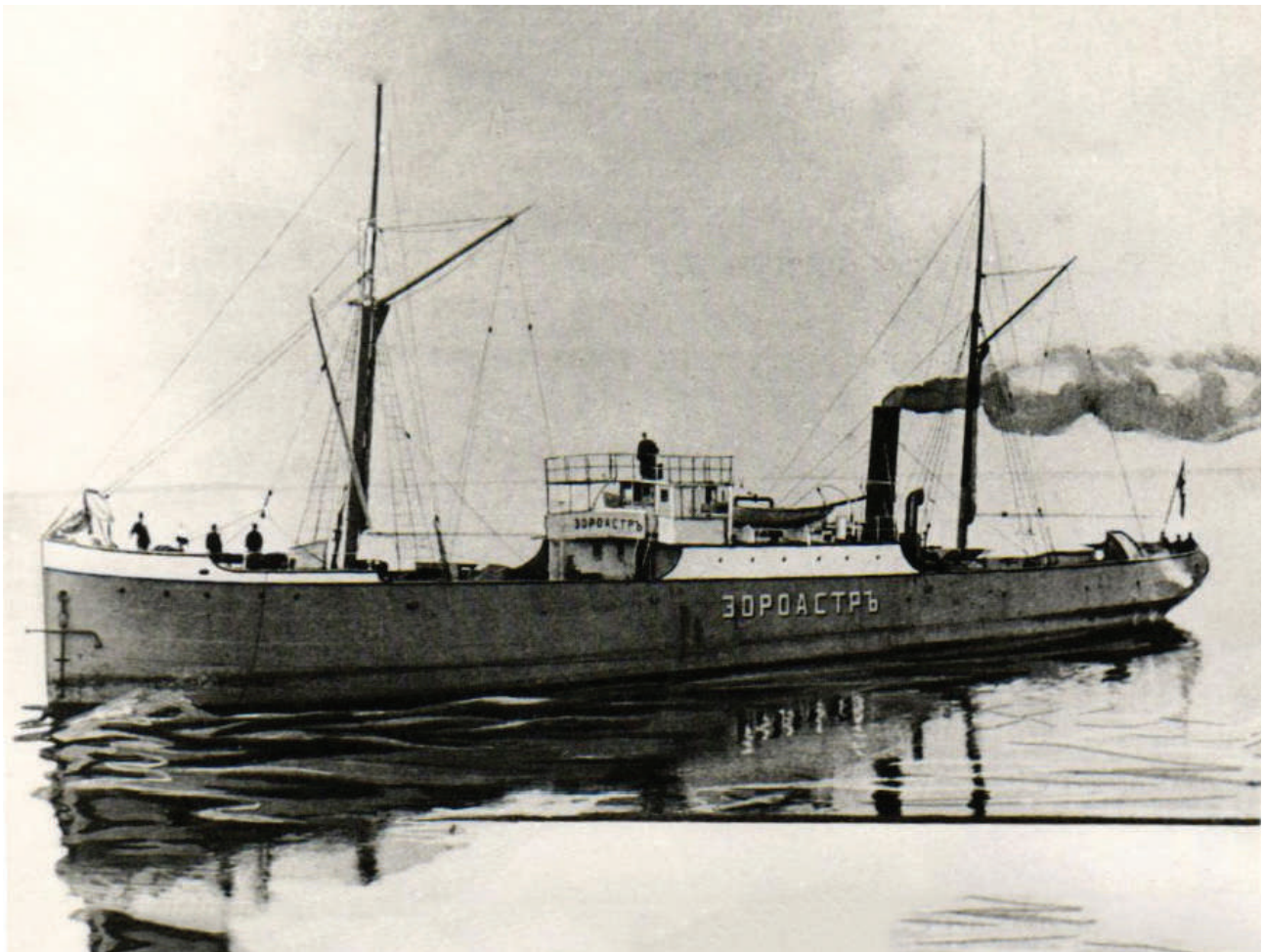
С 1866 года торговцы Николай и Дмитрий Артемьевы доставляли нефть из Баку в Астрахань. Как-то их судно попало в шторм, в результате чего деревянные бочки на судне разбиваются, а нефть выливается в трюм⁹.

По прибытию в Астрахань, стало ясно, что нефть в трюме был доставлен в порт без потерь. Именно после этого случая братьям торговцам приходит в голову идея. В 1873 году они первыми установили на небольшой шхуне «Александр» цистерну, и наполняли её с помощью ручного насоса. Таким образом, впервые в мире на Каспии начинается перевозка нефти в трюмах.

В 1874 году, во время навигации судовладельцы заметили, что шхуна «Александр» сделал 8 рейсов, а суда с бочками, всего лишь 6, к тому же по возвращению из Астрахани «Александр» вез еще и лесоматериалы, а другие шхуны возвращались пустыми. Изобретением братьев заинтересовываются нефтепромышленники и судовладельцы. Число нефтеналивных судов на Каспии увеличивается. В 1877 году в водах Каспийского моря уже насчитывалось 12 парус-

8. Двухмачтовое или трёхмачтовое судно с косыми парусами.

9. Внутреннее помещение корабля между нижней палубой и днищем, служащее для установки механизмов, для грузов.



Танкер «Зороастр».

ных нефтеналивных судов. Спустя пару лет, совершенствуется и процесс погрузки-разгрузки нефти и нефтепродуктов в трюмы. В ход пускают мощный паровой насос, в результате транспортировка нефти подобным способом обходилась относительно дешево. Тем не менее, этот способ перевозки не был безопасным. Так, например, судовладельцы, опасаясь пожара и потери качества продукта, перевозили керосин, как и прежде, в деревянных бочках.

Значит, вновь была необходимость в совершенствовании технологии по перевозке нефти.

Очередное новшество в этой сфере на Каспии было связано с братьями Нобель. Они завоевали большой успех не только в добыче нефти, но и в ее транспортировке. В 1877 году по заказу Людвиг Нобеля впервые в мире на судостроительном заводе «Мотала» в Швеции был построен нефтеналивной танкер¹⁰. Братья Нобель, видимо, в знак уважения и почтения истории края, где завладели большими богатствами, назвали танкер - «Зороастр». До следующей навигации танкер был готов. Впервые в 1878 году танкер «Зороастр» с 19 железными резервуарами, грузоподъемностью 15 тысяч пудов был спущен на воду. Вслед за этим братья Нобель в 1878-1889 гг. заказывают заводу «Мотала» еще 7 нефтеналивных танкеров. Нобели дают своим судам интересные названия: «Будда», «Мухаммед», «Моисей», «Спиноза», «Дарвин», «Линней» и др.

В 1882 году на Каспии насчитывалось уже 13 танкеров компании братьев Нобель, а во время навигации они перевозили в Астрахань около 10 млн. пудов керосина. Согласно подсчётам, в

¹⁰. грузовое судно, предназначенное для перевозки наливных грузов

тот период, один пуд нефти, перевозимый из Баку в Нижний Новгород на танкере, обходился на 70-80 копеек дешевле, чем на других судах. Таким образом, в конце 70-х и 80-х годах действующие на Каспии пароходные компании также, следуя примеру братьев Нобель, закупают новые нефтеналивные танкеры. «М.И.Шипов и Ко», «Каспий» и др. общества и компании запускают в Каспийское море новые танкеры.

Акционерное общество «Кавказ и Меркурий» с 1882 года приступает к организации перевозки керосина на танкере. Применяемое в судоходстве это новшество не только сократило расходы на транспортировку нефти, но и значительно повысило скорость доставки.

Так, например, в 1873 году из Баку на рынки России было транспортировано 833 тыс. пудов керосина, в 1882 году эта цифра была увеличена в 15 раз и достигла 12,5 млн. пудов. Тем не менее, в тот период еще полностью не отказались от перевозки нефти в бочках.

Например, общество «Кавказ и Меркурий» в 1881 году из Баку в Астрахань транспортировало более 10 млн. пудов керосина прежним способом, в тарах.

Даже компания братьев Нобель также перевозила часть производимого керосина в тарах, поскольку спрос на нефть в российских городах постоянно увеличивался. Этот спрос дает новый толчок развитию нефтеналивной сферы. В эти годы создаются новые акционерные общества. В 1875 году учреждается акционерное общество - «Дружина», в 1877 - «Каспий».

Технический прогресс в судоходстве

Суровая конкуренция в пароходной отрасли в Каспийском море еще больше усугубила борьбу судовладельцев и крупных компаний за привлечение грузов и пассажиров. Основное внимание в этой борьбе было направлено на модернизацию судов и широкое применение последних достижений технического прогресса.

Ученый Владимир Шухов.



В 80-х годах XIX века началось строительство барж, что привело к серьезным переменам в перевозке грузов морским путем. Транспортировка нефти в этих плоскодонных транспортных средствах была относительно дешевой по сравнению с паровыми судами. По этой причине акционерное общество «Кавказ и Меркурий» отдавало предпочтение баржам.

В 1886 году обществу принадлежало в Каспийском море 11 нефтеналивных барж. «Кавказ и Меркурий» приступает к замене судов с деревянными корпусами на суда с железными корпусами. А это позволяет увеличить срок эксплуатации, снизить вероятность пожара, свести к минимуму ремонтные расходы. В последующие годы в результате усовершенствования судов стало возможным одновременная перевозка груза и пассажиров. Проходит еще пару лет и «Кавказ и Меркурий» отдает предпочтение судам американского типа. А это означает каюты для пассажиров располагаются не в трюме пароходов, а на палубе. Это новшество, предусмотренное для удобства пассажиров и, играло важную роль в привлечении еще большего количества пассажиров. Не могло не привлечь внимание создание максимального удобства для пассажиров первого и второго класса, отдельных

кают для женщин, относительного удобства по низким ценам для пассажиров третьего класса.

Деятельность пароходного общества была высоко оценена, и в 1896 году на Всероссийской Нижегородской выставке «Кавказ и Меркурий» удостоили первого места, после чего акционерное общество получило право размещать на своих судах герб России. Получение такого права в то время считалось большой наградой и превосходством. Задолго до этого в 1875 году общество «Кавказ и Меркурий» стало первым отапливать каюты на пассажирских судах нефтяными остатками. Очень интересна история этого новшества.

Раньше, производимые на бакинских заводах из перерабатываемой нефти керосин, различные смазочные масла закупались и продавались по хорошей цене, нефтяные отходы же выбрасывались.

Изобретение в 60-70 годы XIX века распылителя нефти с помощью сжиженного газа «форсунки» и других установок привело к большому сдвигу в пароходстве. Выдающийся русский инженер-изобретатель А.И. Шпаковский предлагает способ сжигания жидкого топлива путём распыления и согласно этому методу появляются «форсунки». В 1868 году, разработанные бакинским инженером немецкого происхождения О. Лентсином форсунки стали применять на морских транспортных средствах. Впоследствии успешно стали использовать форсунки, разработанные такими инженерами как Мазинг и Богачов. Братья Нобель же особое внимание уделяют научным исследованиям молодого ученого В. Шухова в этой сфере, широко применяют созданную им «форсунку» для сжигания мазута.

Это новшество позволяло использовать нефтяные отходы в виде горючего в промышленных учреждениях и транспорте.

В конце 70-х годов XIX века отходы бакинской нефти превращаются в источник топлива для фабрик и заводов в различных городах России. Впоследствии, за счет установленных специальных «форсунок» становится возможным и обогрев судов. Согласно архивным документам можно с уверенностью сказать, что уже в 1878 году все суда на Каспийском море обогревались нефтяным топливом. Вскоре, остатки нефтепереработки полностью заменяют использование угля и древесины в водном транспорте.

Использование нефтяных отходов в качестве топлива способствует стремительному увеличению объема добычи и транспортировки нефти. Для сравнения отметим, что с 1889 года по 1900 год объём транспортируемых в Россию через Каспийское море нефтепродуктов увеличилась в три раза, превысив 110 млн. достигла 353 млн. пудов.

Развитие судостроительной промышленности дало толчок модернизации и расширению портового хозяйства. В 90-е годы XIX века для причала судов на Каспии начинается строительство новых пристаней, создание вспомогательной инфраструктуры. Общества «Лебедь», «Восточное», а также такие судовладельцы как Хаджи Шихали Дадашев, Имамверди Велиев, Кербялаи Гаджиев проявляют особую инициативу в этой сфере.

Дизельные двигатели и пароходство

Появление в конце XIX века нового технического изобретения также вносит свой вклад в развитие судоходной промышленности. Речь идет о создании в 1897 году немецким инженером и изобретателем Рудольфом Дизелем двигателя, которую он назвал «новым рациональным тепловым двигателем». Несмотря на то, что во всем мире проявляли большой интерес к двигателю внутреннего сгорания, в самой Германии не достаточно оценивали это изобретение. В 1898 году Эммануил Нобель приобрёл лицензию на двигатель внутреннего сгорания Рудольфа Дизеля. Приспосабливая двигатель для работы на нефти, а не на керосине, добывается массового производства дизельных двигателей на заводе «Людвиг Нобель» в Петербурге.

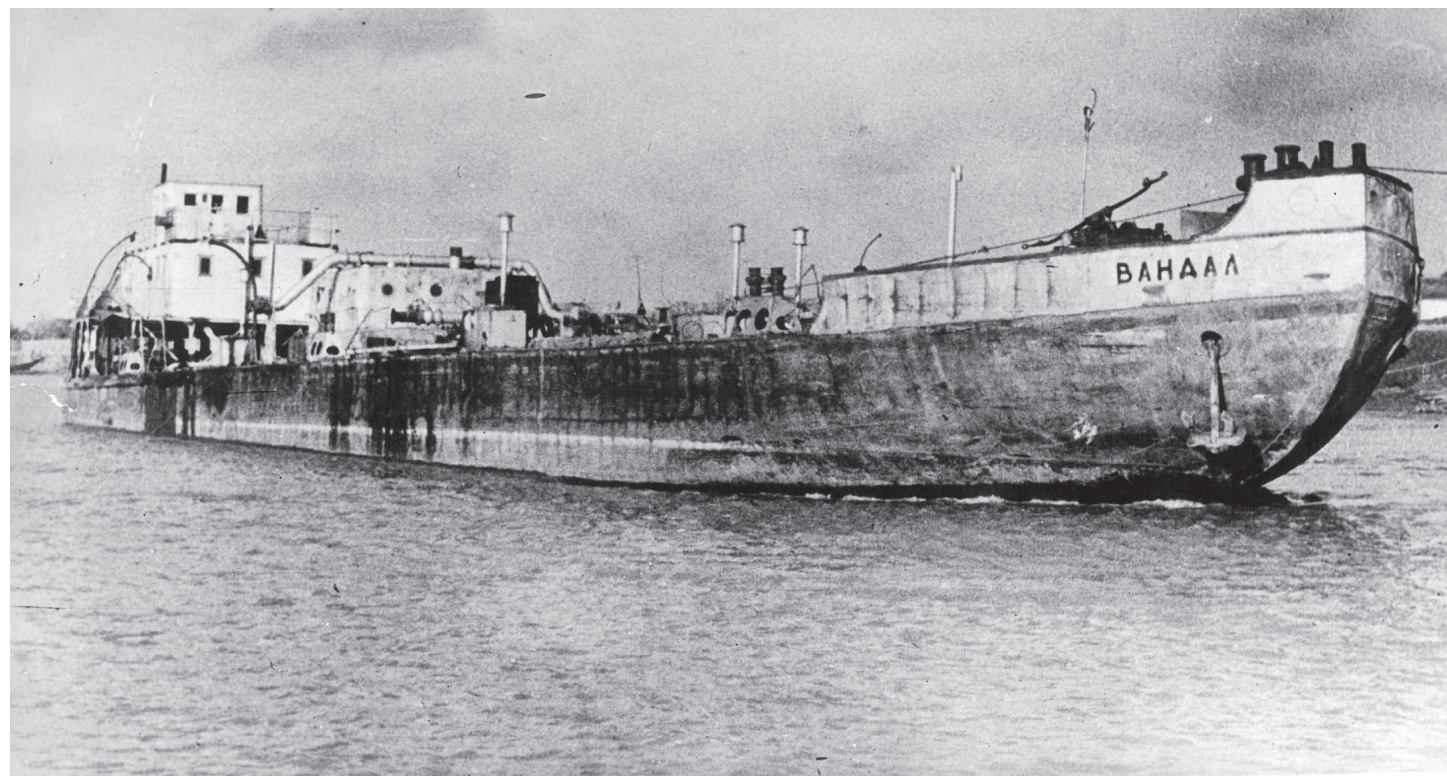
Инженеры завода разрабатывают для судов двигатели мощностью 20 лошадиных сил, которые работали на сырой нефти. Поскольку эти двигатели позволяли сэкономить топливо, в России начинается широкое применение дизельных двигателей. За короткий срок дизельные двигатели доказывают свое превосходство над паровыми машинами. Так как эти двигатели в отличие от паровых машин расходовали в 5-6 раз меньше топлива.

В 1903 году компания «Братьев Нобель» заказывает у завода «Красное Сормово» теплоход «Вандал». Двигательная установка первого в мире теплохода состояла из трёх трёхцилиндровых четырёхтактных компрессорных дизельных двигателей мощностью 120 лошадиных сил. А в 1904 году был заказан теплоход под названием «Сармат», который также являлся речным танкером грузоподъемностью в 750 тонн. Его устройство состояло из двух дизелей, каждый мощностью по 180 лошадиных сил.

В 1908 году компания «Братья Меркуловы» заказывают на Коломенском заводе в России теплоход-танкер «Дело». Этот танкер считался первым нефтеналивным танкером. Он был оснащен двумя дизельными моторами по 500 лошадиных сил и имел грузоподъемность в 236 тыс. пудов нефти. В октябре 1908 года к Бакинскому порту причаливает теплоход-танкер «Дело». Эксплуатация первого теплохода на Каспийском море очень скоро подтверждает превосходство этого новшества, и пароходные компании начинают интенсивно закупать теплоходы. Большой интерес к теплоходам именно в начале XX века было связано с ежегодным ростом цен на горючее. Теплоход потреблял значительно меньше топлива. Компания «Братья Нобель» также принимает решение о заказе на Коломенском заводе судна грузоподъемностью в 240 тысяч пудов. Внимательно наблюдая за применением дизельного двигателя на судах, руководство общества «Кавказ и Меркурий» основательно изучает теплоходы Нобелей «Сармат» и «Вандал», а затем направляет своих представителей на Коломенский завод.

Представители, ознакомившись с процессом производства, а также с готовыми судами, начинают переговоры по заказу пассажирского теплохода «Император Николай II». В тот пе-

Теплоход «Вандал».



риод дизельные двигатели еще более совершенствуются, и даже снижается их стоимость. Проинформировав об этом на общем собрании акционеров в Санкт-Петербурге в 1910 году, Совет Управления объявил, что уже осенью 1911 года первые теплоходы общества «Кавказ и Меркурий» будут доставлены в Каспийское море. Согласно отчёту, проведенные за последние годы технические изменения стали причиной снижения цен на дизельные двигатели и в результате пассажирский теплоход «Император Николай II» обошелся обществу «Кавказ и Меркурий» на 150 тысяч рублей дешевле. «Кавказ и Меркурий» продолжает заказывать новые теплоходы. Один из высококачественных теплоходов получает название «Императрица Мария Федоровна». В то время называть суда в честь имён членов семьи Императора считалось привилегией. Поэтому компании с разрешений, полученных в верхах, называли свои пароходы в честь имен членов семьи императора. Организация железнодорожного транспорта в России во второй половине XIX века также вносит вклад в развитие судоходной промышленности. Завершение в 1883 году Закавказской железной дороги и интенсификация железнодорожных связей между Баку и Тифлисом сказываются на развитии паромства на Каспии. Отныне судоходные компании начинают подписывать соглашения с соответствующими железными дорогами. В 1884 году между Советом управления Главного общества железных дорог России и Советом управления общества «Кавказ и Меркурий» заключается соглашение о перевозке товаров из Москвы через Нижний Новгород путём каспийских портов. По этому договору грузы перевозились из Москвы в порты Баку, Петровска, Дербенда, Лянкарана, Астары, Анзали, Астрабада и обратно. Грузы по железным дорогам доставляли из Москвы до Нижнего Новгорода, а оттуда на судах общества «Кавказ и Меркурий» отправлялись по адресам через реку Волга и Каспийское море. В последующие годы в связи с ростом влияния России на восточных берегах Каспия еще больше увеличилась перевозка воинских частей и грузов.

15 летний срок контракта близился к концу и в 1884 году устав акционерного общества «Кавказ и Меркурий» вновь пересматривается. Согласно утвержденному 24 апреля 1884 года уставу, договорные условия между правительством и обществом «Кавказ и Меркурий» остаются в силе. Были внесены лишь условия об обеспечении обществом выполнения обязательств по интенсификации почтовых рейсов в каспийских портах и перевозке заключенных. Стремительное развитие Каспийского паромства серьёзно сказывалось и на сфере образования в Баку. Речь идёт о создании в 1881 году в Баку мореходных классов.

История создания мореходных классов в Баку

Имевший большие заслуги в развитии Каспийского паромства князь А. Барятинский еще в 60-е годы XIX века в своем отчёте императору особо отметил значимость Каспийского паромства как одного из мер по увековечиванию господства России на Кавказе. Он напомнил о важности соединения Закавказья с Россией через Каспийское море и реку Волга и подчеркнул, что «это связь может быть постоянной лишь при высоком развитии паромства на Каспии». В отчёте князя также акцентируется внимание на следующем: «В Баку необходимо создание мореходной школы. Целью этой школы должна быть подготовка штурманов, механиков и судостроителей для Каспийского бассейна. Императорскому Высочеству будет предоставлен проект положения школы». Приблизительно через год после этого отчёта в 1861 году князь А. Барятинский



Бланк мореходных классов в Баку.



Первые выпускники курса судомехаников.

был освобожден от занимаемой должности наместника и, видимо, по этой причине, проект положения не был составлен.

Однако, факт остается фактом, что ещё, начиная с середины XIX века, велись обсуждения по подготовке специалистов для Каспийского пароходства. Переговоры затягивались под воздействием различных общественно-политических процессов. В документах второй половины 70-х годов XIX века, сохраненных в Государственном архиве Азербайджанской Республики также указываются вопросы о создании мореходной школы. Из заметок генерала Д. Старосельского известно, что в феврале 1876 года он, будучи бакинским губернатором и высокопоставленным чиновником в кавказском наместничестве, с разрешения кавказского наместника Великого князя Михаила Николаевича проводил в Министерстве финансов обсуждения по открытию в Баку мореходных классов.

В апреле 1879 года в Бакинской городской думе был поднят вопрос об открытии мореходных классов. В итоге приняли решение финансировать эти классы. Тогда было подготовлено и положение мореходных классов. Однако, приобретение учебников и оборудования для этих мореходных классов началось лишь летом 1881 года. Наконец, указом бакинского губернатора от 7 ноября 1881 года, капитан 2-го ранга Н. Филиппов был назначен начальником Бакинских мореходных классов и «Старшим преподавателем по специальным морским наукам».

Для преподавания географии и математики воспитатель Бакинской реальной гимназии Д. Дмитриев назначается заместителем начальника Бакинских мореходных классов.

В архивах также сохранено письмо, адресованное 7 ноября капитану 2-го ранга Н. Филиппову. Напомнив о разрешении на руководство мореходными классами в Баку, Городской глава пишет: «Открытие мореходных классов приурочили ко дню рождения Великого князя,

наместника Кавказа¹¹— 8 ноября. Администрация города имеет честь попросить вас с этого дня взять на себя обязанности начальника и старшего преподавателя мореходного класса».

Итак, 8 ноября 1881 года состоялось торжественная церемония открытия Бакинского мореходного класса имени Императора Александра II, а 16 ноября начались первые уроки.

В начале, зачислили 8, затем 24 ученика. Однако, к сожалению, из этих учеников всего 8 человек были мусульманами....

Бакинские мореходные классы состояли из штурманского и шкиперского классов. В соответствии с положением класса, к экзаменам допускались лица не моложе 15-ти лет.

Уроки проводились бесплатно с 15 ноября по 15 апреля (в период закрытия навигации). Очевидно, в те годы значимость мореходных школ с каждым разом увеличивалась, повышался интерес к образованию в этой сфере. Согласно соответствующим отчётам, хотя в Бакинских мореходных классах имени Александра II не было мусульманских преподавателей, тем не менее, здесь вместе с 45 курсантами, среди которых были русские и другие представители национальных меньшинств, обучались также 10 азербайджанцев.

Баку как центр мореходного образования

Спустя время, в 90-е годы XIX века возникает необходимость в совершенствовании мореходных классов. В обращениях администрации города, направленных в верхние инстанции, поднимается вопрос о повышении степени мореходной школы и выражается готовность о выделении помощи из городского бюджета.

Правительство поручает Министерству Финансов подготовить предложения об улучшении работы мореходной школы. В начале 1899 года эта область тщательно анализируется. Предлагается пересмотреть организацию мореходной школы и применить с 1901 года новые правила. Согласно новым правилам, предусматривалась организация подготовительных мореходных школ и мореходных школ для ближнего и дальнего плаваний. В числе городов для мореходной школы дальнего плавания особо выделялся Баку. Об этом говорится в отчёте министерства: Каспийские мореходные школы функционируют в трех пунктах - Баку, Астрахани и Гурьеве. В связи с развитием морской промышленности, несомненно, в Астрахани, в том числе в Баку существует спрос на мореходные школы. В документе ведется отдельный разговор о Баку: отмена монополии в сфере аренды бакинских нефтяных месторождений в 1873 году, разрешение на свободную добычу и переработку нефти, а также завершение в 1883 году строительства участка Тифлис-Баку на Закавказской железной дороге способствовали превращению Баку в самый значимый, торговый город в Закавказье. В Баку стремительно развивается судоходство, увеличилось число парусных судов в условиях неравной конкуренции с пароходами. Поскольку огнеопасные нефтепродукты, например бензин, судовладельцы избегали перевозить на пароходах, они все больше предпочитали парусные суда. Перевозка лесоматериалов в новые нефтехимические заводы также выпала на долю парусных судов. В таких условиях судоходство на Каспии было выгодным делом, стремительный рост продажи нефтепродуктов способствовало повышению спроса на перевозку. Все это даёт основание говорить, что мореходная школа в Баку функционировала в благоприятных условиях и служила развитию судоходства. Принимая во внимание эти показатели, Министерство финансов выступило с предложением учредить Мореходную школу дальнего плавания в Баку, а не в Астрахани. Поскольку в Баку есть много учебных заведений и хороший преподавательский состав. К тому же Баку расположен в центре Каспийского моря, и это обязывает отдать предпочтение в перспективном развитии мореходной промышленности не Астрахани, а Баку.

11. В 1862 году четвертый сын Николая I Михаил Николаевич был назначен наместником его императорского величества на Кавказе, а 23 июля в 1881 года председателем Государственного совета.

В Астрахани же возможно учредить мореходные школы ближнего плавания. После длительных обсуждений и переписки, наконец, в 1902 году принимается решение о преобразовании мореходных школ. Таким образом, в различных сферах Империи создаются новые мореходные школы. В итоге решено, учредить в Баку Мореходную школу дальнего плавания. Бакинская городская дума принимает решение о выделении Мореходной школе дальнего плавания земельного участка на Баиловском шоссе.

3 июня 1902 года также утверждается «Положение о местном управлении приморскими торговыми портами» и согласно документу 1 июля поступает поручение об эксплуатации Бакинского торгового порта. В специальном письме от Министерства финансов Бакинскому порту было отмечено, что с 1 июля штурман по дальнему плаванию Двалиев назначается начальником Бакинского портового управления.

Поскольку в те годы во всех портовых городах России, в том числе в Баку мореходная образовательная сфера была организована на должном уровне, всем портовым управлениям было поручено с 1 мая 1903 года брать на должность капитана судна только дипломированных штурманов. Летом 1905 года император всероссийский утверждает новое положение об учебных заведениях для подготовки механиков торгового флота. В соответствии с этим положением, перед учебными заведениями по подготовке судовых механиков торгового флота ставилась задача дать практические и теоретические знания желающим посвятить свою жизнь работе механика в торговом флоте. В письме, направленном 11 июля 1905 года из Главного управления торгового мореплавания и портов в Бакинскую городскую администрацию, поручено открыть школу судовых механиков с трехгодичным обучением. Эти факты свидетельствуют о том, что еще в период царской России Баку был известен как центр судоходства Империи. Особое внимание к морскому образованию привело к воспитанию в городе большого поколения моряков. В последующие годы эти учебные заведения были усовершенствованы, сфера морского образования в Баку отличалась богатым опытом и традицией.

И вновь о торговых связях с Ираном

В первые годы XX века всплывают определенные трудности в судоходной промышленности России. Это было связано, в первую очередь, с ростом конкуренции, цен на горючее, а также увеличением расходов в связи с применением новой техники в паровой судоходной сфере. Поэтому малые предприятия на Каспии, объединяясь, создавали крупные синдикаты с тем, чтобы немного снизить расходы. В частности из-за расширения торговых связей с Ираном, увеличивались грузопотоки в эту страну, паровые компании искали новые пути для выгодного сотрудничества с Ираном. Следует отметить, что в перевозках через Каспийское море приоритетами были направления в Россию и Иран.

В Российском государственном историческом архиве сохранены интересные документы, отражающие историю торговли между Россией и Ираном через Каспийское море. В этих документах особое значение имеет подробный отчет о торговле с Ираном, подготовленный в 1883 году российским консулом в городе Астрабад Л. Кохановским. В документе подробно освещается история создания торговли с Ираном через Каспийское море.

Как известно, бакинская нефть еще в древний период перевозилась в страны Европы и Азии сухопутным или морским путём. Во второй половине XVIII века азербайджанские и иранские торговцы перевозили бакинскую нефть в Иран в различных сосудах на парусных судах. Безусловно, из-за низкой добычи нефти такие перевозки носили частный характер и обходились дорого. В те годы, конечно, из-за незначимости промышленной сферы, нефтью пользовались в основном в бытовых и лечебных целях. Поэтому нефтяная торговля не имела особого значения.

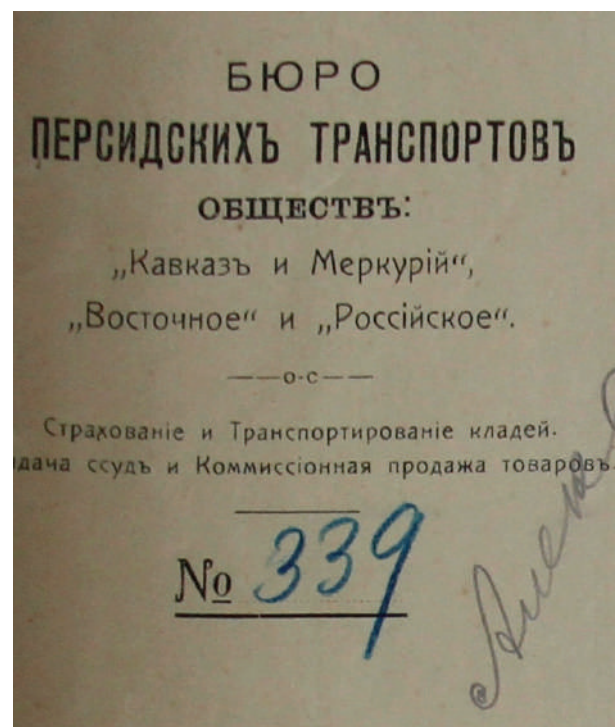
Однако, в середине XIX века перевозки в Иран стали носить системный характер. Речь идет не только о транспортировке нефтепродуктов. Из России в Иран отправляли дерево, металл, фабричную продукцию, продовольствие и т.д. Одним словом, торговые связи между Россией и Ираном через Каспийское море приняли интенсивный характер. Как пишет консул Л. Кахоновский, российско-иранское сотрудничество еще более усилилось с 1864 года, через несколько лет после начала деятельности общества «Кавказ и Меркурий» на Каспии. Консул отмечает: «С открытием в 1864 году транзитной дороги в Баку, а затем через Каспийское море в Иран были достигнуты большие успехи». Л. Кахоновский акцентирует внимание на объеме товаров, перевозимых в течение 19 лет с того периода из России и европейских стран в Баку, а из Баку через Каспийское море в Иран. Из подготовленной им таблицы по динамике транспортировки транзитных грузов известно, что в 1877-1878 гг. в период русско-турецкой войны перевозки были приостановлены и возобновлены в последующие годы. Выражая обеспокоенность большим объемом европейских товаров в Иран, нежели российских, консул подчеркивает, что Англия проявляет этой торговле больше интереса и это связано с политическими факторами, а еще точнее, с ростом сферы влияния. По его словам, английский консул уже интересуется находящейся на стадии завершения железной дорогой Тифлис-Баку и информирует свое правительство о возможностях выхода через эту железную дорогу на рынок Средней Азии. Подробно докладывая обо всем этом, Л.Кахоновский выражает обеспокоенность тем, что транзитные грузы из Европы через Закавказский край и Каспийское море вытеснят российскую торговлю из Средней Азии. Этот документ еще одно свидетельство тому, что даже в те годы торговля было не только средством купли-продажи, но считалась политическим вопросом. Недостаточный объем российских товаров, поставляемых на рынки Ирана и Средней Азии, вызывало беспокойство государственных чиновников, поскольку все это приводило к ослаблению позиции российского государства на этих территориях. Консул не скрывал и то, что для увеличения продажи российских товаров в этом регионе, необходимо повысить качество производимой российской продукции, которая уступала европейской.

Иранское транспортное бюро

Предложение консула о создании в Иране складов и контор с целью расширения торговли с этой страной реализовалось спустя 20 лет. И одним из инициаторов являлось акционерное общество «Кавказ и Меркурий».

Летом 1903 года Совет управления общества «Кавказ и Меркурий», «Восточное общество товарных складов» и «Российское транспортное и страховое общество» по отдельности заключили соглашение с «Иранским страховым и транспортным обществом» с тем, чтобы проводить страховые операции и транспортировку грузов в Иран.

«Иранское страховое и транспортное общество» было создано в 1890 году действующим статским советником Лазарем Поляковым с разрешения иранского шаха. Это общество было учреждено с целью страхования непредвиденных потерь иранского народа во время перевозки различных товаров внутри страны и за её пределами. Очевидно, что русское происхождение



Бланк Иранского транспортного бюро.

и большое влияние руководства компании в Иране способствовало объединению трех российских компаний на выгодных условиях. Спустя год работы, в 1904 году эти российские компании подписывают между собой соглашение по совместной организации страховой работы и транспортировки товаров из России в Иран и обратно. Таким образом, «Кавказ и Меркурий», «Восточное общество товарных складов» и «Российское транспортное и страховое общество» совместно учреждают Иранское транспортное бюро.

Каждая из компаний отказалась от своих агентств в Иране. Деятельность совместного бюро трех компаний позволяло сэкономить в рабочей силе, а значит и в расходах. С другой стороны реализовывалась идея, выдвинутая 20 лет назад российским консулом в Астрабаде. Отныне Иранское транспортное бюро располагала в этой стране большими складами, возможностью страхования товаров и изучения иранского рынка.

После создания Иранского транспортного бюро, общество «Кавказ и Меркурий» расширяет сеть агентств не только в России, но и в других странах мира. В 1904 году общество имело достаточно агентств и на нынешней территории Азербайджана. Помимо Баку, действовали агентства общества «Кавказ и Меркурий» в Агдаше, Евлахе, Елизаветполе, Кюрдамире, Ленкоране, Нухе, Сальяне, Хачмазе, Шуше и Шамахе.

Расширяется и сфера деятельности общества «Кавказ и Меркурий». Отныне общество не только занимается перевозкой товаров, сохранением грузов на складах и их страхованием, но и изучает рынок, информирует производителей. В архивных документах на эту тему можно встретить и интересную переписку. Например, в письме, отправленном в феврале 1907 года из компании агентству в Анзали, говорится, что Варшавская контора общества заинтересована в ореховом дереве. Компания просит местных торговцев узнать о желающих продать ореховое дерево варшавским покупателям при посредничестве бюро. В другом письме Иранское транспортное бюро вновь обращается к агентству в Анзали с тем, чтобы Л. Нейшеллер серьезно занялся поиском клиентов для продажи товаров Торгового дома. При этом агентам в Иране обещают прибыль в размере 10 процентов от купли-продажи. Таким образом, компания привлекала своих сотрудников для изучения иранского рынка. Отныне, агенты наряду с пароходством занимались и анализом рынка, сегодня это называется маркетингом.

В тот период, действительно, была необходимость в маркетинге. Например, одна компания в Одессе была заинтересована сухофруктами и пчелиным воском в Иране. А российские торговцы железом искали покупателя в Иране. Московская ткацкая фабрика же, отправив свои образцы, просила принять заказ на товары фабрики в Иране. И даже бумажная фабрика в Москве обращалась в Иранское транспортное бюро для продажи своей продукции в Иране. Все это даёт основание говорить, что уже в начале XX века Иранское транспортное бюро, в которое входило и общество «Кавказ и Меркурий», превратилась в надёжную и деловую компанию региона.

«Кавказ и Меркурий» задумывается о добыче нефти

В начале XX века общество «Кавказ и Меркурий» решает заниматься еще одной сферой деятельности. Купив участок нефтеносной земли в Баку, «Кавказ и Меркурий» намерено заняться добычей нефти....

В 101-ом фонде Российского государственного исторического архива в Санкт-Петербурге хранится папка под названием «О купле нефтеносного земельного участка в районе Биби-Эйбатской бухты». Из документов в папке видно, что в 1905 году бакинская контора общества вела интенсивные переговоры с различными предпринимателями по закупке нефтеносного земельного участка. Особое подчеркивается желание общества приобрести земельный участок лишь для удовлетворения своего спроса на горючее.

Наконец, в июне 1905 года достигается соглашение о покупке земельного участка в Биби-Эйбате, принадлежащего Александру Асрибекову. Однако в соответствии с уставом общества, этот вопрос должен был быть утвержден на общем собрании акционеров. В связи с этим в Петербурге проводится внеочередное заседание акционеров и дается разрешение на покупку земельного участка в Биби-Эйбате. При этом, Российское горное ведомство протестует против этой сделки. Причина в том, что в уставе общества «Кавказ и Меркурий», который неоднократно подвергался изменениям, не предусматривалось полномочие по добыче нефти. Для устранения этого препятствия, общество длительный период ведёт переписку с различными государственными органами. Наконец, в октябре 1906 года император даёт согласие на добавление в утвержденный в 1899 году устав еще одного пункта: «Для упрощения процесса получения топлива, обществу дается право на приобретение нефтеносного земельного участка, добычу нефти, создание собственного или аренду от третьих лиц нефтяного месторождения».



Жетон, выпущенный к 50-летию со дня создания акционерного общества «Кавказ и Меркурий».

После внесения поправок в устав, реализуются планы общества по приобретению нефтеносного земельного участка. Однако, «Кавказ и Меркурий» не может заняться добычей нефти, поскольку добывать черное золото на этой территории было возможно лишь после засыпки Биби-Эйбатской бухты, а это будет нескоро. Попытка общества продать приобретенный участок, также не увенчалась успехом.

В мае 1908 года исполнилось 50 лет со дня создания общества «Кавказ и Меркурий». В связи с этим Совет управления общества обратилось в Государственный совет с тем, чтобы по случаю 50-летней деятельности императорское величество удостоило Совет управления и всех служащих поздравительным письмом и специальным жетоном. После этого император поздравляет Совет управления и всех служащих общества поздравительным письмом и специальным жетоном.

Зачем Тагиев продаёт пароходную компанию?

В начале XX века набирает силу конкуренция в судоходной сфере на Волге и Каспии. Появление новых компаний еще больше усиливает конкуренцию. В 1908 году учреждается пароходное общество «Русь», занимающаяся перевозками пассажиров и грузовых товаров.

В 1910 году начинает деятельность судоходное общество «Волга». Работа каждого из этих обществ пересекалась с Каспийским морем, а это означало конкуренцию и среди компаний, действующих на Каспии. Жёсткая конкуренция приводит к устранению ряда компаний, а некоторых к объединению в крупные синдикаты. Объединение крупных пароходных компаний на основе договора, именуемого «Конвенция грузоперевозок», укрепляет их позиции на Каспии. Речь идёт о подписании между морскими и речными пароходными компаниями, а также железнодорожными ведомствами соглашений по водно-железнодорожным перевозкам.

Присоединившиеся к соглашениям, компании превращаются в монополистов в сфере перевозки основных грузов. «Кавказ и Меркурий», «Восточное общество товарных складов» и

компания «Надежда», подписав между собой договор, завоевывают монопольное право на перевозки в зоне Черное море-Кавказ-Волга-Закаспийская. Поскольку перевозка основных грузов по водному и железнодорожному сообщению на этой территории было доверено этим компаниям благодаря выдвинутым с их стороны выгодным условиям.

Кура-Хазарское пароходное акционерное общество, большинство акций которого принадлежат Хаджи Зейналабдину Тагиеву, также было намерено присоединиться к этому договору. Однако, петербургские компании, воспользовавшись своими деловыми связями в столице, препятствуют присоединению компании Тагиева к соглашению. В начале 1900 года Кура-Хазарское пароходное акционерное общество начинает конкурировать с этим синдикатом. Тагиев, определив политику деятельности общества, начинает открытую борьбу с синдикатом «Конвенция грузоперевозок» и с этой целью во многих городах создает новые агентства и склады для товаров, увеличивает численность судов в составе своего флота.

В борьбе с синдикатом Кура-Хазарское пароходное акционерное общество предоставляет отправителям грузов льготы, в том числе кредиты в оплате перевозок, бесплатно хранит товары общества на складах и т.д.

За короткое время компания Тагиева превращается в серьезного конкурента для петербургских компаний. Эта конкуренция особо негативно сказывается на деятельности общества «Кавказ и Меркурий». Компания несёт серьезные потери в сфере перевозок пассажиров и грузов, и добивается принятия в Совете министров России решения против компании Тагиева. В результате собственность Кура-Хазарского пароходного акционерного общества выставляется на продажу. В 1911 году «Кавказ и Меркурий» вместе с «Восточным обществом товарных складов» принимают решение приобрести собственность компании Тагиева, которая оценивалась в 1.750.000 рублей. Суда этой компании были достаточно старые, поэтому и руководство общества «Кавказ и Меркурий» объясняет покупку собственности этой компании тем, что «воспрепятствовать приобретению конкурентами». Этот факт свидетельствует о беспощадности конкуренции среди пароходных компаний на Каспии в начале XX века.

Действующая с 1847 года компания «Надежда» Санкт-Петербурга также не может устоять перед жесткой конкуренцией. И в том же 1911 году комиссия по ликвидации выставляет на продажу собственность компании.

«Кавказ и Меркурий» и «Восточное общество товарных складов» приобретает суда и другую собственность «Надежды». Тем самым возможности общества «Кавказ и Меркурий» еще больше расширяются, что приводит к устранению финансовых трудностей. 5 сентября 1913 года проводится еще одно внеочередное общее собрание акционеров «Кавказ и Меркурий».

На собрании акционерам сообщили, что на Волге и Каспии все заправляемые топливом суда переживают кризис. Поскольку в Баку нефтяные остатки, используемые в качестве горючего, с каждым днем дорожат. Если в 1901-1903 гг. средняя стоимость пуда нефтяных остатков составляла 8,69 копеек, то в январе 1912 года эта цифра достигла 27,56 копеек, а в конце года выросла до 38 копеек. В то время возвращение пароходства к использованию угля было не возможно. С ростом цен на топливо, уменьшался объем грузов для перевозки через Каспий. Поэтому «Кавказ и Меркурий» искал пути выхода из ситуации. С целью экономии горючего, закупаются 6 новых теплоходов. Наряду с этим для уменьшения расходов, Совет управления задумывается о сокращениях. Руководство компании выбирает путь объединения с одним из однотипных компаний и останавливается на «Восточном обществе», так как был опыт совместной работы с этим обществом в Иранском транспортном бюро. В 1913 году эти две компании объединяются в совместное предприятие, которое получает название «Кавказ, Меркурий и Восточное», сокращенно «Камво».

ПАРОХОДЫ О-ВА Кавказъ и Меркурій	ПАРОХОДЫ Восточнаго Общества
съ открытіемъ навигаціи на рѣкѣ 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 ежедневно 9 час. вечера.	О Т Х О Д Я Т Ъ съ пассажирами и грузомъ ВЪ БАКУ. въ АСТРАХАНЬ и на всѣ ВОЛЖ- СКІЯ ПРИСТАНИ ежедневно. въ КРАСНОВОДСКЪ по понедельникамъ { въ 7 ч. д. и четвергамъ } въ ПЕТРОВСКЪ по понедельникамъ { въ 9¼ ч. в. и пятницамъ } въ АСТАРУ и ЭНЗЕЛИ по четвергамъ въ 8 час. веч. въ ЭНЗЕЛИ — МЕНДЕССЕРЪ — БЕНДЖИ — ГІЗЬ одинъ разъ въ недѣлю въ ЛЕНКОРАНЬ, АСТАРУ и ПО- РЫННАМЪ ПРОМЫСЛАМЪ по средамъ { въ 9 час. веч. и субботамъ } ВЪ КРАСНОВОДСКА въ БАКУ-Петровскъ-Астрахань по понедельникамъ { въ 2 ч. д. средамъ и субботамъ } въ АСТРАХАНЬ (принимъ рейсы) по воскресеньямъ въ 9 час. веч. въ ЧИКИНЦІИ (Гасанъ-Кули по четвергамъ въ 2 час. дня. ИЗЪ ПЕТРОВСКА въ БАКУ по понедельникамъ { въ 3 ч. д. и четвергамъ } въ АСТРАХАНЬ по средамъ и { въ 3 час. дня воскресеньямъ } ВЪ ЧИКИНЦІИ (Гасанъ-Кули) въ КРАСНОВОДСКЪ-суббота 2 ч. д. Главная Контора: Петровская Набережная, собств. докъ №11 Телефоновъ: 432, 311, 1235. Телераграфическая адресъ: БАКУ ВО- СТОЧНОЕ.
черезъ Крас- новодскъ отходятъ въ Баку въ по- средины въ 8¼ ч. веч. отходятъ въ Красновод- скъ по втор- никамъ въ 10 ч. утра. по воскре- сеніямъ и четвергамъ въ 8 час. 45 мин. по веч.	
ЧИКИНЦІИ АСТРАХАНЬ МЕНДЕССЕРЪ ЛЕНКОРАНЬ АСТАРУ ЭНЗЕЛИ На о. ЧЕЛЕНЕВЪ черезъ Красно- водскъ. Отходятъ изъ Красноводска по воскресеньямъ, въ 8 час. утра. Въ САЛЪЯНЫ по вторникамъ, чет- вергамъ и субботамъ въ 6 час. вечера. Въ Ф. АЛЕКСАНДРОВСКЪ черезъ Красноводскъ. Отходятъ изъ Красно- водска по воскресеньямъ въ 4 ч. 30 м. вечера.	
Отдается	

График работы пароходов Общества
«Кавказ и Меркурий». Газета
«Каспий», 7 июля 1910 года.

Есть ли необходимость в деятельности «Кавказа и Меркурия»?

Как было отмечено выше, согласно 14 параграфу устава общества «Кавказ и Меркурий» было учреждено также почтовое пароходство на Каспии, на что правительство ежегодно выделяло 34 тысяч рублей. Это условие было в силе и последующих утвержденных уставах общества, в том числе в последнем уставе общества, утвержденном в 1899 году на 15 лет. В 1914 году истек срок предоставления вышеуказанной льготы. В ноябре 1911 году Министерство торговли и промышленности отправил запрос в соответствующие органы: к Кавказскому наместнику, Туркестанскому генерал-губернатору, представителю России в Тегеране, начальникам портов в Баку, Астрахани, Новгороде, Петровске.

Принимая во внимание истечение срока договора о почтовых перевозках между обществом «Кавказ и Меркурий» и правительством, 1 января 1914 года Министерство торговли и промышленности поручает соответствующим органам ответить на нижеследующие вопросы:

1) Есть ли необходимость в организации работающих по графику в Каспийском море почтовых перевозок за счет государственного бюджета или эта работа может быть урегулирована путём нормальной деятельности пароходных предприятий на Каспии?

2) В 1899 году основным мотивом заключения соглашения с обществом «Кавказ и Меркурий» считалась организация перевозок грузов Военного ведомства и высокопоставленных лиц. Необходимо ли сейчас военному ведомству по-прежнему выделять государственные средства на почтовые перевозки в Каспийском море?

3) Обеспечивает ли в настоящее время сеть экспресс почтовых перевозок общества «Кавказ и Меркурий» на Каспийском море наши торговые и другие интересы? Какие изменения необходимо внести в эту работу?

4) Целенаправленно ли впредь выделение средств из госбюджета на экспресс почтовые перевозки на Каспии?

Для ответа на эти вопросы руководство Бакинского торгового порта собирает сведения о деятельности общества «Кавказ и Меркурий» за последние три года, проводит собрание в Баку, и только после всего этого подготавливается ответное письмо - рапорт.

В рапорте начальник Бакинского торгового порта Данилов признаёт повышение роли Каспийского моря в перевозках и предоставляет конкретные цифры, свидетельствующие о значительном увеличении объема грузоперевозок через Каспийские порты за последние три года.

Отмечается, что если в 1908 году общая грузоподъёмная сила портов Каспийского море составляла 658 млн. пудов, то в 1910 году эта цифра достигла 753 млн. пудов. За 1908 год только оборот грузоперевозок сухопутным путём составила 111 млн. пудов, а в 1910 году эта цифра составила 128 млн. Начальник порта акцентирует внимание на том, что Каспийское море для товарооборота между Кавказом, Средней Азией и Северным Ираном самый



Пассажиры в ожидании парохода на пристани общества «Кавказ и Меркурий». 1905 год.

приемлемый путь. Отметив большое будущее этого маршрута, он подчеркнул необходимость особого внимания к этому вопросу. Также была отмечена важность на Каспии почтовых перевозок по графику. Данилов напомнил, что ни одна из действующих трех крупных Каспийских пароходных компаний «Кавказ и Меркурий», «Восточное» и «Русь» без правительственной помощи бессильны организовать экспресс перевозки. Самое надежное из этих предприятий это общество «Кавказ и Меркурий». Согласно мнению начальника порта, осуществляемые обществом по графику грузоперевозки, полностью обеспечивают интересы правительства на Каспийском море. «Необходимо увеличить число почтовых перевозок в иранские порты. Было бы желательно организовывать почтовые рейсы в Ленкорань, Астару и Анзали три раза в неделю (в настоящее время организовываются перевозки один раз в две недели). Было бы целесообразнее организовать ежедневные перевозки по маршруту Баку-Красноводск», - предлагает Данилов. Видимо, было не достаточно лишь мнение начальника Бакинского порта. Вопросы почтовых и военных грузоперевозок рассматривались и в других инстанциях. В итоге, принимается решение, что организация почтовых перевозок по графику на Каспии необходима правительству, поскольку это не только экономический, но и военный вопрос.

Почтовые перевозки вновь поручаются обществу «Кавказ и Меркурий»

С целью усиления конкуренции по организации почтовых перевозок на Каспии, правительство объявляет конкурс среди пароходных компаний на 1914-1918 гг. Сразу же появляются компании, предлагающие перевозки по значительно низкой цене, чем «Кавказ и Меркурий». Так Торговый дом «Andrey Gesse и его компания» предложил организацию перевозок всего за 270 тыс. рублей в год. В свою очередь, Л.В. Широткин был готов организовать перевозку за 350 тыс., компания «Самолёт» за 393 тыс. рублей. Общество «Кавказ и Меркурий» требовало 427 тыс. рублей.

Министерство торговли и промышленности после рассмотрения поступивших предложений, в том числе рапортов соответствующих госорганов, сразу же отказывается от предложения «Andrey Gesse и его компания». Поскольку было бы безумием поручить столь серьезную и государственно значимую задачу новой, учрежденной накануне объявления конкурса, компании. В итоге, после рассмотрения предложений и возможностей других компаний,

предпочтение отдается имеющему 50 летний опыт в этой сфере обществу «Кавказ и Меркурий». Правда, предложенная компанией цена, после согласования, снижается до 350 тыс. рублей. Таким образом, Министерство торговли и промышленности с 1 января 1914 года вновь поручает работу по перевозкам обществу «Кавказ и Меркурий». То есть, несмотря на всё, торговое и промышленное ведомство дает согласие на предоставление обществу «Кавказ и Меркурий» необходимой льготы сроком на 15 лет, в том числе выделение помощи в размере 350 тысяч рублей. После длительных обсуждений и анализов ведомство соглашается с этими условиями и в 1913 году передает устав общества «Кавказ и Меркурий» на утверждение в Государственную Думу.

Особое внимание уделялось в 16 параграфе устава условиям выполнения обществом обязательств по перевозке воинских частей. Было отмечено, что «Кавказ и Меркурий» должен располагать надёжными пароходами, способными плавать в любое время года, преодолевать различные дистанции для беспрепятственной перевозки в Каспийском море войск и военных грузов. Общество должно иметь баржи, способные перевозить минимум 10 тыс. пешеходов или соответственно этому боеприпасы и тележки.

Итак, со времени создания 1858 года и до 1913 года основным требованием, поставленным правительством перед обществом «Кавказ и Меркурий», оставалась перевозка воинской части и военных грузов. И правительство для этого важного вопроса не скупалось на выделение обществу 350 тыс. рублей.

В 1914 году началась мировая война.....

Бакинский порт. 1905 год.



В связи с началом войны возник ряд объективных сложностей, повысились в цене товары повседневного спроса, перевозки стали осуществляться с большими перерывами, а некоторые из судов перешли в распоряжение военного ведомства.

Например, в начале 1915 года суда общества «Кавказа и Меркурий» «Лиза Соколова» и «Генерал Куропаткин» были переданы для военных целей государству. В декабре того же года еще одно судно общества «Генерал Скобелев» временно перешло в ведение Военного морского управления.

Очевидно, военные законы также применялись к частным судовладельцам. Так как в архивных документах есть факты передачи военному ведомству баржей Х.З. Тагиева «Лейла», «Мамед» и «Сара».

В 1916 году еще четыре морских транспортных средств, принадлежащих обществу «Кавказ и Меркурий», были конфискованы для нужд правительства, а одно из них функционировало как военный госпиталь.

Конфликт с городской властью Баку

За все время деятельности общество «Кавказ и Меркурий» всегда находилось под заботой и вниманием российской власти. Однако бакинская контора общества не всегда находила общий язык с местными органами власти. В частности, в вопросе закладки бульвара между городской властью и обществом «Кавказ и Меркурий» долгие годы шли судебные разбирательства.

Как известно, в 60-е годы XIX века «Кавказ и Меркурий» в целях строительства в Баку эллинга, склада и магазинов приобрело земельный участок. Прибрежные территории были свободны, поэтому никто не воспрепятствовал покупке обществом земельного участка на территории, где сегодня расположен Кукольный театр. Однако, в результате стремительного развития города, через 20 лет всплыл вопрос о сношении складов общества «Кавказ и Меркурий», которые являются преградой для благоустройства города. Поэтому в 1882 году городская администрация предложила обществу снести свои постройки и переехать на другую выделенную территорию. Руководство общества не согласилось с выдвинутыми условиями и в результате начались долгие переписки и судебные разбирательства.

В 1909 году планы по закладке бульвара и благоустройству прибрежной зоны для отдыха населения вновь подняли вопрос о сношении складов общества «Кавказ и Меркурий». Несмотря на то, что городская администрация предлагала на определенных условиях другую территорию для строительства складов, руководство общества не соглашалось на сделку. Дело было в том, что эллинг и склады общества делили благоустраивающийся бульвар на две части. Городская администрация же требовала сношения построек общества с тем, чтобы вся прибрежная зона была отведена под бульвар. Этот спор продолжался до 1916 года. В марте 1916 года на общем собрании акционеров общества «Кавказ и Меркурий» была внесена ясность в этот вопрос. В отчете сказано, территория общества, на котором в 1871 году был построен Мортонев эллинг, ныне является центральной частью города. Естественно, что администрация города, взявшаяся за благоустройство прибрежной зоны, недовольна шумной деятельностью мастерских в центре города. Проведенные переговоры по решению этого вопроса не дали результатов. Наконец, спустя много лет стало возможным решение проблемы: за спорную территорию администрация города заплатила обществу 485 тысяч рублей, а общество оплатило в размере 205 тысяч рублей арендную плату, которую оно отказывалось оплачивать с 1914 года. Помимо этого, городская власть выделила обществу для строительства эллинга и складов другую территорию. Проинформировав акционеров обо всем этом, Совет директоров предложил одобрить сделку с городской администрацией.

Общее собрание акционеров дало согласие на сделку, и таким образом, был положен конец давнему спору с администрацией города Баку.

Вся власть..., в том числе пароходство, Советам!

1917 год начинается напряженным годом не только для пароходства, но и в целом, для всей России. Проводимые в стране забастовки, революции, экономические и финансовые проблемы приводят к кризису в судоходной сфере.

Письмо, отправленное 19 сентября 1917 года ленкоранским агентом общества «Кавказ и Меркурий» в Баку, оживляет перед глазами картину тех лет: «Выражая свое уважение, довожу до вашего сведения, что местное население страдает от нехватки хлеба. Цены ежедневно растут. Из-за долгих ожиданий в очереди 35 служащих конторы не приходят по утрам во время для разгрузки судов. Поэтому рабочие недовольны и вынуждены уволиться с работы».

В письме агент из Ленкорани просит об отправке из Баку для работников конторы 35 мешков муки...

В октябре 1917 года большевики приходят к власти в России. Вся власть переходит к советам-рабочим и крестьянам. 23 января 1918 года председатель Совета народных комиссаров России В.И. Ленин подписывает декрет о «Национализации флота». Согласно этому декрету, весь флот объявляется собственностью государства. Местным правительственным органам приказывается взять под контроль флот, во всех пароходных обществах назначаются комиссары. Директора этих обществ отстраняют от работы.

5 марта 1918 года Совнаркомом РСФСР¹² подписывается декрет о создании Отдела водного сообщения в составе Высшего совета Народного Хозяйства, который позже переименовывается в Главное управления водного транспорта (Главвод). Высший совет народного хозяйства утверждает «Положение о регулировании морского и речного торгового флота и водного сообщения». Согласно этому положению Главного управления водного транспорта регулируется Высшей Коллегией из 5 человек. В мае 1918 года представитель Главвода вместе с матросами, прибыв в здание Совета директоров общества «Кавказ и Меркурий» в Петрограде, объявил о прекращении деятельности общества.

Бакинская контора общества пока продолжала свою работу, как прежде отправляла отчёты в Петроград. Однако, вскоре происходящие в России политические процессы отражаются и в Баку.

Экономика города приходит в упадок, Каспийские пароходные компании переживают финансовый кризис. Из-за прекращения деятельности банков в Баку, на счета компаний не поступают средства. Прекращение денежных поступлений из Петрограда затрудняет оплату заработной платы работникам. В связи с революционными изменениями в России, приостанавливается судоходное сообщение с Астраханью через Каспийское море и начинается период неопределенности.... ..

12. СНК РСФСР – Совет народных комиссаров Российской Советской Федеративной Социалистической Республики

ГЛАВА IV

Переходящее из рук в руки Каспийское море...

Первая советизация и пароходство в Баку

После переворота в октябре 1917 года общественно-политическая ситуация по всей России была напряженной. Из-под контроля выходит ситуация и в главном промышленном городе империи Баку. Приблизительно через неделю после октябрьской революции - 13 ноября (после даты будут указываться по новому календарю) вся власть в Баку переходит Совету. Через короткий срок Исполнительный комитет Бакинского совета объявляют высшим органом власти, одним словом в Баку меняется власть.

Все эти процессы сказываются и на Каспийском пароходстве. 24 ноября 1917 года комиссар народной торговли и промышленности России А. Шляпников подписывает декрет о передаче отделов торгового пароходства и торговых портов под распоряжение Всероссийского центрального комитета морского и речного торгового флота. Созданный в августе 1917 года этот комитет был своего рода профсоюзной организацией работников водного транспорта. В день подписания, текст декрета телеграммой был отправлен в Баку - торговый порт. Текст в телеграмме заканчивался следующими словами: «Проинформируйте местные предприятия и организации». А это также означало, что местным структурам поручалось придерживаться этих правил.....

В указе, отправленном через несколько дней в Бакинский торговый порт, отмечалось, что отныне начальники торговых портов будут именоваться капитанами торговых портов, а начальники морских школ заведующими морскими школами.

Письмо, отправленное 14 февраля 1918 года Исполнительным комитетом Бакинского Совета солдатских и рабочих депутатов в Бакинский торговый порт, уже носило директивный характер об управлении портом: «Предлагаем передать все работы по управлению Бакинским торговым портом Комиссии, избранной на общем собрании моряков Бакинского торгового флота». Был даже представлен список членов комиссии: Кондовский, Ахундов, Новиков, Купцов и Земцов.

В начале 1918 года в Баку была тяжелой не только общественно-политическая ситуация, но и экономическая. Судоходство, как и все сферы, переживала напряженные времена, морские перевозки, можно сказать, были приостановлены.

В письме, адресованном 23 февраля 1918 года Союзом судовладельцев Каспийского моря в Бакинское отделение Государственного банка, идет речь об этой напряженной ситуации. Подчеркивается, что у пароходных компаний нет никаких денежных оборотов, а проблема с денежным переводом приведет к серьезным последствиям. Авторы письма ставят под сомнение и дальнейшую деятельность крупных пароходных фирм. В списке компаний, находящихся в критическом положении, были «Кавказ и Меркурий», «Самолёт», «Океан» и др. В письме отмечалось, что приостановление деятельности этих компаний может привести к лишению получения населением города Баку продовольствий. Также возможно

приостановление работы в промышленных сферах, в результате чего жители России будут лишены света и топлива. Принимая во внимание всю эту опасность, Союз судовладельцев просит Бакинское отделение Государственного банка оказать содействие в скорейшем предоставлении судовладельцам ссуды в обмен на внесение ими под залог морские транспортные средства и таким образом, вывести из критического положения пароходство, и, возможно, спасти созданную с большим трудом транспортную систему на Каспии.

Это письмо проясняет некоторые моменты того периода. Ясно, что в то время роль судоходных компаний в обеспечении населения города продовольствием была незаменимой. В те годы судьба городской промышленности также была почти полностью связана с пароходством.

В такой экономической ситуации и политической нестабильности в Баку начинается известная всем мартовская резня.

Хотя невозможно найти в архивах конкретные документы, свидетельствующие о нанесении ущерба морскому транспорту во время мартовских событий, тем не менее, можно точно сказать, что каспийское судоходное хозяйство столкнулось с большими потерями.

В Государственном архиве Азербайджанской Республики хранится письмо, адресованное от имени пароходной компании «И.А.У. и Гаджиевы» дорожному ведомству. Авторы письма указали, что во время мартовских событий была подожжена принадлежащая компании пристань № 21 и, что пришлось вложить миллионы, чтобы заново построить её. Во время мартовских событий пострадали и другие пароходные компании.

После известных мартовских событий 25 апреля 1918 года под руководством армянского националиста и большевика Степана Шаумяна в Баку была объявлена Советская власть. Исполнительным органом этой структуры, именуемой «Бакинская коммуна», был Бакинский совет народных комиссаров. Эта структура предпринимала меры в противовес правилам и справедливым принципам.

Пристань Общества «Кавказ и Меркурий» в Баку.



Совет народных комиссаров, прикрываясь лозунгом «во имя революционных целей», конфисковала суда и другую собственность пароходных компаний. В апреле 1918 года в письме, адресованном фирме «Братья Нобель» открыто были разъяснены цели большевистской власти. В письме Революционный комитет защиты сообщил, что в целях перевозки беженцев и продовольствия, право на конфискацию судов передано коллегии по водному транспорту и комиссару водного транспорта товарищу Крылову. Революционный комитет защиты города Баку и его районов приказывал незамедлительно выполнять требования коллегии и комиссары Крылова. Это было первым, но не последним требованием новой власти - Советов к братьям Нобель, которые почти 50 лет занимались предпринимательством в Баку.

Первая национализация Каспийского флота

В годы большевистской власти в Баку пароходные компании сталкиваются с очередным непрофессионализмом и неопределенностью. Почти каждый день в пароходные компании поступали обращения из действующих в Баку многочисленных управлений и контролирующих органов о бесплатной перевозке тех или иных лиц.

Доходит до того, что в мае 1918 года общество «Кавказ и Меркурий» письменно обращается к исполнительному комитету Совета народных комиссаров. В письме указывалось, что различные лица, периодически предоставляя письма от различных организаций или комиссаров, требуют бесплатной поездки на судах общества. Среди этих организаций числились комиссариат при Таможенном управлении, Закавказское железнодорожное управление, Железнодорожное управление Джульфа-Баку и другие.

Поэтому общество просило, чтобы представители вышеуказанных организаций в случае надобности бесплатной поездки предъявляли от исполнительного комитета «Совдеп» специальный документ.

Это письмо общества «Кавказ и Меркурий» еще одно свидетельство господствующего в те годы Баку общественно-политического хаоса, самоуправства и неопределенности. Список адресов, куда были направлены письма от общества, был нескончаемым: Исполнительный комитет рабочих, солдатский и матросских депутатов, Бакинский военный революционный комитет, Революционный комитет защиты Баку и его районов, Комиссия по регулированию пассажирского движения, Комиссариат водного транспорта, таможенный комиссариат, Комиссариат торгового порта, главная резиденция Красной армии, Бакинская военная флотилия и другие. То есть, столько и более организаций обладало правом бесплатной поездки на судах.

Форма обращения в пароходные компании также была очень простой: «Председателю общества «Кавказ и Меркурий». Прошу создать условия для бесплатной поездки из Баку в Астрахань представившему это письмо бухгалтеру Торгового порта Г. Старостину. Подпись: Комиссар порта».

Руководство компании ежедневно получала десятки таких писем. В своем обращении в Совет народных комиссаров пароходная компания напомнила об экономических трудностях: «Из-за финансового кризиса, наша пароходная компания не может полностью оплатить заработную плату за апрель месяц этого года. С другой стороны, наша пароходная компания работает за счёт прибыли от перевозок пассажиров, поскольку грузоперевозок практически нет».

Для осуществления контроля над экономикой «Бакинская коммуна» придавала особое значение национализации нефтяной промышленности. 2 июня 1918 года Совет народных комиссаров принимает по этому вопросу решение, вслед за этим национализируется и Каспийский торговый флот.

В первом пункте «Декрета о национализации Каспийского торгового флота», подписанного председателем Бакинского совета народных комиссаров С. Шаумяном, указано «Объявить Каспийский торговый флот со всем движимым и недвижимым имуществом неделимой собственностью Российской Социалистической Федеративной Советской Республики».

Во втором пункте декрета была дана классификация национализированных предприятий. Этот список включает в себя все прибрежные сооружения и предприятия, цеха, мастерские, механические установки, плавучие средства, нефтеналивные станции, установки для погрузки судов и т. д. Одним словом, были включены все предприятия и организации, обслуживающие суда. Согласно этому декрету, с целью управления Каспийским торговым флотом учреждается Каспийское областное воднотранспортное управление.

Управления контролируется составом из 11 человек, из которых 5 представители Союза работников водного транспорта, 3 - Совета народных комиссаров и 3 представителя Комиссариата водного транспорта.

Каспийское море, а также впадающие в него реки, за исключением реки Волга, рассматривались как область деятельности Каспийского областного воднотранспортного управления.

Замена флагов на судах

В новом декрете требовалось, чтобы с момента национализации трехцветный флаг на судах Каспийского торгового флота был заменен на красный флаг с белыми буквами Р.С.Ф.С.Р. Интересно, что в те годы найти ткань красного цвета в Баку было очень сложно. Об этом свидетельствует и содержание письма общества «Кавказ и Меркурий», адресованное 23 июля 1918 года в Каспийское областное воднотранспортное управление и Бакинский торговый порт. В письме указывалось, что в связи с решением о поднятии на всех судах красного флага, наблюдается нехватка ткани красного цвета в Баку. Также сообщалось, что, несмотря на многочисленные обращения в Совет народного хозяйства и областное воднотранспортное управление, ткани не доставлены.

Эти события происходили на фоне напряженной общественно-политической ситуации. Приблизительно, за неделю до национализации Каспийского торгового флота Закавказский Сейм был распущен. 26 мая 1918 года Грузия объявила о государственной независимости, через день в Тифлисе был создан Национальный совет Азербайджана, а 28 мая провозглашена Азербайджанская Демократическая Республика. 16 июня 1918 года азербайджанское правительство переехало из Тифлиса в Гянджу. Поскольку Баку находился под контролем Бакинской коммуны, правительство не могло попасть в город. Еще задолго до этих событий, свершившаяся революция в октябре 1917 года в России серьезно сказалась на общественно-политических процессах в мире. Эта революция еще больше усугубила многолетнюю борьбу между Россией и Великобританией за влияние в мире.

На заседании блока Антанта¹³ в 1918 году в Лондоне сферы влияния России были поделены и западно-восточная часть этой разрушенной империи выпала на долю Великобритании. Британия, выступая под лозунгом «Стабильность и противостояние против большевизма», принимает решение укрепить военно-политическую силу в этом регионе, в котором был расположен и Азербайджан. Но главной целью было конечно овладение бакинской нефтью и Каспийским морем.....

Укрепление позиций большевиков в Баку весной 1918 года стало причиной активизации западных стран на Южном Кавказе. В тот период германское правительство также составляло план по овладению бакинской нефти. Напряжение в общественно-политической ситуации в

13. Военно-политический блок России, Великобритании и Франции

Баку в начале лета 1918 года вносит коррективы в планы англичан. В это время английское командование с целью вторжения в Баку продолжает собирать воинские части на севере Ирана. Англичане также налаживают связь с местными большевиками и дашнаками. 25 июля на внеочередном собрании Бакинского совета принимается предложение эсеров о приглашении в Баку англичан, создании коалиционного правительства. В результате политического кризиса, созданного вокруг этого вопроса, «Бакинская коммуна» была свержена, власть в Баку переходит в руки структуры под названием «Диктатура Центрокаспия». Название происходит от сокращения Центрокаспия — Центральный комитет Каспийской военной флотилии, в составе которой преобладали эсеры, меньшевики-дашнаки.

Главнокомандующим войск «Диктатуры Центрокаспия» был назначен русский офицер Лазарь Бичерахов, который, в свое время, выступая против советской власти, скрывался в Иране и находился под покровительством английских войск. 31 июля Бакинский совет народных комиссаров приостанавливает свою деятельность.

Английский генерал Денстервиль о Каспийском пароходстве

4 августа с согласия «Диктатуры Центрокаспия» первая британская группа из 40 человек прибывает в порт Баку. 6 августа глава группы Лионель Денстервиль распространяет обращение, в котором указано, что «британские войска прибыли в Азербайджан с согласия союзников и по приглашению жителей Баку». В обращении особо отмечалось, что англичане не будут вмешиваться во внутренние дела России, все политические партии продолжают свою деятельность, а представители всех национальностей здесь равноправны и т.д.

17 августа 1918 года в бакинский порт на пароходе «Президент Крюгер» прибывает Денстервиль. Именно на этом пароходе, который в свое время принадлежал обществу «Кавказ и Меркурий», английский генерал создал свой штаб. И это несмотря на то, что Крюгер считался врагом англичан. Спустя время генерал Денстервиль в своих воспоминаниях напишет, что название

Генерал Л. Денстервиль



судна принесло неудачу. Поскольку, пароход «Президент Крюгер» носил имя президента Южно-Африканской республики в 1883-1900 годах, активного участника англо-бурских войн, голландца по национальности Пауля Крюгера. Конечно, никто не предполагал, что когда-то на пароходе «Президент Крюгер», построенном в 1902 году на российском Камско-Воткинском заводе по заказу компании «Кавказ и Меркурий», будет создан штаб английских войск.

Кстати, напомним, что спустя пару месяцев другой английский генерал, прибывший в Баку как представитель союзнических войск У. Томсон, также воспользуется пароходом «Президент Крюгер». И это было не случайно.....

Генерал Денстервиль в своих воспоминаниях опишет пароход, который он выбрал для себя в Баку штабом, так: «Крюгер» среди судов на Каспии был самым скоростным. В пароходе было создано необходимое условие для моего штаба, секретарей, канцелярии, а еще 300 солдат. Если понадобится, можно, использовать палубу для размещения еще 800 человек».

Пароход генерала встал на якорь у пристани общества «Кавказ и Меркурий» и продолжал оставаться здесь в период своего пребывания в Баку.

В своих воспоминаниях Денстервиль также описывает положение в пароходном хозяйстве того периода. Он писал, что из-за национализации прибыли порта опустились до нуля. «Все пароходные компании на Каспии были национализированы и суда никому ничего не платили. Эта ситуация затруднила положение портовых служащих. Мы вместе с командором Норрисом наладили бизнес на выгодных нам условиях. Обязались платить портовым служащим заработную плату и расходы по эксплуатации порта при условии, что вся прибыль достанется нам. Эти условия не были утверждены правительством «Центрокаспия», все документы по этому договору «путешествовали» между нами и правительством до падения Баку».

Приостановление грузоперевозок на Каспии в тот период генерал Денстервиль объяснил простыми словами: «В Баку нам пришлось столкнуться с трудностями продовольственного кризиса. В самом городе таких продуктов питания не производилось, а со времен революции доставка их значительно сократилась. Пока производитель, посредник и владелец пароходной линии получали прибыль с каждой операции по заготовке продуктов для нужд населения, доставка необходимых пищевых продуктов из всех портов Каспийского моря было делом очень простым. Но в условиях социалистической системы хозяйства со всякими «национализациями» доставка продуктов была сведена почти к нулю. Товары в портах были национализированы; национализированы были также и суда. При таких обстоятельствах никому не было никакой выгоды заниматься коммерцией. Частная инициатива была убита, а государственные предприятия не работали». Нельзя дать более простое и ясное объяснение ситуации в судоходной отрасли в Каспийском море летом 1918 года ...

Первое решение АДР по пароходству

В сентябре 1918 года Кавказская исламская армия приближалась к Баку для освобождения города от эсер-дашнаков. 15 сентября освобождают Баку и в результате «Диктатура Центрокаспия» терпит крах. Генерал Денстервиль на прибывшем в Баку пароходе убегает в Петровск (нынешняя Махачкала)....

После того, как англичане покидают Баку - 17 сентября 1918 года правительство Азербайджанской Демократической Республики приступает к работе.

Одним из первых решений, принятых новым правительством стала денационализация нефтяной промышленности, то есть отмена национализации. Решение Совета министров Азербайджанской Демократической Республики об этом опубликовано на первой странице (на русском языке) газеты «Азербайджан» 7 октября 1918 года.

В первом пункте решения указано: «Считать недействительным все декреты и распоряжения, данные Бакинским советом народных комиссаров о национализации нефтяных предприятий на территории Бакинской губернии, а также правила по управлению этих предприятий».



Одно из первых постановлений Азербайджанской Народной Республики по судоходству. 23 октября 1918 г.

Согласно этому решению, все месторождения, заводы и суда немедленно были возвращены прежним владельцам и уполномоченным лицам. Другим решением правительства все судоходное хозяйство на Каспийском море было отдано в ведение Министерства путей сообщения.

Азербайджанское правительство назначает на должность министра путей сообщения известного изобретателя-инженера Худадат бек Мелик-Асланова, имеющего большой опыт в этой сфере. В последующих четырех кабинетах правительства должность министра путей сообщения занимал Х.Мелик-Асланов. В ведение Министерства путей сообщения были переданы Управление по водному и дорожному сообщению, Бакинская морская школа, Управление по засыпке Биби-Эйбатской бухты. В номере газеты «Азербайджан» от 16 октября 1918 года сообщалось, что по указу министра путей сообщения восстанавливается Управление Бакинским торговым портом и на должность начальника порта назначается инженер Министерства путей сообщения Павел Патотский.

В номере газеты от 25 октября было опубликовано объявление от имени министра путей сообщения Х.Мелик-Асланова: «По указу азербайджанского правительства от 5 октября 1918 года все вспомогательные предприятия торгового порта и пароходства денационализируются. Эта работа проводится при содействии уполномоченного министра путей сообщения П. Патотского. Возвращение имущества подтверждается специальным актом». Также отмечалось, что любые претензии и жалобы по этому вопросу принимаются до 1 декабря в канцелярии, созданной в Бакинском торговом порту. Объявление несколько дней повторно публиковалось для того чтобы были все осведомлены.

В Государственном историческом архиве хранятся акты о возвращении имущества обществу «Кавказ и Меркурий». 2 ноября 1918 года составленный акт был подписан уполномоченным министром путей сообщений П. Патотским и инженером КАМВО (объединенные о-ва «Кавказ и Меркурий» и «Восточное о-во товарных складов») Н. Спекторским. В этом документе указано, что принадлежащие этим двум обществам суда, теплоходы, баркасы и другие плавучие средства, а также заводы, эллинги, мастерские, товарные склады, пристани, жилые дома и пр. имущество возвращаются владельцам....

Складывается впечатление, что Азербайджан полностью освобожден от вражеских военных сил и независимое Азербайджанское правительство может беспрепятственно руководить страной. Однако.....

В то время Первая мировая война официально еще не завершилась. Особенно участие Турции в этой войне еще более усугубляло положение.

30 октября 1918 года в порту Мудрос на территории нынешней Греции было подписано Мудросское перемирие между Антантой и представителями Турции. Согласно этому документу, турецкие войска выводятся из Закавказья, а войска союзнических государств захватывают Баку и Батуми.

Англичане вновь возвращаются в Баку

Через день после подписания Мудросского перемирия командующему расположенными в Иране британскими войсками генералу У. Томсону отдается приказ об отправке войск в Баку. С беспокойством наблюдающее за происходящими процессами азербайджанское правительство отправляет в Энзали делегацию на переговоры с генералом У.Томсоном.

Во время переговоров генерал союзнических войск кратко обобщил действия во время вступления в Баку: 17 ноября до 10.00 часов Баку должен быть очищен от азербайджанских и турецких войск. Баку и его нефтяная промышленность будет взят под контроль,

остальная часть Азербайджана будет отдано во власть местного правительства и его войск. Азербайджан как независимое государство не признается, но представители Англии, Франции и Америки будут поддерживать де-факто связь с представителями правительства. Все предприятия и организация будут функционировать, как и прежде, но с некоторыми изменениями: У. Томсон будет губернатором Баку, Бакинская городская дума будет действовать, Азербайджан продолжит участвовать в дискуссиях по вопросу о самоопределении на Парижской мирной конференции, Лазарь Бичерахов и его воинские части вместе с британскими войсками вступят в Баку и др. Условия, выдвинутые британской армией, были тяжелыми. Особенно потому, что У. Томсон на этой встрече открыто, признал приверженность восстановлению России в границах 1914 года.

Азербайджанское правительство предлагает генералу признать независимость страны. Однако У. Томсон наотрез отказывается исполнять требования азербайджанцев, мотивируя тем, что «он располагает информацией о том, что не весь азербайджанский народ желает независимости». Таким образом, по возвращению в Баку у представителей азербайджанского правительства не остается другого выхода, как ждать вступления английских войск.

В номере газеты «Азербайджан» за 17 ноября 1918 года опубликовано официальное обращение правительства населению города Баку: «В результате переговоров между азербайджанским правительством и представителем союзных войск в Энзели генералом Томсоном было достигнуто соглашение, в силу которого сегодня, 17 ноября, в столицу Азербайджана вступит отряд союзных войск во главе с генералом Томсоном. Это вступление союзного отряда не является враждебным актом, которое может нарушить независимость и территориальную неприкосновенность Азербайджана. Все государственные и общественные учреждения будут функционировать нормально, как и раньше. Правительством приняты все меры для поддержания порядка в городе. Правительство призывает всех граждан к сохранению спокойствия и порядка, а также к дружественной встрече союзного отряда».

Обращение было подписано председателем Совета министров Фатали хан Хойским и министром внутренних дел Бехбуд бек Джаванширом.

На следующий день газета «Азербайджан» вынужденно внести поправку в опубликованное накануне обращение: «Во вчерашнем номере нашей газеты была дана неправильная информация о признании Азербайджанской республики союзническими правительствами. Поскольку такого признания не было».

Видимо, предложение в обращении «вступление союзного отряда не является враждебным актом, направленным на нарушение независимости и территориальной неприкосновенности Азербайджана» не понравилось англичанам, и они потребовали незамедлительно внести изменения....

Действительно, тогда независимость Азербайджанской Республики не была признана. Эту горькую действительность подтверждали и опубликованные 18 ноября в газетах новости о вступлении англо-франко-американского отряда в Баку....

В газетах сообщалось, что днем 17 ноября союзническое войско под командованием генерала Томсона вступило в Баку.

Пароход «Президент Крюгер», на котором был расположен штаб союзнических войск, причалил к пассажирской пристани общества «Камво»....

На этом пароходе в свое время в Баку прибыл генерал Денстервиль....

История повторялась...

В Баку вводится военное положение

Генерала У. Томсона и сопровождавших его лиц встретили министр внутренних дел АДР Бехбуд ага хан Джаваншир и министр иностранных дел Адиль хан Зиядханов. А. Зиядханов поприветствовал от имени правительства генерала У. Томсона. В ответ генерал сказал следующее: «Поздравляю вас с окончанием войны. Я вас извещаю в качестве командующего союзными силами англичан, французов и американцев, что по договору с Турцией мы пришли сюда на смену оттоманских войск, охранявших до сих пор вашу территорию. Мы не имеем никакого намерения вмешиваться в ваши внутренние дела ни в настоящем, ни в будущем....».

Газета «Азербайджан» последнее предложение генерала дала крупным шрифтом «...НИ В НАСТОЯЩЕМ, НИ В БУДУЩЕМ....».

В первый же день своего пребывания в Баку 17 ноября 1918 года генерал-майор Томсон объявляет «Обязательное постановление о введении военного положения в городе Баку». В постановлении указывалось, что: « С 12 часов дня 17 ноября 1918 г. город в Баку объявляется военное положение. Таковым буду руководить я, нижеподписавшийся генерал-майор В.М. Томсон. Во время военного положения я, нижеподписавшийся, буду военным губернатором города Баку...»

После захвата Баку, одним из главных задач англичан было взятие под контроль Каспийское море. Еще за много до этого, военный министр Британии заявлял, что «Лондон придает большое значение взятию под постоянный контроль Каспийское море». Поэтому англичане приступают к созданию на Каспии своей военной флотилии. В ноябре 1918 года они подчиняют себе Каспийский торговый порт и проводят военизацию ряда гражданских судов.

Британский морской штаб выступает с объявлением о сдаче представителями административного руководства Торгового порта и судоходных команд огнестрельных оружия и патронов не позже 25 ноября. В скором времени для управления морским транспортом на Каспии создается Британское управление Морским транспортом. Управление было расположено на улице Красноводск (ныне улица Самеда Вургуня) в Баку. Управление было поручено майору Брауну.

Англичане выступают против П. Патотского, временно назначенного азербайджанским правительством на должность начальника Бакинского порта, и выдвигают на этот пост А. Данилова, который до революции долгие годы был начальником Бакинского порта, а в период «Диктатуры Центрокаспия» был освобожден от должности.

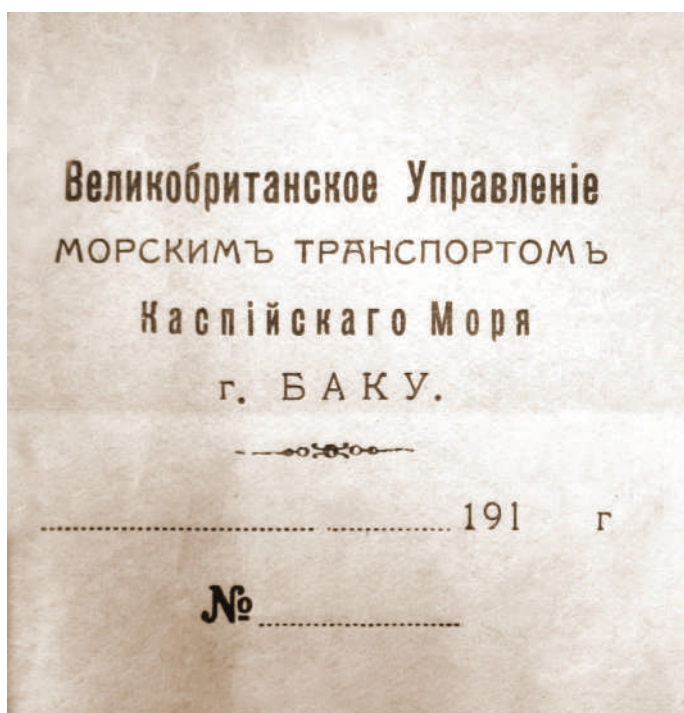
28 ноября министр азербайджанских путей подписал формальный указ об этих кадровых изменениях: Исполняющий обязанности начальника Бакинского торгового порта инженер П. Патотский освобождается от должности.

Англичане прибирают к рукам Каспийский флот

В такое смутное время немного откладывалось начало занятий в Бакинской морской школе дальнего плавания. К занятиям приступают лишь в конце ноября. Задержку занятий связывали с занятостью учеников в торговом флоте, который, можно сказать, не функционировал. Поэтому даже в первый день занятий пришли не все ученики.

В период национализации торгового флота морская школа была в ведении Временного управления водного транспорта Каспийской области.

После было передано в распоряжение Министерства транспорта Азербайджана. Директор школы С. Длусский в интервью прессе рассказал о тяжелом материальном положении учащихся в условиях роста цен.



Бланки Британского управления морским транспортом в Баку.

Он сообщил, что намеревается в помощь учащимся обратиться в местные судоходные компании и Британское управление водного сообщения для получения субсидии....

Значит, неопределенность создала проблемы и в сфере мореходного образования.

В номере газеты «Азербайджан» за 29 ноября 1918 года от имени Британского военного командования было опубликовано объявление по пароходству:

- 1) Все торговые суда Каспийского моря считаются собственностью их законных владельцев.
- 2) Временно все суда и их экипажи переданы в распоряжение Британского военного командования.

Таким образом, с 29 ноября контроль по экспорту нефтепродуктов переходит в руки Британского командования. Одним из первых распоряжений Британского морского транспортного управления становится запрет на морской экспорт нефти без разрешения военного командования Британии.

Суда, перешедшие в распоряжение британского командования, использовались не только для грузовых и пассажирских перевозок, но и для военных целей. Маршрут движения судов Каспийского торгового флота устанавливали англичане. Они всеми способами препятствовали экспорту топлива во Францию и Италию, проявляли серьезные усилия по сохранению своей монопольной позиции над бакинской нефтью.

В связи с изменением ситуации, действующее до прихода англичан Временное управление водного сообщения Каспийской области закрывается. По распоряжению командора англо-франко-американского союзнического отряда в городе Баку генерал-майора Томсона, суда водного сообщения переходят в распоряжение Британского управления морского транспорта. С начала декабря начали публиковать объявления о графике движения пассажирских судов по направлениям Баку-Энзели, Баку-Красноводск, Баку-Лянкяран-Астара, Баку-Лянкяран-Сальян, Баку-Лянкяран-Энзели- Мешедиасср- Бандар-Гияз.

Моряки бастуют

В конце 1918 года экономическая ситуация в Баку еще больше обострилась, в частности усугубились проблемы с оплатой заработной платы рабочих. Бакинские рабочие начинают забастовку. По указанию командования союзнических войск проводится арест руководителей забастовочного комитета. После этого с 24 декабря начинается забастовка во всех предприятиях и организациях Баку. Рабочие водного сообщения также присоединяются к забастовке.

По общему согласию участников забастовки, все команды судов должны были находиться на рабочем месте, но с условием не приступать к работе. В случае применения насилия со стороны правительства команды должны были покинуть суда и выйти на берег.

Такое насилие применяется. Британские солдаты, вступив на пароход «Князь Барятински», насильно пытаются остановить забастовку команды и принудить матросов к работе. Команда судна обращается в забастовочный комитет, майор Браун прибывает на место событий. После переговоров в печати распространяется обращение генерала Томсона о приостановлении забастовки. Он требует немедленного приостановления забастовки, хотя бы для восстановления железнодорожного и судоходного сообщения с тем, чтобы обеспечить город продовольствием.

Путем взаимных уступок, 27 декабря забастовка приостанавливается.

Для расследования причин недовольства работников водного транспорта, 20 января 1919 года майор Браун в Британском управлении морского транспорта проводит встречу с представителями Союза работников водного сообщения. В ходе встречи майор напоминает, что из-за отсутствия груза для перевозок, а также невозможности ремонта судов, в настоящее время в море попросту стоят 73 процента пароходов. Хотя заработная плата моряков не уменьшилась, команды не сокращены. По его словам, все суда нуждаются в ремонте, однако профессиональных рабочих не хватает. Майор Браун, несмотря на все это, отметил, что приложит усилия для улучшения организации работы. Он выразил желание, что «после его ухода из Баку Каспийский флот будет признан образцовым флотом в Европе и России, а союз работников самым организованным». В завершении встречи, Браун отметил, что когда бастующие подняли вопрос о заработной плате, они забыли, что пароходство работает с убытком. Майор обещает, что каждый рабочий получит свой прожиточный минимум.

Обсуждения в парламенте Азербайджана

В тот период азербайджанская экономика зависела от нефти. А англичане поставили запрет на вывоз из Баку нефти и нефтепродуктов. В результате, бакинская нефть потеряла свои традиционные рынки. Не было связи с Астраханским портом. Британское правительство в целях нарушения российской блокады запретила транспортировку нефти в Астрахань. А это привело к ухудшению ситуации в экспорте нефти и, в целом, в нефтяной промышленности. Добытая нефть из месторождений оставалась в хранилищах. Все это сказывалось на снижении добычи и цен нефти.

В период пребывания союзнических войск в Азербайджане и Грузии нефтепровод Баку-Батуми обеспечивал исключительно потребности английского командования. Экономический кризис, в частности проблемы в нефтяной промышленности не могли не беспокоить национальное правительство. Поэтому 5 февраля 1919 года на заседании Азербайджанского парламента был поднят вопрос о нефтяной стратегии правительства. Министр путей сообщения Х. Мелик-Асланов подробно проинформировал о проблемах, возникших в этой сфере.

Министр начал речь с саркастических нот: «Хорошо известно, что мы располагаем богатством, которое обогащает не только нашу страну, но и наших врагов, это - нефть. В год добы-

вается 500 млн. пудов нефти. Раньше часть отправлялась в Батуми, часть в Россию. В 1917 году в Батуми по железной дороге было отправлено 40 млн. пудов, в последующие годы по 50-60 млн. в год. Сегодня невозможно отправить в Батуми столько топлива, поскольку железная дорога способна перевезти лишь 20 млн., дополнительно отправляется 50 млн. пудов по нефтепроводу. Остальная часть должна быть отправлена в Россию, однако из-за отсутствия дороги это невозможно сделать. Мы не можем продать нефть, а здесь нет большого спроса на топливо».

Из речи министра становится ясно, что до прихода англичан в Баку были другие планы по перевозке нефти: «Немцы в свое время обещали, что из Батуми бакинскую нефть они перевезут на своих судах в Украину и другие страны. В готовности были и пароходы. Но вскоре политическая ситуация изменилась, и наши надежды рухнули. Сейчас из-за политического положения английские и французские суда, которые будут перевозить наше природное богатство, находятся в проливе Дарданеллы и дальше. С другой стороны, известно, что наша железная дорога вышла из строя, машины сожжены, нефтепровод нарушен. Постараемся их восстановить и добиться доставки нефти в Батуми. С целью транспортировки нефти в зарубежные страны, мы, в первую очередь попытались наладить сотрудничество с Украиной, и добились этого. Англичане даже обещали дать нам пароход для перевозки нефти. Однако наше сотрудничество сорвалось. Как только было заключено соглашение, правительство в Украине сменилось, начались беспорядки. В каждом городе свое правительство, не знаем с кем вести переговоры».

Речь Х. Мелик-Асланова даёт четкую картину о плачевном состоянии общественно-политической, а также экономической ситуации в начале 1919 года. В Баку добывается достаточно нефти, однако, её продажа и экспорт за рубеж является невозможным, в частности морская транспортировка. Потому что все еще оставался в силе поставленный англичанами запрет на водное сообщение. Об этом запрете свидетельствовал опубликованный 16 апреля 1919 года в газете «Азербайджана» указ начальника Британского управления морского транспорта, на этот раз уже полковника Брауна. В указе говорилось, что все суда перед выходом в море должны получить разрешение Британского управления морского транспорта. Помимо этого капитаны судов перед выходом в море должны предоставить информацию о грузах, их владельцах и маршруте.

Эмоциональная речь Расулзаде

Несмотря на то, что морской транспорт находился в руках британцев, члены парламента Азербайджана с оптимизмом смотрели на будущее Каспия.

В тот период в Астрахани шли обсуждения по восстановлению водного сообщения. Однако никто не давал гарантий на оплату транспортируемой нефти. Эта неопределенность беспо-



Министр путей сообщения Азербайджанской Народной Республики Х. Б. Мелик-Асланов.

коило парламентариев. На заседании парламента от 5 мая 1919 года М. Э. Расулзаде сделал резкое заявление по этому вопросу: «Сегодня те, кто требуют от нас открытия астраханского пути, могут ли гарантировать, что мы сможем в обмен на нефть приобрести необходимые для нас товары? Или будут ли отпущены назад наши нефтеналивные суда?»

Как видно, в тот период азербайджанские парламентарии не достаточно верили и доверяли российскому правительству....

На этом заседании выступил с речью относительно транспортировки нефти в Россию и член правительства Алиага Гусейнов: «Понятно, что нефть должна быть отправлена в Россию. Сейчас нефть транспортируется лишь по железной дороге. Однако железная дорога не способна транспортировать столько нефти. Ежедневно отправляется всего 25 тысяч пудов из ежедневно добываемой полмиллиона пудов нефти. Надо отправлять в Астрахань, по Волге. А это не работа правительства и финансового контроля. Как сказал господин Мамед Эмин это политический вопрос. Открытие пути не в компетенции финансового контроля. В любом случае это политический вопрос».

Действительно нефть, и транспортировка нефти в тот период стали политическим вопросом, а это делало невозможным реализацию транспортировки. Азербайджанское правительство придавало большое значение ремонту железной дороги Джульва-Баку. Предусматривалось координировать связь между перевозками по этой дороге и Каспийским портом.

Не случайно, что на 35-м заседании парламента, прошедшем 8 мая 1919 года парламентарий Джамиль бек Султантов акцентировал внимание на этом вопросе: «Дорога Джульфа-Баку имеет большое значение для транзитного транспорта. Эта дорога и порт в Каспийском море значительно способствуют обмену товарами с одной стороны между Западным Ираном и восточными областями Турции, с другой стороны между Россией, Сибирией, Туркистаном и восточными частями Ирана. Не думаю, что кто-то предпочтет расстояние через Грузию и Армению протяженностью в 120 вёрст. В случае реализации транспортировки, деньги от аренды будет доставаться лишь Азербайджану. В будущем с открытием дороги между Тебризом и Багдадом или между Тебризом и Искандарией, бакинская дорога станет самой благоприятной дорогой между Индией, Южным краем и Европой».

Как видно, несмотря на тяжелое общество-политическую ситуацию, еще в середине 1919 года азербайджанские парламентарии с оптимизмом размышляли о перспективах морской перевозки.

Может еще и потому, что были распространены слухи о скорейшем уходе англичан из Баку. Якобы управление или полностью будет ликвидировано, или будет отдано «Добровольческой армии». Шли разговоры и о передаче управления водным сообщением итальянцам. Однако, в скором времени стало ясно, что все это лишь слухи. В первые дни июня в печати появилась информация, что согласно распоряжению руководителя Британского управления морского транспорта полковника Брауна, Петровский, Бакинский и Красноводский порты в Каспийском море остаются под управлением британцев. Все торговые суда возвращаются своим владельцам, однако, контроль над морскими транспортными средствами вновь остаётся в полномочиях англичан.

Обсуждение в парламенте вопроса о «налогах на водный транспорт»

1 июня Британское управление морского транспорта заключает соглашение с Бюро конвенционных пароходств («Кавказ и Меркурий», «Восточное», «Самолёт» и «Русь»). Согласно этому соглашению отныне Бюро конвенционных пароходств будет дано разрешение на заключение соответствующих договоренностей с другими судоходными компаниями с целью урегулирования взаимоотношений.

3 июля Бюро заключает соглашение с владельцами судов, перевозящих топливо. Грузоперевозки во всех портах Каспия, за исключением Астрахани, организовывались с соглашения Бюро конвенционных парокходств, но под контролем Британского управления морского транспорта. Согласно договору, владельцы судов без согласия Бюро конвенционных парокходств не могли осуществить перевозку...

По статистическим данным по Бакинскому порту, сохраненным в азербайджанских архивах, известно, что в мае 1919 года морским транспортным путем в Баку было доставлено 5151.922 пудов груза, немного больше, а точнее, 587.316 пудов груза было вывезено из Баку. В тот период в Баку в основном импортировали рис, сухофрукты, зерно, ткани, сахар, чай, табак, рыбу, кожные изделия и др.

За рубеж экспортировали же доски, керосин, железо, цемент, бензин, нефтяные остатки и др. Интересно, что в указанный период меньше всего из Баку вывозили сырую нефть. Видимо, это было результатом запретов британцев.

Одной из мер, которые предпринимались в целях увеличения поступлений в государственный бюджет в период Азербайджанской Республики, было введение «налогов на парокходство»...

Этот вопрос выносится на обсуждение на 54-ом заседании парламента 10 июля 1919 года. Депутат Абдульали бек Амирджанов, представивший в парламент законопроект, отметил: «В прошлом действовал закон, предусматривающий налог на суда, прибывающие из-за рубежа в воды России. Часть судов была освобождена от налогов, в том числе суда, контролирующие телеграфные линии под водой. Также от налогов были освобождены специальные правительственные парокходы. Действующее правительство считало Каспий своим, поэтому от каспийских судов также не взимался налог. Сейчас все четыре стороны Каспия считаются зарубежными государствами. В представленном законопроекте министра предлагалось взимать за каждый тон груза судов, отплывающих из Баку за границу и прибывающих из-за границы не 10 копеек, а 20. Тон составляет 61 пуд. Принимая этот законопроект, финансово-бюджетная комиссия посчитала, что 20 копеек мало, поскольку увеличилась сумма, взимаемая судами от пассажиров и грузов. Например, отсюда до Сальяна перевозят за 200 рублей. За пуд от товаров взимают 8-9 рублей. Финансово-бюджетная комиссия решила, что за каждый тон груза надо взимать не 20, а 50 копеек. Ежегодно из Баку отплавают и прибывают суда грузоподъемностью 7 млн. тон. Финансово-бюджетная комиссия приняла решение взимать за каждый тон 50 копеек. Законопроект представляется парламенту, просим его принять». В ходе очередного заседания парламент принимает законопроект.

«Добровольческая армия» и Каспийский флот

В середине 1919 года проводятся расширенные обсуждения по улучшению перевозок морским транспортом, придается особое значение морской транспортировке. 16 июня 1919 года проводится встреча видных представителей Общества «Кавказ и Меркурий» и «Восточное», а также местной торговой знати. Представитель лондонской конторы общества «Камво» предлагает торговцам выйти на британский рынок. По его словам, нефтесырьё превратилось в мёртвый капитал, потому необходимо вывести его на британские рынки, а из Англии импортировать товары, имеющий большой спрос в Закавказье. Представитель «Камво» сообщил, что на английских рынках большой спрос на шерсть, сыромятную кожу, каракульчу, дубовые брёвна, ковры, из Лондона же сюда можно привозить какао, чай, перец и др.

После долгих споров, принимается решение об установлении между «Камво» и Лондоном прямой телеграфной связи и информировании в ближайшее время местных торговцев о ценах и спросе на английском рынке. Участников встречи заверяют, что торговый оборот с Англией не за горами. Однако эта идея не реализовывается. Распространяются слухи, что

англичане намерены передать Каспийскую флотилию «Добровольческой армии». 2 августа министр путей Х.В. Малик-Асланов проводит обсуждения с местным британским командованием относительно дальнейшей судьбы Каспийского флота. Министра уверяют, что передача Каспийской флотилии «Добровольческой армии» слухи и не более. Несмотря на эти обещания, британское командование, покидая Баку, все же передает Каспийскую военную флотилию «Добровольческой армии».

«Добровольческая армия» оперативно-стратегическое объединение Белой армии, созданная в России после октябрьской революции. Армия состояла из добровольцев, выступающих против Красной армии.

В январе 1919 года «Добровольческая армия» вошла в состав Вооружённых сил Юга России (ВСЮР), став их основной ударной силой, а её командующий генерал Деникин возглавил ВСЮР.

Как известно, части этой армии, активизировавшиеся на юге России, пытались восстановить прежнюю власть России и представляли опасность существованию независимых государств на Кавказе, в том числе Азербайджанской Республики. Британское правительство поддерживало это военное объединение в их борьбе против советов. Одной из составных частей этой поддержки была передача британским командованием Каспийской военной флотилии «Добровольческой армии». Несмотря на протесты азербайджанского правительства...

Эта проблема серьезно беспокоила не только правительство, но и парламентариев. Поэтому на заседании парламента 11 августа 1919 года член «Социалистической фракции» Ахмед Джовдат¹⁴ обратился к членам правительства с вопросом: «В течение этих дней произошло много внутренних и внешних событий, которые могут оказать серьезное влияние на государство, права и свободу нашего народа. Во-первых, военные корабли британского командования были переданы добровольческой армии, что представляет большую угрозу нашим прибрежным зонам, особенно нашей столице. Во-вторых, согласно новостям из газет, в середине этого месяца британские солдаты покинут Закавказье. Нам необходимо предпринять серьезные меры для предотвращения нанесения урона нашему государству».

Англичане покидают Баку

Невзирая на протесты азербайджанского правительства, англичане передают Каспийскую военную флотилию «Добровольческой армии» и покидают Баку. 18 августа 1919 года состоялась прощальная встреча командора британских войск в Баку генерала Корна с министром иностранных дел и путей сообщения.

В связи с выводением британских войск из Баку, правительство предпринимает меры взять под контроль Каспийское пароходство. 23 августа между Министерством путей сообщения и компаниями Бюро конвенционных пароходств («Кавказ и Меркурий», «Восточное», «Русь» и «Самолёт») заключается соглашение.

Этот договор подписывается с целью создания порядка в области перевозок пассажиров и грузов в Каспийском море. Об этом говорилось в первом пункте договора. Во втором пункте указывалось, что «Управление всем Каспийским пароходством осуществляется Административной группой судовладельцев, состоящей из пароходных обществ «Кавказ и Меркурий», «Восточное», «Русь» и «Самолёт», именуемых Бюро конвенционных пароходств. В договоре были указаны и задачи Бюро конвенционных пароходств. Было предусмотрено, что все заработанные платы будут выдаваться командам судов своевременно, а предъявляемые англичанами требования временно приостанавливаются».

¹⁴ Печинов Ахмед Джовдат Омар оглы (1893-1938)- общественный деятель.

В то же время действующие по специальному графику суда должны были по специальным низким тарифам принять чиновников азербайджанского правительства и отправляемые ими почтовые грузы.

Также требовалось информировать Управление бакинского порта и Бакинскую таможенную обо всех отплывающих и прибывающих судах в Баку.

Обязательства азербайджанского правительства были определены в договоре следующим образом: Министерство путей сообщения должно оказать содействие торговому пароходному бизнесу в Каспийском море. Специальный представитель правительства обязан

проконтролировать выполнение контракта. Без его разрешения ни одно судно не может покинуть бакинский порт.

24 августа был положен конец контролю англичан над пароходством в Азербайджане. В письме, адресованном 23 августа полковником Брауном министру путей сообщения республики, говорилось: «Согласно полученному мной указу, с 24 августа сего года передаю доверенное мне Управление Административной группе судовладельцев».

Напомнив, что осведомлен о переговорах министерства с этой группой, полковник предложил, чтобы подготовленное соглашение вступило в силу во второй половине вышеуказанного дня. Полковник Браун направил письмо о своих планах и в Бюро конвенционных пароходств. В письме было отмечено, что в ночь на 24 августа договор, заключенный Британским управлением морского транспорта и Бюро, будет считаться не действительным. А в письме полковника фирме «Братья Нобель» отмечалось: «Согласно полученному указу, 24 августа мы покидаем Баку. С этой даты вы освобождаетесь от всех обязательств, взятых согласно различным договоренностям с Британским управлением морского транспорта».

Покидая Баку, англичане передали представителям Деникина пароход «Президент Крюгер», - долгие годы служивший британским командованиям.

В государственном историческом архиве хранится подписанный английским офицером документ о том, что со 2 сентября пароход больше не на Британской морской службе.

Пароходство в распоряжении национального правительства

В государственном историческом архиве хранится также объявление, отправленное Министерством народного просвещения Азербайджанской Республики в Пароходное бюро. Министерство проинформировало, что с 15 сентября в Бакинской реальной школе для пожилых людей будут организованы бесплатные курсы турецкого языка. Директору Бакинской учительской семинарии Рашид бек Эфендиеву было поручено руководить курсами. Адресация письма в Бюро означало, что пароходным компаниям также предлагалось принять участие в курсах турецкого языка. Поскольку судоходное хозяйство было передано в ведение азербайджанского правительства...

23 августа 1919 года был организован прощальный завтрак по случаю сдачи руководителем Британского морского транспорта полковником Брауном азербайджанскому правительству контроля над морем и его ухода с должности.

А 24 августа в большом зале ресторана «Метрополь» был дан банкет от имени азербайджанского правительства в честь возвращения на родину британского командования во главе с генералом Шатольвортом. В банкете приняли участие члены совета министров во главе с Н.Б. Усуббековым. В ту ночь представители английского войска вернулись поездом в Баку.

Таким образом, был положен конец контролю британцами над морским транспортом Каспий-

ского моря в Баку. В связи с переходом 25 августа торгового порта в распоряжение азербайджанского правительства и договоренности между азербайджанской властью и Бюро паромных обществ, руководство Азербайджана вводит новые правила о передвижении судов.

Согласно этим правилам, отныне движение судов из порта дает разрешение уполномоченный Министерства путей сообщения, а с 5 сентября перевозка военнослужащих и военных грузов Азербайджанской Республики начнет осуществляться по льготным тарифам.

На должность начальника торгового порта назначается занимающий такой же пост в порту в Батуми В. Амиров. Азербайджанское правительство берет на себя и организацию учебы в Бакинской морской школе. Занятия во всех класса школы начинаются 1 октября. В учебную программу внесены такие занятия, как турецкий язык, «материалистическое осознание истории», «значение паромства как основной фактор, сближающий народы»

Согласно решению Министерства народного просвещения от 30 августа 1919 года, с сентября стали вывешивать объявления об организации в Баку вечерних курсов турецкого языка для пожилых людей.

В сентябре 1919 года правительство проводит ряд встреч с паромными компаниями и владельцами судов с целью урегулировать отношения. На встречах участвуют уполномоченный Министерства путей сообщения П. Пототский, начальник Бакинского торгового порта В. Амиров, а также представители паромных компаний и судовладельцы.

Из протоколов заседаний, прошедших 25, 27 и 30 сентября известно, что предметом обсуждения было выявление возможностей паромных компаний. Обсуждения были продолжены 1 и 2 октября. На заседаниях рассматривался вопрос взаимоотношений между судовладельцами и работающими согласно конвенции компаниями, а также правильной организации перевозок.

Безосновательные претензии «Добровольческой армии» и

В то время, когда правительство Азербайджана предпринимало конкретные шаги по установлению морских перевозок, начальник морского управления Вооружённых сил Юга России вице-адмирал Герасимов направил письмо протеста азербайджанскому руководству. В письме было сказано: «Согласно 8 пункту Туркменчайского договора, подписанного 10 февраля 1828 года между Россией и Ираном, только Россия имела право держать военную флотилию в Каспийском море, а торговые суда имели право держаться в Иране. Поэтому Морское управление не может дать согласие на существование азербайджанской военной флотилии и плавание в Каспийском море торговых судов под флагами какого-либо государства, за исключением России». Азербайджанское правительство отвергло это требование, заявив, что заключенный между Россией и Ираном договор не может иметь силы для Азербайджана. Вследствие чего Азербайджанская Республика, имея свой национальный флот, не может допустить его плавание под чужим флагом. Азербайджанский флот, как до сего времени, будет плавать под своим национальным флагом.

Министерству иностранных дел поручается предъявить протест Верховному комиссару союзнических войск. Однако вскоре после краха «Добровольческой армии» эти неуместные претензии вносятся в архивы истории ...

Правительство Азербайджана продолжает работу по регулированию морского транспорта.

От Чингиза Ильдырыма до Покровского

По указу министра путей сообщения 1 декабря 1919 года инженер-металлург Чингиз хан Ильдырым Султан назначается заместителем специального уполномоченного по водному сообщению Министерства.

Речь идет о присоединившемся после к большевикам революционере Чингизе Ильдырме, который 27 апреля 1920 года заявил, что в случае не сдачи власти большевикам азербайджанский парламент будет обстрелян....

Этот простой инженер, которого правительство Азербайджанской республики назначило на должность, спустя пять месяцев окажется в другом лагере. Однако в декабре 1919 года Министерство путей сообщения, в котором работал Чингиз хан Ильдырым, принимает еще одно принципиальное решение в системе морского транспорта. Приказывается, чтобы все суда на Каспии подняли азербайджанский флаг.

В Государственном историческом архиве хранится интересная переписка о поднятии азербайджанского флага на судах.

В письме Министерства путей сообщения, адресованном в январе 1920 года в Бюро паровых обществ, говорилось: «Управление бакинского торгового порта просит проинформировать в течение двух дней: Кто воспрепятствовал вам поднять флаг Азербайджана на судах портов Каспийского моря? По возможности укажите когда, на каком судне и со стороны кого были подобные случаи?».

Через несколько дней из Бюро в Министерство было направлено ответное письмо: «На поднятие флага Азербайджана в Каспийском море не было никаких препятствий, об этом Бюро ничего не известно».

В начале марта 1920 года азербайджанское правительство устанавливает временные правила, регулирующие экспорт товаров и продукции. Согласно этим правилам, товары, вывозимые из республики, подразделяются на три группы:

Товары, запрещенные на вывоз (боеприпасы, скот, куриное мясо и другие мясные изделия, мука, хлеб, ценные металлы, сахар, строительные материалы).

Товары без особого разрешения на вывоз (асфальтовые материалы, ткань, косметика, растение, живые цветы, игрушки, фрукты и овощи, церковные изделия, вино, водка).

Товара на вывоз с разрешения Министерства промышленности и продовольствия (оставшиеся другие товары и продукция).

В апреле 1920 года азербайджанское правительство рассматривает обращения по изменению названий ряда судов. По просьбе владельцев судов министр путей сообщения разрешает переименовать название баржи «Сатурн» на «Биби-Эйбет», а баржу «Сергей» на «Мирдамед».

Одним словом, морской транспорт функционирует целиком в подчинении азербайджанского правительства.

4 апреля 1920 года в Баку проходит общее собрание владельцев нефтеналивных судов. На собрании участвовали представители торгового дома «Братья Адамовы», общества «Волга-Каспий» Шамси Асадуллаева, обществ «Мазут», «Океан» и «Петрол», Дадашевых, Усейновых, братьев Нобель и других судовладельцев.

В мероприятии обсуждались дальнейшая деятельность нефтеналивного флота, перспективы сотрудничества с азербайджанским правительством по перевозке. Принимается решение о подготовке договора для совместной деятельности в предстоящем году, определении стоимости перевозки каждого пуда нефти, доведении до сведения азербайджанского правительства о существовании организации судовладельцев нефтеналивных судов для совместной работы с руководством страны и др.

Переходящее из рук в руки Каспийское море...

Ровно через 24 дня после этого собрания, 28 апреля произойдет смена власти в Азербайджане. А председательствующий на общем собрании организации владельцев нефтеналивных судов представитель фирмы «Братья Нобель» инженер И.В. Покровский станет комиссаром транспорта Каспийского моря в новом правительстве.....

ГЛАВА V

1920-е годы: в поисках путей нового управления

Восстанавливается транспортировка нефти в Астрахань

В ночь с 26 на 27 апреля 1920 года части XI Красной армии на бронепоездах, перейдя Худатский пограничный пропускной пункт, вступают на территорию Азербайджана. Днём того же дня от имени азербайджанских коммунистов в парламент предъявляют ультиматум о сдачи власти. После долгих обсуждений парламент решается сдать власть. 28 апреля 1920 года с установлением Советской власти в Азербайджане, в паромстве, как и во всех сферах, начинается новый период.

До этих апрельских дней связь Каспийского паромства, которое с 1918 года сначала было во власти Британских военных сил, а затем Азербайджанской Республики, была прервана с Россией.

Между Бакинским и Астраханским портами не было координации. Однако через два дня после прихода к власти большевиков, начинается перевозка бакинской нефти через море в Россию. Издаваемая в тот период на русском языке газета «Коммунист» публикует новость: «30 апреля суда с нефтью отплыли в Астрахань... ». После, газета, словно считая вопрос транспортировки нефти в Россию приоритетной темой, почти ежедневно публикуют новости о судах и перевозимых грузах. Например, в номере за 30 апреля: «Пароход «Игнатий» транспортировал 77.495 пудов нефти, «Волга»- 360.056, «Анна»-80.477 пудов нефти ...».

В номере газеты за 1 мая: «Пароход «Буняйт»- транспортировал 67.528 пудов сырой нефти, «Русь»- 128.722 пудов нефти, «Искандария» - 76.591 пуд мазута, «Роберт Нобель»- 107.440 пудов мазута».

Тогда почти в каждом номере газеты публиковалась рубрика «Нефть для Советской России» и ежедневно предоставлялась информация о перевозке нефти.

6 мая восстанавливается перевозка пассажиров с Бакинского порта. В этот день пароход «Туркман» отплывает в Красноводск, 7 мая «Каспий» берет направление в Петровский порт. А 10 мая судно «Муш» отплывает в Астрахань. Одним словом, перевозки, как грузов, так и пассажиров из Бакинского порта приобретают интенсивный характер. Таким образом, возникает вопрос нехватки кадров в водном сообщении.

12 мая 1920 года председатель Совета труда и обороны РСФСР Владимир-Ульянов-Ленин подписывает декрет о введении военного положения во всех водных путях Советской России.

Согласно этому документу, с введением военного положения все рабочие и служащие Главного управления водного транспорта и его местных органов считаются призванными на военную службу.

Целью было достижение максимального количества перевозок по водным путям военных, продовольственных и нефтеналивных грузов, а также повышение производительности труда

и трудовой дисциплины в водном транспорте. Потому что молодой Советской России необходима была нефть. Этот спрос могли обеспечить лишь Бакинские нефтяные месторождения и Каспийское пароходство. Поэтому особое внимание было приковано к Баку.

Первые назначения в морском транспорте

В апреле 1920 года в системе водного транспорта России реализуется еще одно новшество. Учреждается институт политических комиссаров во всех судах, плавающих в водах страны. С 18 мая этот декрет вступает в силу и в азербайджанском морском транспортном хозяйстве. В соответствии с изменениями, при «Главводе» создается Главное политическое управление водного транспорта РСФСР. Политотделы в водном транспорте создавались с целью руководства политработами, развития политического мышления рабочих. С конца апреля из Москвы поступают указания по управлению системой Каспийского пароходства, обеспечивающего интенсивную транспортировку бакинской нефти. А в первые дни мая с целью руководства водным транспортом при Совете народного хозяйства Азербайджана создается Каспийское временное управление водного транспорта. Это управление руководило эксплуатацией судов и морскими перевозками.

В Коллегию Каспийского временного управления водного транспорта вошли один представитель от Азербайджанского совета народного хозяйства, один от Союза работников водного транспорта РСФСР и один представитель от Главного управления водного транспорта РСФСР («Главвод»). Азербайджанский совет народного хозяйства представлял Чингиз Ильдырым. В номере газеты «Коммунист» за 15 мая 1920 года была опубликована интересная информация об этом: «Союз работников водного транспорта направил своих представителей Крыльцова и Дороднова в Управление водного транспорта, созданного недавно при Совете народного хозяйства. Комитет поручил своим представителям немедленно национализировать водный транспорт...». В эти же дни Советская власть прибирает к рукам многие объекты и сооружения в судоходной сфере.

Например, Военный революционный комитет на основе ордера от 15 мая передал помещение складов № 5 и 6 при 10-й пристани общества «Восточное» отделу снабжения XI Красной армии.

Квартиры в здании общества «Камво» на улице Сахиль были «подарены» водителям XI Красной армии, Комиссариату по здравоохранению и др. организациям. Азербайджанский нефтяной комитет обращается с просьбой в Азербайджанский совет народного хозяйства о передаче складов пристани №4 общества «Камво» отделу труда и снабжения комитета. Одним словом, не национализированную пока собственность пароходного хозяйства потихоньку конфисковывали.

В номере газеты «Коммунист» за 23 мая публикуется ещё одна новость о водном транспорте: «Весь Каспийский торговый флот переходит в распоряжение Временного управления водного транспорта».

В то время, новости из Москвы, естественно, поздно доходили до издаваемой в Баку газеты «Коммунист». Поэтому когда газета опубликовала выше отмеченную информацию, в Москве уже были приняты новые решение по управлению Каспийским морским транспортом. Копии этих решений сегодня хранятся в Российском государственном архиве экономики. Из архивных документов ясно, что уже 21 мая начальник «Главвода» Якушев утвердил положение о Каспийском морском транспорте.

В первом пункте этого положения указано: Деятельность торгового флота Каспийского моря и его торговых портов, а также отдельных морских агентств находится под управлением Регионального управления морского транспорта (вкратце, «Мортранс») и возглавляется началь-

ником Регионального морского транспортного флота. Согласно другому пункту положения, в Баку до изменения ситуации на Каспийском море будут созданы Региональное управление морским транспортом и Управление портом 1-ой степени («Торгпорт»), морские агентства Петровск и Ленкорань отделяются от Портового управления. В Красноводске учреждается Портовое управление 2-ой степени, в Астрахани отдельное морское агентство.

Согласно положению, Региональное управление морского транспорта состоит из эксплуатационного, административного, технического, финансового отделов и отдела снабжения. Структура и штат всех управлений и агентств утверждается в центре. В этот же день в Москве подписывается указ № 34 о назначении: «Товарищ Наумов был назначен начальником политического отдела Каспийского управления морского транспорта....» Баку пока не был осведомлён об этом назначении. Номер газеты «Коммунист» за 29 мая был издан под новым лозунгом: «Нефтяная промышленность национализирована! Капиталистическому миру нанесен сокрушительный удар!»

В то время судоходное хозяйство пока не было национализировано, но уже шла пропаганда. При этом нефть и нефтепродукты в Россию транспортировались без перебоя. Из архивных документов известно, что только за май месяц ежедневно из Баку в Россию по морю перевозилось 500 тысяч пудов нефти.

В Российском государственном архиве экономики хранится интересное решение об отношении управления «Главвод» к Каспийскому пароходству. В указе № 228 от 28 мая 1920 года начальника Главного управления водного транспорта отмечено: «с 15 мая главный инспектор речного пароходства Н.А.Тучков назначен начальником отдела Управления каспийского морского транспорта с ежемесячной зарплатой 15 000 рублей». Новость об этом указе поздно доходит до Баку. Точнее, бакинские моряки узнают об этом лишь после того как Н.А. Тучков и комиссар Каспийского морского транспорта Ф. Забары приступают к своим обязанностям. Отныне Каспийское пароходство начинает официально функционировать по российским законам, прежняя коллегия отменяется. Для нового начальника управления назначают еще двух заместителей. В свое время работавший в транспортной сфере Нижнего Новгорода Золотавин руководит эксплуатацией флота. А бывший член коллегии и бывший работник водного транспорта А.В. Дороднов начинает нести ответственность за ремонтные работы судов.

Декрет о национализации флота

6 июня 1920 года в газете «Коммунист» публикуется декрет о национализации Каспийского торгового флота.

В первом параграфе декрета было указано: «Все виды морских и речных судов, всё недвижимое и движимое имущество, включая прибрежные объекты, офисы, склады, учреждения и вспомогательные предприятия Каспийского торгового флота являются собственностью Советской республики». Также отмечено, что вспомогательные предприятия включают мастерские, механические установки, плавучие средства, дноуглубительные сооружения, станции сжижения и т. д. Декрет вступал в силу со дня его публикации. Этот документ был подписан председателем Азербайджанского военного революционного комитета Нариманом Наримановым.

Согласно статистическим данным советского периода, в то время было 471 судно грузоподъемностью 260 тыс. т., 160 из них были парусными судами, а остальные малотоннажными парусными. Грузоподъемность нефтеналивных судов составляло 1000 т., а сухогрузных судов 500-600 т.. Более 90 процентов этих судов были парусными, а остальные моторными или дизельными судами.

В то же время, большая часть национализированных судов была старой и технически не ис-

правной. Лишь 10 процентов сухогрузных судов проработали меньше 10 лет, а у остальных «возраст» составлял более 10 лет. Теплоходы также были в неудовлетворительном состоянии.

Согласно статистике, опубликованной в журнале «Народное хозяйство», в конце 1920 года Каспийское пароходство насчитывало 11 тысяч работников. В целом, в судах флота, доках работало около 8 тысяч человек.

С 1 мая по 31 декабря 1920 года морским путём было перевезено 2 млн. 265 тыс. т. нефтепродуктов и 150 тыс. т. различного груза.

Сразу же после национализации Каспийского пароходного хозяйства были изменены названия некоторых судов. Интересно, что в первую очередь это коснулось парохода «Президент Крюгер» общества «Кавказ и Меркурий», который во время пребывания британских войск в Баку был использован сначала генералом Дентсервилем, а затем генералом Томсоном. В связи с этим подписанном 10 июня указе отмечалось: «Переименовать пароход «Президент Крюгер» в память о погибшем в борьбе за идеи коммунизма, руководителе моряков Фёдоре Константиновиче Губанове «Федя Губанов». Вслед за этим «Князь Барятински» был переименован в «Товарищ Ян», в честь погибшего за коммунистические идеи А.Ф. Лукьяненко.

Начиная с конца июля 1920 года при Каспийском временном управлении водного транспорта начало работу политбюро. Этот отдел был предназначен для проведения агитации среди работников порта, создания коммунистических ячеек, организации пропагандистских митингов. Все это было направлено на усиление политической активности в пароходной сфере.

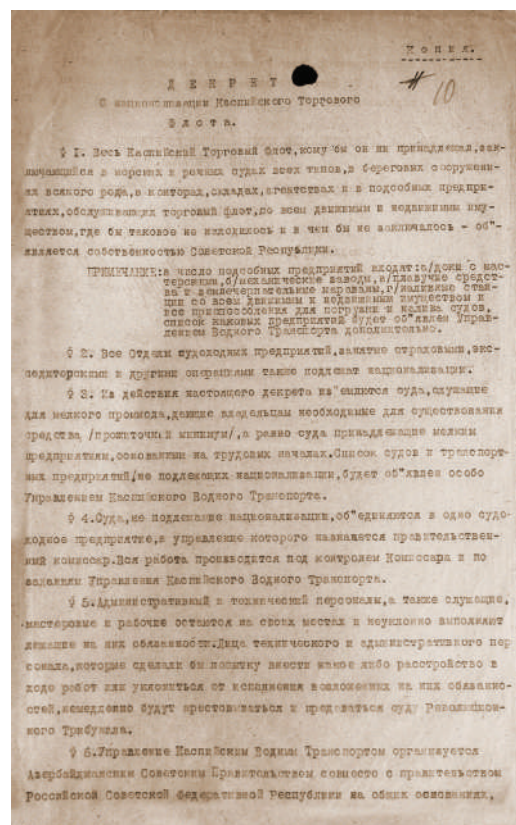
Однако главной работой судоходного хозяйства была перевозка в Россию груза, в частности нефтепродуктов. Этот вопрос всегда был в центре внимания в ходе заседаний и собраний.

22 августа 1920 года Тучков как руководитель судоходного хозяйства проводит первое заседание в Баку. Причиной проведения заседания стала телеграмма, направленная Народным комиссаром по военным и морским делам России Л. Троцким. Подчеркнув, что работа речного и морского транспорта является самой продуктивной, Л. Троцкий потребовал от всех местных организаций оказывать содействие в обеспечении водного транспорта рабочей силой и поставкой материалов. Председательствующий на заседании Тучков отметил низкий уровень перевозок грузов по сравнению с транспортировкой нефти. Он напомнил о требованиях по перевозке за текущее навигационное время 21 млн. пуда различного груза, при этом отметив, что это будет нелёгкой работой.

О каких грузах идёт речь? В то время из Астрахани в Баку перевозили древесину, из Красноводска в Астрахань хлопок, из Баку в Астрахань, в основном, нефтепродукты. Из выступлений начальника управления, сохранённых в архиве, очевидно, что была нехватка рабочей силы для погрузки товаров, экономические и технические проблемы препятствовали работе....

На заседании также было отмечено, что за последние годы в зимнее время не был проведен нормальный ремонт судов. Однако из-за ремонта более 150 судов,

Декрет о национализации Каспийского торгового флота. 6 июня 1920 года.



предусматривался переход судоремонтных заводов на двухсменную работу, а для этого необходимо было 1200 рабочих. В связи с нехваткой кадров в Москву направляется запрос на отправку профессиональных рабочих. Из архивных документов ясно, что несмотря на тяжелую ситуацию и недостатки, Каспийское пароходство за короткое время формировалось как независимое управление.

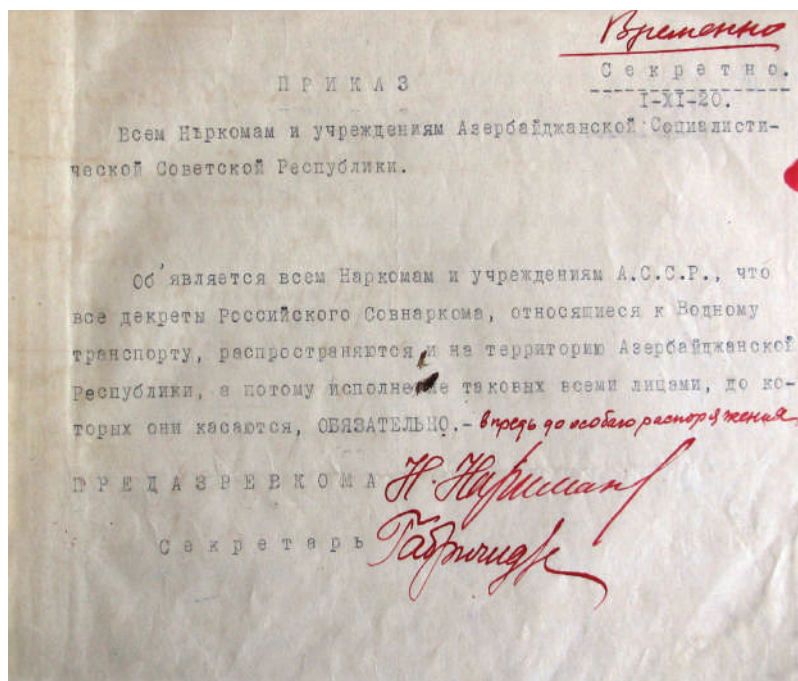
Приказ, который Нариманов считал временным

Приняв во внимание перемены в управлении Каспийским морским транспортом, Азербайджанский военный революционный комитет в сентябре 1920 года принимает решение: «Поскольку, действующее при Азербайджанском совете народного хозяйства Каспийское временное управление морского транспорта уже сформировалось, считать его независимым постоянным региональным управлением Российской и Азербайджанской Советских Социалистических Республик по управлению всеми транспортами в границах Каспийского моря. Этот орган будет называться так: Управление каспийского морского транспорта РСФСР и Азербайджанской ССР».

В связи с этим, появилась необходимость в кадровых изменениях в руководстве управления. Поскольку с сентября 1920 года все указы по морскому транспорту подписывает уже не Тучков, а бывший работник фирмы «Братья Нобель» Покровский. В тот период начальника Управления каспийского морского транспорта коротко именовали «начмортранс». Таким образом, во второй половине сентября 1920 года распоряжения по морскому транспорту подписывают «начмортранс И.Покровский» и комиссар Ф. Забара. Например, по указу № 276 от 19 октября 1920 года того самого И. Покровского судно «Аслан» переименовывается в «Тов. Петров»...

Большевистская власть также принимает новые решения по морским школам. Осенью 1920 года, в преддверии нового учебного года в Баку начинает деятельность Техникум водного транспорта. В техникуме были открыты четыре отдела - механики, судостроения, водного хозяйства и судоводителя. Техникум был создан на базе Бакинской морской школы дальнего плавания и школе судомехаников. В техникуме из-за необходимости новых специальностей создаются отделы: дизельный механик, электрик, радист и судоремонтник. Одним словом, всё связанное с пароходством советизируется. Все указы и распоряжения Российского совета народных комиссаров будь то в сфере образования водного транспорта, будь то в управлении водным транспортом, носили для Азербайджана обязательный характер. Оригинал одного из таких указов, подписанных председателем Азербайджанского военного революционного комитета Нариманом Наримановым, хранится в Государственном архиве Азербайджанской Республики. Этот указ с грифом секретности Н.Нариманов подписал 1 ноября 1920 года. Содержание докумен-

Приказ, подписанный Н. Наримановым.



т-ный механик, электрик, радист и судоремонтник. Одним словом, всё связанное с пароходством советизируется. Все указы и распоряжения Российского совета народных комиссаров будь то в сфере образования водного транспорта, будь то в управлении водным транспортом, носили для Азербайджана обязательный характер. Оригинал одного из таких указов, подписанных председателем Азербайджанского военного революционного комитета Нариманом Наримановым, хранится в Государственном архиве Азербайджанской Республики. Этот указ с грифом секретности Н.Нариманов подписал 1 ноября 1920 года. Содержание докумен-

та следующее: «Всем народным комиссариатам и управлениям Азербайджанской Советской Социалистической Республики объявляется, что все декреты Совета Народных Комиссаров России касательно водного транспорта распространяются и на территории Азербайджанской Республики. Поэтому исполнение этих декретов соответствующими лицами **ОБЯЗАТЕЛЬНО**».

Слово «Обязательно» выделено крупным шрифтом. Нариман Нариманов подписал напечатанный на машинке этот документ красной ручкой и в верхнем углу листа написал: «Временно»...

Также красной ручкой после слова «Обязательно» коротко добавил «... до специального распоряжения». За этим словосочетанием, которое на первый взгляд может показаться не значительной, скрывались определенные психологические и политические моменты.

Из некоторых переписок Н.Нариманова, в частности, из его писем сыну известно, что он осознал свою ошибку в вере идеям социалистической революции, однако понимал, что обратной дороги нет. Дополнение, которое он сделал к подписанному им тексту указа в ноябре 1920 года, свидетельствует о психологическом состоянии Нариманова. Не известно, написав «временно», Нариманов пытался смягчить обязательный характер декрета России по водному транспорту или он верил, что это временное действие, а может он хотел, чтобы этот указ был временным! А может он надеялся, что поступит другое «специальное распоряжение»

Однако, жизнь доказала, что Н.Нариманов ошибался... Поскольку все принятые Россией декреты не только по водному транспорту, но по всем сферам носили не временный, а обязательный характер, по меньшей мере - 70 лет. Несмотря на дописанное Наримановым красной ручкой слово ...

В 1920-е годы для укрепления обязательного характера декретов и решений предпринимались достаточно жесткие меры. Например, по приказу Народного комиссариата путей от 12 ноября 1920 года был создан Военный революционный трибунал при Управлении каспийского морского транспорта. Этот орган должен был нести борьбу с нарушителями трудовой дисциплины. Наказания были жесткими, по законам военного времени...

Знак полумесяца на советских судах?

В подписанном в июне 1920 года декрете о национализации Каспийского торгового флота пароходы и парусные суда, одним словом, малотоннажные морские транспорты составляли исключение. Такие суда не были национализированы. Но пришло время и их национализировать. 14 ноября 1920 года Н.Нариманов вынужден подписывать декрет о национализации пароходов, парусных, моторных малотоннажных судов и лодок....

На этом завершается процесс перехода под контроль государства всех плавучих средств на Каспийском море. Это также связано с выполнением государственной программы по увеличению объёма перевозок на Каспии. Письмо заместителя комиссара народных путей РСФСР В. Фомина, адресованное в декабре 1920 года в Баку комиссару Ф. Забару, также подтверждает, что правительство уделяло особое внимание транспортировке нефтепродуктов: «Уважаемый товарищ, Забара. Уполномоченный Главного нефтяного управления и председатель Бакинского нефтяного комитета товарищ Серебровский по определенным причинам был назначен комиссаром Управления каспийского морского транспорта, однако фактическое руководство поручено вам. Восстановление экономической жизни страны ставит большие требования перед Управлением каспийского морского транспорта по перевозке нефтепродуктов, потому что в этом году программа по транспортировке в этой сфере, а также перевозке других грузов будет значительно расширена. Это положение ставит перед вами задачу приложить максимум энергии и силы для выполнения программы по перевозке. Товарищ Серебровский же в рамках своих полномочий поможет вам со снабжением ткани, производственной одежды, обуви и продовольствий».

В тот же период, 10 декабря 1920 года Всероссийский центральный исполнительный комитет, ссылаясь на декрет № 525 «Об управлении каспийским морским транспортом», утверждает еще одно положение.

Согласно первому пункту положения, весь торговый флот Каспийского моря, а также все торговые порты, агентства и сооружения на Каспийском море переходят в ведение Комиссариата народных путей РСФСР.

С целью управления торгового флота и сооружений, указанных в пункте, при Комиссариате народных путей РСФСР создается «Управление каспийского морского транспорта» (Каспмортранс). В этом положении перечислены «права» Азербайджана: при согласовании с Управлением каспийского морского транспорта необходимо провести инспекционные проверки на территории Азербайджанской ССР, дать заключение о предложенных Российским министерством путей проектах по эксплуатации морского торгового флота, о назначении и увольнении ответственных лиц на территории Азербайджанской ССР, иметь своего представителя в Управлении каспийского морского транспорта и др.

Это означал еще один шаг на пути отдаления управления системой Каспийского пароходства от Азербайджана. Однако был один интересный момент. Несмотря на то, что прошло около года после краха Азербайджанской республики, символом которого была восьмиконечная звезда и полумесяц, было обязательным наносить на кормовую часть каспийских судов находящихся в распоряжении Комиссариата народных путей РСФСР символ полумесяца. Но полумесяц должен был быть красного цвета, а звезда пятиконечной....

Копия документа, где отражено официальное поручение об этом, хранится в Российском государственном архиве экономики. Оказывается, в начале 1920 года было принято специальное решение о нанесении рядом с названиями судов пятиконечной звезды с полумесяцем. В указе от 5 февраля 1921 года, подписанном начальником управления И. Покровским и комиссаром Ф. Забарой, указано, что на кормовой части судов, имеющих постоянные базы в портах Каспийского флота Азербайджанской ССР, рядом с названиями судов должны быть нанесены красный полумесяц и пятиконечная звезда. В указе особо отмечается, что технический отдел должен немедленно приступить к выполнению этого решения и соответствующие агенты должны проконтролировать выполнение указа.

Этот указ был подписан в начале 1921 года. Видимо, тогда еще полумесяц не был запятнан...

Несмотря на знак полумесяца на судах, весной 1921 года Каспийское пароходство готовилось к первой советской навигации.

Большевистская навигация на Каспии

27 марта 1921 года под руководством Н. Нариманова проходит пленум Азербайджанского военного революционного комитета. На пленуме наряду с другими решениями обсуждаются и планы нового навигационного периода. Принимается решение начать очередную навигацию с 5 апреля. Также принимается решение о проведении в Баку на Петровской площади торжественной церемонии по случаю открытия навигации в Астрахань. Об этом за несколько дней были опубликованы объявления в газетах.

5 апреля отмечается как день начала транспортировки топлива в Советскую Россию. Согласно решению Комиссариата народного труда, в этот день всем рабочим было разрешено на два часа раньше уйти с работы. Политическую окраску этому идеологическому празднику дала газета «Коммунист» от 5 апреля, изданная под лозунгом: «Команда нефтяного флота к работе! Качайте нефть в мировую революцию!»

Выступая 5 апреля на торжественном открытии навигации, председатель Военного революционного комитета Н. Нариманов отметил: «Мировая буржуазия не сможет понять значимость сегодняшнего праздника Бакинского пролетариата. Азербайджанский пролетариат, без каких либо учетов, передает свою драгоценную нефть под полное право Советской России». Это было пламенное выступление одного революционера, который потом поменяет свои политические взгляды, но этим он уже ничего не добьется. Тем не менее, первый навигационный праздник советов прошел с начала до конца на политической волне.

После выступления Н. Нариманова, под аплодисменты отплыло в Астрахань первое судно с нефтью. Затем выступили народный комиссар иностранных дел М. Д. Гусейнов, член Бакинского городского совета Яковлев и другие. После каждого выступления отплывало судно.

С того дня в газетах публиковалась рубрика «Нефтяной фронт», в которой представляли отчет о транспортируемой в Россию нефти и нефтепродуктов.

После национализации в течение года в Россию было отправлено по морю 203.692 тыс. пудов нефти, железной дороге 5.845 тыс. пудов нефти.

Газеты, информируя читателей об этой статистике, отмечали, что два года назад до национализации перевозки по морю почти были приостановлены. Однако представленные цифры не удовлетворяли молодую Советскую Россию, которая переживала гражданскую войну и экономические трудности. Поскольку стране нужно было много топлива, и единственным источником тогда был Баку, а самым выгодным путем транспортировки было море. А морской транспорт из-за многочисленных проблем, в частности нехватки кадров, не достигал даже уровня 1913 года.

Молодое советское правительство для нормальной работы морского транспорта преимущество отдавало больше политическим вопросам, чем экономическим законам. Например, в мае 1921 года Центральный комитет Азербайджанской коммунистической партии принимает решение о том, что «в каждом судне должен быть хотя бы один коммунист». Конечно же, с целью организации высокого уровня идеологической работы в морском транспорте.

Принимались меры и по ликвидации безграмотности среди рабочих во флоте. Так, ежедневно для малограмотных рабочих организовывались занятия. А на Куринском флоте открываются курсы турецкого языка.

В те годы для руководства системой Каспийского пароходства применяется форма управления института комиссаров. Судходным хозяйством руководят назначенные из Москвы комиссары. Например, в Государственном архиве Азербайджанской Республики есть утвержденный в ноябре 1921 года список о составе комиссаров Народного комиссариата путей сообщения РСФСР. Согласно списку, указом от 14 ноября Дмитрий Васильевич Полуян был назначен комиссаром «Каспмортранс», а Георгий Николаевич Иларионов его заместителем. В списке были и имена комиссаров, назначенных руководителями других отделов. «Каспмортранс» руководит И. Покровский. Однако с нового года в Каспийском пароходстве проводятся новые структурные изменения. Указом Народного комиссариата путей сообщения от 10 января 1922 года Управление каспийского морского транспорта превращается в Управление каспийского округа морских путей сообщения («Каспопс»).

Указом Народного комиссара путей сообщения РСФСР от 15 марта 1922 года начальник Управления каспийского округа морских путей сообщения инженер И. Покровский по собственному желанию освобождается от занимаемой должности. Уполномоченный Народного комиссариата путей сообщения Дмитрий Полуян, оставляя за собой прежнюю обязанность, назначается начальником Управления каспийского округа морских путей сообщения. М. Хо-

лодовский занимает должность первого заместителя начальника управления. Тем же указом заместитель начальника управления Дороднов освобождается от занимаемой должности и на его место, на должность второго заместителя начальника управления каспийского округа морских путей сообщения назначается Григорий Иларионов. Он был ответственным за политические вопросы. За коммерческие вопросы отвечал третий заместитель Н. Иванов.

Таким образом, в Каспийском пароходстве устанавливается новый механизм управления, который приступает к работе с 1 апреля. За день до этого, 31 марта вновь на бакинской Петровской площади организуют традиционное торжественное мероприятие по случаю начала очередной навигации. Днем в 12 часов после объявления начала навигации гремят пушечные залпы, и председатель Союза работников водного транспорта Коваль выступает с докладом о начале очередной навигации в советский период. Затем выступают другие ответственные лица. Выступая от имени Совета труда и обороны уполномоченный Народного комиссариата путей сообщения, комиссар Дмитрий Полуян заявил: «Положение Республики очень тяжелое. Запас нефтепродуктов исчерпывается. Отсутствие нефти ставит промышленность и весь транспорт РСФСР перед опасностью. В связи с господством голода в Поволжье и на юге России задачи транспорта очень большие. Необходимо перевезти 10 млн. пудов кукурузы в Поволжье».....

Эта речь ясно дает картину возникшей напряженной ситуации в России. От судоходства требовалось не только перевозка нефти, но и хлеба для предотвращения голода.

В преддверии этой навигации, в газете «Бакинский рабочий» публикуются призывы о переименовании названий судов: «Предлагаю изменить название судов «Да здравствует, Азербайджан!» «Смерть Антанте», «Черное золото» и другие».

Руководство пароходства вызывают в Москву

В газете «Бакинский рабочий» от 15 мая 1922 года с целью обсуждений публикуется статья «Несколько слов о водном транспорте». Представленные в статье некоторые факты свидетельствуют о положении морского транспорта того периода. Семилетняя жадная эксплуатация каспийского торгового флота приводит его в плачевное состояние. Если во время навигации 1915-1916 гг. флот транспортировал 300 млн. пудов топлива, и столько же сухогруза, то в период мобилизации всей силы пароходство не силах даже транспортировать 50 процентов грузооборота того периода...

Этот факт свидетельствует что, советское правительство, несмотря на принятие многочисленных решений, особого внимания развитию политического мышления рабочих водного транспорта, не может добиться объема грузоперевозки, который наблюдался семь лет назад.

Несомненно, эта статистика системы Каспийского пароходства не могла удовлетворить Москву. Поэтому начальника пароходного управления вызывают в Москву. В интервью газете «Бакинский рабочий» от 2 июля 1922 года, Дмитрий Полуян объяснил причину визита в Москву так: «Я вместе с товарищем Серебровским был вызван в Москву для прояснения вопроса о причинах невыполнения программы по транспортировке нефти за апрель и май». Очевидно, что, несмотря на высокие слова в печати о нефтеперевозках, Москва не прощала пробелы в этой сфере. В интервью Д. Полуян рассказал о своих докладах перед Народным комиссариатом путей сообщения, и объяснил невыполнение поставленных задач ухудшением погодных условий, мелководьем около бакинских пристаней и другими факторами. По его словам, его доклады смягчили напряженность в Центре против «Каспопс». Видимо, в то время в Москве были очень недовольны деятельностью Управления каспийского округа морских путей сообщения. Тем не менее, Д. Полуян утверждал, что в результате проведенных в Москве переговоров была достигнута договоренность о сокращении планов по перевозке. Д. Полуян

в интервью также затронул ожидаемые перемены в судоходной сфере. Выясняется, что во время его пребывания в Москве, заместитель председателя Совета народных комиссаров утверждает новое положение. Согласно этому положению, Каспийское пароходство реформируется. Отныне во главе пароходства будет стоять Совет директоров и директор-распорядитель. В состав директоров войдут представители Азнефти и Верховного совета экономики Азербайджанской ССР. Пароходство будет переименовано в «Государственное каспийское пароходство» («Гокасп»). Действующее Управление каспийского округа морских путей сообщения ликвидируют, а его собственность будет передано в распоряжение нового управления. Для первого времени государство будет оказывать помощь, однако потом пароходство перейдет на самостоятельное функционирование. Из слов Д. Полуяна ясно, что в Москве осознали невозможность управления пароходством по прежним правилам.

Предусмотренные изменения станут первым шагом по созданию акционерного общества в судоходной системе. Тогда, по прибытию из Москвы Д. Полуян говорил очень оптимистично: «Таким образом, новое положение открывает большие перспективы для Каспийского торгового флота. Конечно, важно, чтобы госучреждения, пользующиеся службой транспорта, своевременно оплачивали перевозку. В противном случае, пароходству для получения субсидий и средств, придется склонить головы перед Народным комиссариатом путей сообщения, а это фактически, означает попасть в прежнее состояние». Очевидно, что Д. Полуян понимал плачевное состояние Каспийского пароходства. Из Москвы возвращается и директор «Азнефти» Серебровский, но с оптимистическим настроением. Переговоры, проведенные в столице России, обещали выход «Азнефти» из тяжелого состояния. Поскольку в Москве был создан Всероссийский нефтяной торговый синдикат. Директор-распорядитель синдиката должен был стать представителем «Азнефти». В то же время «Азнефти» было разрешено продавать нефть Италии и Франции через Иран, Сирию, Батуми. Серебровский подчеркнул, что есть выход в море и возможна продажа нефти зарубежным странам. Напомнив о государственной монополии в продаже нефти, Серебровский заверил, что через определенное время нефтяной флот освободится от Народного комиссариата путей сообщений, который зависил до небес цену на транспортировку и «в результате все рычаги, связанные с транспортом, будут в наших руках».

Конечно, все это было иллюзией....

Новое управление: Государственное каспийское пароходство

13 июня 1922 года Совет труда и обороны РСФСР утвердил положение «О Государственном торговом флоте». В соответствии с этим положение, с целью повышения эффективности управления судоходством в Москве создается Государственный торговый флот («Госторфлот»). В состав этого флота были включены четыре пароходных управления: Государственное Балтийское морское пароходство, Государственное Северное морское пароходство, Государственное Черноморско-Азовское пароходство и Государственное Каспийское пароходство. Для координации деятельности этих управлений в Москве создается Совет директоров. Руководство и право контроля над деятельностью «Госторгфлота» вновь передают Народному комиссариату путей сообщения.

Таким образом, Управления каспийского округа морских путей сообщения («Каспопс») ликвидируется и взамен создается Государственное каспийское морское пароходство. 23 июня создается Ликвидационная комиссия по «Каспопс» и с 1 сентября вся его собственность передается Ликвидационной комиссии.

Считалось важным участие в управлении каспийским пароходством и представителя Азербайджанского высшего экономического совета. 10 июля 1922 года на заседании Бюро Центрального комитета Азербайджана рассматривался вопрос назначения представителя Выс-

шего экономического совета Азербайджанской ССР в Совет директоров Государственного Каспийского морского пароходства, и на эту должность был выдвинут Чингиз Ильдырым.

Итак, с 1 сентября 1922 года начинается деятельность Государственное каспийское морское пароходство («Гокасп»).

Д. Полуныя вновь назначается председателем Совета директоров, Г. Иларионов (представитель Высшего экономического совета) и А. Серебровский (представитель «Азнефть») членами Совета, М.Холодовский назначается директором-распорядителем.

Согласно новому положению, после вывода из-под контроля Пароходного управления каспийские порты начинают деятельность как независимая экономическая единица. По новым правилам, пароходства Волги и Каспийского моря объединяются. В результате 80 нефтеналивных пароходов и барж грузоподъёмностью 166 тыс. тон, 29 грузовых судов Волжского пароходства перешли в состав Государственного каспийского морского пароходства. Поэтому в 1923 году в распоряжении Каспийского морского флота насчитывалось 720 судов грузоподъёмность. 24 тыс. пудов.

Переименование управления не решило финансовые проблемы

Из статистических данных ясно, что Каспийское морское пароходство завершило грузовую навигацию на 1922-1923 гг. с прибылью 912 тыс. рублей.

Однако, с 1923 года пароходство сталкивается с серьёзными проблемами. Очередной год завершается для управления с ущербом в 3 млн. рублей. В те годы политуправление пароходства периодически для высших инстанций готовило отчёт об общем положении. В архиве Каспийского морского пароходства сохранены отчеты, где представлены интересные факты о ситуации на январь 1923 года. Отмечается, что в Управлении работает 7731 человек, большая часть из них рабочие: «В связи с ростом цен на продовольствие и товары повседневного спроса, низкой зарплатой не наблюдается резкое недовольство среди рабочих и служащих, за исключением незначительных недовольств». Затем перечисляются проводимые среди рабочих политическая пропаганда, образовательные и массово-культурные мероприятия. Общее политическое положение охарактеризовали так: «Хотя наблюдается некоторое недовольство из-за роста цен на товары повседневного спроса и низкой заработной платы, в целом, отношение к советской власти хорошее».

Несмотря на «хорошее» отношение к советской власти, материальное положение работников Каспийского пароходства не было хорошим. Управление не могло обеспечить своих служащих высокой зарплатой, улучшить квартирно-бытовые условия. В целом финансовый кризис ухудшил положение управления. Финансовые проблемы пароходства обсуждались 18 февраля 1923 года на заседании Центрального президиума Азербайджана. Что касается ситуации в Каспийском морском пароходстве.... Признается, что «ситуация крайне критическая, возможно нарушение судоремонтной программы». С просьбой выдать ссуду Каспийскому морскому пароходству Закавказский народный комиссариат поднимает вопрос перед Советом. Для выдачи зарплаты нефтяникам, ежедневно «качающим нефть» для Москвы, не находят средств! Моряки, транспортирующие это топливо, живут в тяжелых условиях! Просьба о выдаче ссуды для пароходства означало возвращение к вопросу унижения, о котором говорил Д.Полуныя.

Оптимистические прогнозы, которые в свое время А. Серебровский выразил о Нефтяном синдикате, также потерпели крах.

В телеграмме, отправленной азербайджанскими руководителями в Москву, говорилось, что с каждым днём усугубляется денежный кризис в «Азнефти»: «Деньги, полученные от синдиката, еле хватают на зарплату рабочих, нет средств на закупку техники и др.».

То есть, было достаточно причин для проведения реформ в народном хозяйстве, в частности, в паровой судоходной сфере. Особенно была необходимость в поиске новых форм управления судоходством. Однако....

Борьба против алкоголизма и недостаток средств в судоходстве

Председатель Совета директоров Каспийского морского судоходства Д. Полунын вместо того, чтобы принять серьезные экономические меры, он подписывает 28 марта 1923 года решение о борьбе с пьянством.

Капитанам судов поручается контролировать трезвое состояние состава на работе и запретить организацию застолий на пароходах и т.д. Подчеркивалось, что лица, которые не будут соблюдать это решение, будут освобождены от работы, при необходимости переданы под трибунал.

Через несколько дней после подписания этого решения в Каспийском судоходстве проводятся еще одно серьезное структурное изменение. Согласно распоряжению, подписанному заместителем народного комиссара путей сообщения России В.Фомининым, все порты в Каспийском море, в том числе Астраханские и Гурьевские порты, а также Волго-Каспийский канал со всей своей недвижимостью вновь передаются под распоряжение Государственного Каспийского морского судоходства.

1 апреля 1923 года заместитель народного комиссара путей сообщений РСФСР В. Фомин прибывает в Баку. Обсуждаются проблемы Каспийского судоходства, в том числе вопрос об углублении дна моря, а также финансовое положение Каспийского морского судоходства. Подчеркивается, что в результате задержки железной дорогой, военным министерством и отдельными учреждениями оплаты Каспийскому морскому судоходству, возникают финансовые проблемы. В. Фомин, обещая устранить возникшие проблемы, возвращается в тот же день в Москву. 23 июня 1923 года в бюллетене Государственного каспийского морского судоходства публикуется еще один указ о кадровых перестановках. Так, уполномоченный народного комиссара путей сообщений по Каспию П.И. Раменский, сохраняя свои полномочия, назначается председателем Совета директоров Государственного каспийского морского судоходства. Тем временем, процесс советизации в судоходстве продолжался. Например, на собрании команды парохода «Туркман» принимается решение о советизации названия судна: «За усилия и труд во имя светлого будущего нашего флота, а также великие заслуги перед революцией принято решение о переименовании парохода «Туркман» в «Тов. Иларионов» ».

Кто такой Иларионов?

Георгий Иларионов родился в 1879 году в Саратовской губернии, с 1900 года работал в железнодорожном транспорте. В 1920 году был отправлен в Баку на должность зампредела Совета директоров Бакинского Каспийского судоходства. Спустя пару лет работы на этой должности он вернулся в Москву. В анкете из личного дела, сохраненного в одном из архивов, в графе «образование» указано: «окончил 5 классов Образцовой железнодорожной школы»....

Это короткая информация об образовании начальника судоходства советского рабоче-крестьянского правительства не вызывает удивление....

Из архивных документов известно, что в то время политотдел Государственного каспийского морского судоходства ежемесячно посылал отчет в Москву - Народному комиссариату путей сообщений, транспортный отдел Закавказского комитета, Центральный комитет работников водного транспорта, а также Центральный комитет Азербайджана. Почти в каждом отчете докладывалось об отношении рабочих к государству: « Отношение рабочих Судостроительного завода и Государственного Каспийского морского судоходства удовлетворительное».

Одно предложение дает ясное представление об отношении к транспортному хозяйству.

Несмотря на тысячи проблем в судоходной сфере, финансовые трудности, тем не менее, внимание акцентировано на отношении рабочего к советской власти. Значит, в те годы на все вопросы смотрели сквозь призмы политики. Например, в отчете за август месяц, указывается успешное проведение борьбы против пьянства, ежемесячно вносятся дополнительные конкретные информации, обещают в сентябре покончить с алкоголизмом в судоходстве. В отчете также подчеркивалось, что в морском транспорте не наблюдаются случаи бандитизма.

Для информации, напомним, что 2 августа 1923 года с целью борьбы с пьянством Управление государственного каспийского морского пароходства дает распоряжение о создании при Государственном каспийском морском пароходстве так называемой «тройки». Это была комиссия из трех человек, которая выявляла пьяных лиц и применяла соответствующее наказание.

Очевидно, в борьбе с алкоголизмом и это распоряжение не помогло.

13 августа на заседании президиума Верховного Совета Азербайджана этот вопрос выносится на обсуждение и принимается решение: «Поручить Центральному исполнительному комитету Азербайджана немедленно дать приказ о запрете на продажу спиртных напитков в буфетах пароходов».

Приказ публикуется и в «Бюллетене Государственного Каспийского морского пароходства»: «Запретить продажу всех спиртных напитков в Государственном Каспийском морском пароходстве...»

Пароходное управление преобразовывается в акционерное общество

Наконец, в советском правительстве начинают понимать, что невозможно добиться успеха в пароходстве лишь проведением борьбы против пьянства, созданием так называемой «тройки». Поэтому осенью 1923 года принимают решение о преобразовании судоходной системы. 7 сентября 1923 года заместитель председателя Совета труда и обороны СССР А. Рыков подписывает указ о преобразовании Государственного каспийского морского пароходства в акционерное общество. В первом пункте указа отмечается, что из-за тесной связи между нефтяной промышленностью и судоходством в Каспийском море преобразовать Государственное Каспийское пароходное управление («Гокасп») в Акционерное общество «Каспийское пароходство».

Согласно этому решению, акционерному обществу поручалось транспортировка нефти, различного груза и организация пассажирских рейсов. Однако контроль над деятельностью общества вновь оставалась в ведении Народного комиссариата путей сообщений.

Итак, на этот раз уже создается Ликвидационная комиссия Управления государственного каспийского морского пароходства с тем чтобы передать собственность пароходства Акционерному обществу. Одновременно планируется подготовка и утверждение положения Акционерного общества «Каспийское пароходство». До революции в России, почти все компании, занимающиеся судоходством, функционировали как акционерные общества.

Организационно-правовая форма акционерных обществ большинства пароходных компаний имела свои преимущества. Однако советское правительство, национализировавшее одним декретом все пароходство царской России, почему-то не принимала эту форму управления, считая ее экономической формой буржуазии. Опыт нескольких лет свидетельствует, что для пароходства самой лучшей формой управления является форма акционерного общества. Конечно, было не возможным за несколько дней преобразование такого крупного управления в акционерное общество. Поэтому до создания акционерного общества организовывается

Временный совет управления. По распоряжению Народного комиссариата путей сообщений от 10 сентября создается Временный совет управления, в состав которого вошли нижеследующие лица: председатель - А.П. Серебровский (одновременно начальник «Азнефть»), члены совета П.И.Раменский, И.В. Покровский, Г.Н. Иларионов и В.С. Полляк.

Согласно другому распоряжению комиссариата прежние члены Совета управления Каспийского пароходства, в том числе Чингиз Ильдырым освобождаются от должности. Временный совет управления должен был заниматься текущими работами, разработкой новой навигации флота и организационными работами по преобразованию Каспийского пароходства в акционерное общество. Временный совет управления обладал правом подписывать договоры, устраивать на работу людей, покупки любой недвижимости, открывать конторы и агентства и др.

Поручается подготовить до конца года устав Акционерного общества. Некоторые положения устава вызвали разногласия среди комиссаров.

14 октября 1923 года Временный совет управления приступает к деятельности. На первом заседании обсуждаются принципы работы Временного совета управления. Принимается решение, что при отсутствии председателя Совета его обязанности будет выполнять член Совета управления П. Раменский. В отчете за операционный период 1923-1924 гг. Акционерного общества «Каспийское пароходство» известно, что поскольку члены Совета управления И.В. Покровский и В.С.Полляк были заняты своими обязанностями по нефтяной промышленности, работу в пароходстве вели в основном первый и второй заместители-П. Раменский и Г. Иларионов.

23 октября 1923 года Временный совет управления дает распоряжение относительно наименования управления: Акционерное общество «Кавказское пароходство» сокращенно именовать КАСПАР.

Тюркоязычным судоводителям говорят «нет»

В период структурных поисков для эффективного управления Каспийским морским пароходством поднимается вопрос подготовки кадров на турецком языке в Техникуме водного транспорта. Этот факт отражен в телеграмме, отправленной Г. Иларионовым в Москву, в Комиссариат путей сообщения: «Комиссариат народного просвещения Азербайджанской ССР, ссылаясь на Совет народных комиссаров Азербайджанской ССР, настойчиво требует параллельно открыть в Техникуме водных транспортов отдел судоводителей на турецком языке. Принимая во внимание большое число безработных судоводителей, мы отказались от этого предложения. Однако, приведенные нами факты не принимаются. Ответьте телеграфом, как нам поступить? ».

Ответ, направленный из Москвы, был не утешительным: Комиссариат народного просвещения Азербайджанской ССР настойчиво требует открытия в Техникуме водного транспорта подготовительных курсов на турецком языке. В будущем, предусмотрено постепенное открытие специальных классов на турецком языке. В настоящее время, водный транспорт не только полностью обеспечен судоводителями, но также подготовлено достаточно кадров по специальности судоводителя в СССР. Поэтому считается не целесообразным открытие подготовительных отделов на турецком языке. Особенно потому, что в отдел образования КАСПАР было сделан ряд предложений о применении льгот для тюрков, поступивших в техникум.

Следует отметить, что в тот период срок обучения в техникуме составлял 5 лет. Учащиеся за один год проходили подготовительный курс, а за четыре года получали образование по специальности. Выпускники техникума занимали должность штурмана в пароходстве дальнего плавания.

В 1923 году в отделе судоводителей обучались 132 учащихся. Помимо этого, в Баку функцио-



Распоряжение об именовании Акционерного общества «Каспийское пароходство» «Каспар». нировал рабочий техникум, там получал знание 151 учащихся. Окончившие два специализированных класса в отделе механика этой школы получали диплом механика третьей степени, а обучающиеся в двух других классах диплом механика второй степени.

В 1923 году в рабочем техникуме были открыты специальные курсы машиниста двигателя внутреннего сгорания. На эти курсы были приняты 17 человек. Действующая в Баку специализированная школа по производству готовила рабочих для судостроительных заводов.

Наряду с такими новшествами, в то время в образовательной сфере уделяли особое внимание к реструктуризации судостроительных мастерских. На базе, сооруженного в 1898 году компанией «Братья Нобель» эллинга, был создан судостроительный завод «Закфедерация».

Небольшие судостроительные мастерские были ликвидированы. Принадлежащие в свое время пароходному обществу «Кавказ и Меркурий» мастерские и эллинги были переданы заводам «Парижская коммуна» и «Закфедерация».

Таким образом, 12 небольших мастерских были объединены и переданы этим двум заводам.

Как вывести пароходство из финансового кризиса?

1924 год для Каспийского пароходства вновь начинается на не утешительной волне. Из-за финансовых трудностей заранее прогнозируют задержание заработной платы рабочим за март-апрель. Временный Совет управления предпринимает различные шаги по решению финансовых проблем. Вновь выбирают вариант обращения за кредитом. Принимается решение запросить в Государственном банке кредит на сумму 50 тысяч рублей. В скором времени прогнозы сбываются и летом 1924 года возникают серьезные проблемы по выдаче заработной платы. Об этом в государственном архиве Российской Федерации хранятся многочисленные документы, адресованные в Москву. Один из этих документов - обращение, адресованное 22 августа 1924 года в Совет труда и обороны: «Для завершения текущего

операционного года КАСΠΑР необходимо дополнительные средства на сумму 125 тысяч рублей. Такая ситуация была создана из-за ряда нежелательных условий, нарушивших первичные бюджетные возможности КАСПАР». В те годы для улучшения финансовых возможностей ведутся долгие переписки, обрабатываются различные варианты. В августе 1924 года проводятся обсуждения о применении к КАСПАР, как и к другим госучреждениям, льгот по освобождению от налогов на добычу. Хотя «Каспийское пароходство» считается акционерным обществом, в целом это государственное учреждение, где нет личного капитала, поэтому предлагается освободить КАСПАР от налогов на добычу.

После долгих обсуждений, решением Совета народных комиссаров СССР, КАСПАР освобождается от налогов на добычу.

Одним словом, используют все варианты для решения финансовых проблем Каспийского пароходства. В период проведения структурных изменений, не забывают о советизации судов - переименовании. Решением Временного совета управления пароход «Алескер» переименовывается в «Революцию», «Алекбер Гусейнов» в «Киров», «Ага Дадашев» в «Каменев», «Буният» в «Совнарком», а судно «Каспий» в «Сталин».

В целом, одним распоряжением переименовываются 80 пароходов, 4 теплохода и 10 шаланд. После преобразования в акционерное общество открываются агентства КАСПАР в Москве, Ленинграде, Нижнем Новгороде, Харькове, Ростове, Саратове, Царицыно, Астрахани, Махачкале, Лянкаране, Астаре, Красноводске и т.д., а также в иранских городах.

Решение Совета труда и обороны от 14 марта 1925 года утверждается судостроительная программа морского торгового флота. Эта программа предусматривает снабжение судостроительной промышленности современным оборудованием, грузоподъемными и быстроходными пароходами. Затем начинаются долгие переписки между Москвой и «Каспийским пароходством». В государственном архиве Российской Федерации и Государственном российском архиве экономики хранятся многочисленные письма по усилению транспортировки нефти и различного груза Каспийского флота. То есть обсуждалась закупка новых пароходов на фоне предстоящего увеличения объема перевозок, как нефти, так и грузов народного хозяйства.

В чем необходимость усиления судостроительной промышленности?

Правительство тогда считало, что транспорт основа системы государства и народного хозяйства. Одна из главных задач советского государства развитие и повышение эффективности судоходства, поскольку это самое дешевое транспортное средство. Однако это было и осталось желанием, мечтой правительства. До достижения прежнего дореволюционного уровня Каспийского пароходства оставалось еще много.

Почему судоходство не может достичь уровня 1913 года?

Структурные и кадровые изменения, политико-идеологическая работа, проведенные в первые годы советского правительства в пароходстве в Баку не повлияло ни на повышении объема грузоперевозок, ни материально-технической базы.

Это подтверждало и результаты проверки Каспийского пароходства и Каспийских портов, проведенной в 1925 году специальной комиссией Совета труда и обороны СССР. Из отчетов комиссии ясно, что если в 1913 году грузооборот бакинского порта составлял 342 млн. пудов, то в 1923-1924 гг. – всего 163 млн. В целом, грузооборот в операционный год составлял одну треть грузооборота до революции....

Резкое снижение грузооборота на Каспии создает необходимость проведения проверки и в составе флота. Так, согласно архивным документам в октябре 1925 года было принято решение

ликвидировать 44 парохода КАСПАР. По решению, прибыль, полученная от демонтажа и продажи судов, будет передана на личный счет КАСПАР и восстановления флота. В документах отражено серьезное внимание, уделяемое советским государством на усовершенствование деятельности АО «Каспийское пароходство». В отчете Акционерного общества об операционном годе на 1924-1925 гг. отмечается, что в соответствии с государственной судостроительной программой предусмотрено приобретение новых судов для «Каспийского пароходства».

Согласно этой программе, планируется строительство 8 теплоходов грузоподъемностью 6500 тон для Каспийского флота. А сдача в эксплуатацию первого теплохода предусмотрено в 1927 году. В документе отмечается повышение спроса на перевозку грузов и в связи с этим необходимость в покупке новых судов.

Так, если «Каспийское пароходство» в операционном году 1924-1925 гг. совершило перевозку около 19 тысяч пассажиров, то до революции этот показатель только для общества «Кавказ и Меркурий» составлял более 25 тыс.

Реальная причина снижения эффективности пароходства по всем направлениям в отчете не анализируется, и нет конкретных выводов.

Но, сегодня с уверенностью можно сказать, что система социалистической экономики, не признающая предпринимательство, частную собственность, личные инициативы, еще долгие годы после большевистской революции не могла добиться серьезного продвижения ни в одной сфере, в том числе судоходстве.

Документ, отправленный не по адресу....

В центре внимания центрального правительства также находился кадровый вопрос АО «Каспийское пароходство». В октябре 1926 года Народный комиссариат путей сообщений СССР проводит кадровые перестановки в руководстве акционерного общества. В связи с этими перестановками в Государственном архиве РФ можно ознакомиться с папкой из 5 страниц, на котором указано «Об освобождении товарища Д.В. Полуяна от должности председателя Временного совета управления КАСПАР и назначении товарища Ф.С. Богуша председателем Временного совета управления КАСПАР». В папке сохранено обращение комиссара путей сообщения СССР комиссару Совета труда и обороны СССР. В обращении выражена просьба об освобождении товарища Д.В. Полуяна от должности председателя Временного совета управления «Каспийского пароходства» и утверждении помощника начальника Центрального управления морского транспорта Ф.С. Богуша на пост председателя Временного совета управления «Каспийское пароходство». Комиссариат даже подготавливает и отправляет проект указа. Однако, Совет труда и обороны незамедлительно посылает в комиссариат ответное письмо, где указано, что отныне в случае кадровых перестановок, информировать когда и согласно какому решению было назначено то или иное лицо. Также ставится вопрос: «Незамедлительно проинформируйте, когда товарищ Д.В. Полуян был назначен председателем Временного совета управления КАСПАР? Если это назначение было без ведома Совета труда и обороны, тогда в чем заключается необходимость в утверждении освобождения его от должности?»

Ответ Народного комиссариата путей сообщений был неожиданным: «Проект решения об освобождении товарища Д.В. Полуяна от должности председателя Временного совета управления КАСПАР и назначении на эту должность товарища Ф.С. Богуша был отправлен вам ошибочно, просим вернуть документ».

Оказывается, кадры во временный совет управления вышеуказанной структуры назначаются не Советом труда и обороны, а с разрешения Народного комиссариата путей сообщений и Высшего совета народного хозяйства. Только после этой переписки, проясняется, что

нет надобности в утверждении постановления об освобождении Д.Полуяна и назначении Ф.Богуша...

Таким образом, приказом Народного комиссариата путей сообщений от 20 октября Франс Богуш назначается председателем Совет управления «Каспийского пароходства». В архивных документах сохранился приказ Г. Иларионова по этому вопросу: «Принял все работы от председателя Управления совета КАСΠΑР Д.В. Полуяна и приступил к временному исполнению обязанностей председателя до прихода товарища Богуша».

В скором времени Франс Богуш прибывает в Баку и приступает к своим обязанностям.

Старые суда все ещё бороздят воды Каспийского моря...

С ростом объёма грузоперевозок, обнаруживалось непригодность старых пароходов. В отчете АО «Каспийское пароходство» за 1926 год отмечается, что большинство судов выведены из баланса управления. В том же отчёте указывается, что из 73 судов нефтеналивного флота лишь 46 приняли участие в транспортировке, а их общая грузоподъёмность составляет 77.330 т.

В 1926 году Каспийским пароходством было перевезено 568.591 т. груза и 192.520 пассажиров, что превышало показатели прошлых лет.

Одним из факторов, сказавшихся на увеличении объёма перевозок, было приобретение в том же году Северо-Западным пароходным управлением России пароходов «Гамадан» и «Иран», грузоподъёмностью 980 и 740 т.

Увеличение объёма грузоперевозок подтолкнуло АО «Каспийское пароходство» обратиться в соответствующие структуры в связи с покупкой новых судов для транспортировки нефти и различных грузов. Планировалось закупить 25 новых пароходов на 1926-1930 гг. В связи с прогнозом роста нефтеперевозок в ближайшее время, делается запрос на закупку двух нефтеналивных танкеров.

А спрос на транспортировку хлопка из Средней Азии способствует усилению сухогрузного флота. Поскольку правительство СССР взяло курс на индустриализацию страны, было решено использовать больше возможностей Каспийского морского пароходства в строительстве новых объектов. В 1927 году в Каспий доставляются сухогрузные суда грузоподъёмностью 3,4 тыс.т., танкеры - 10 тыс. т., и пароходы - 6,2 тыс. т.

Из-за финансовых трудностей в те годы возникали проблемы с приобретением новых судов, поэтому прибегали к способам модернизации старых. Например, с установлением новых двигателей на пароходах «Москва», «Полюс», «Меридиан» стало возможным добиться их продуктивности. В Государственном архиве РФ сохранилась переписка по модернизации судов, в частности обеспечению их дизельными двигателями.

Например, в мае 1927 года руководство КАСПАР обращается в Совет труда и обороны СССР с тем, чтобы было уделено особое внимание усилению флота АО «Каспийского пароходства», так как с увеличением нефтедобычи поднялся спрос на транспортировку.

КАСПАР на 1927 навигационный год готовит 51 нефтеналивное судно. Для сохранения старых судов в рабочем состоянии наряду с ремонтно-восстановительными работами, требуется и установление дизельных двигателей. Из-за большого числа заказов на двигатели, заводы не могут за кратчайшее время выполнить заказ КАСПАР. Поэтому Управление за двигателем вынуждено обратиться в зарубежные заводы. Также поднимается вопрос об обеспечении судоремонтных мастерских КАСПАР техническими средствами. В 1928 году завод «Красное Сорново» по заказу начинает строить для «Каспийского пароходства» новые суда.



Бакинский морской порт.

Москва направляет в КАСПАР нового руководителя без ведома Баку....

В государственном архиве РФ сохранилась интересная переписка относительно руководства АО «Каспийское пароходство». 19 октября 1929 года из Народного комиссариата путей сообщений СССР приходит в Баку телеграмма. В телеграмме, адресованном секретарю Партии комитета города Баку товарищу Гикало, говорится: «Прошу, согласовать освобождение от должности Богуша и назначение на этот пост Тюринкова. Тюринков с 1917 года член Всесоюзной коммунистической (большевистской) партии, работал на многих ответственных должностях, активный участник Октябрьской революции. С 1918 года работал на руководящих постах в транспортной сфере, на должностях заместителя уполномоченного и уполномоченного Народного комиссариата путей сообщений. Прошу, не медлить с ответом. Член коллегии Народного комиссариата путей сообщений Рутский».

Телеграмма из Баку не запаздывает: «21 октября. Члену коллегии Народного комиссариата путей сообщений Рутскому. ЦК Азербайджанской коммунистической (большевистской) партии считает важным освобождение от должности Богуша и выдвигает кандидатуру Максимова. Просим незамедлительно ответить. Секретарь ЦК Азербайджанской коммунистической партии Гараев».

В архиве сохранено письмо, написанное от руки Алигейдару Гараеву: «Алигейдар! Я считаю, что ты должен пригласить заместителя председателя КАСПАР товарища Максимова и поговорить с ним. Помимо этого, необходимо отправить телеграмму товарищу Гикало, чтобы он принял участие в решении вопроса Богуша, поскольку все это скажется на работе КАСПАР».

24 октября из Москвы поступает еще одна телеграмма: «Народный комиссариат путей сообщения на должность председателя КАСПАР выдвигает более сильную кандидатуру товарища Тюринкова. Просим, согласовать». Видимо, после этого в Баку понимают, что нет смысла противиться. В тот же день созывается заседание президиума ЦК КП Азербайджана и принимается решение: «Утвердить решение секретариата ЦК об освобождении от должности председателя КАСПАР товарища Богуша. Принять предложение Народного комиссариата путей сообщений о назначении на должность председателя Совета управления КАСПАР».

товарища Тюринкова и настоять перед Народным комиссариатом путей сообщений о назначении на должность заместителя председателя Управления совета КАСПАР местного работника Каспийского пароходства».

Неизвестно, что произошло после этой переписки. Поскольку имя Тюринкова больше не встречается в архивных документах того времени. Создается впечатление, что из-за каких либо причин, Тюринков, вообще не приступал к обязанностям руководителя в Каспийском пароходстве...

Поиск «контрреволюционеров» в пароходстве

Для укрепления своей власти большевики прибегают к различным способам. Один из таких способов обнаружение в хозяйственных структурах случаев «вредительства» и наказание виновников в резкой форме. Уже в конце 1920 годов начинается серьезный поиск врагов революции в «Каспийском пароходстве». Письмо с грифом «совершенно секретно» заместителя председателя Азербайджанского государственного политуправления Агрбана «О деятельности вредительской организации в пароходном управлении КАСПАР» Центральному комитету компартии хранится в Российском государственном историческом архиве. Письмо начинается со слов: «Согласно вашей просьбе, представляем краткое содержание следственных материалов по делу о вредительстве в КАСПАР».

Краткое содержание следственных материалов таково:

«В прошлом танкерный флот КАСПАР принадлежал относительно крупным фирмам - «Нобель», «Океан», «Волга», «Мазут». Перевозкой сухогрузов и пассажиров занимались фирмы «Камво», «Самолёт», «Русь». Бывшие предприниматели и крупные владельцы накануне советизации Азербайджана приняли меры по сохранению своих собственности, дали соответствующие поручения своим надежным людям и слугам в Баку. Таким образом, еще до советизации

Баку. 1925 год.



Азербайджана была заложена основа контрреволюционной организации. После советизации Азербайджана основные руководящие посты в КАСПАР были захвачены надежными слугами указанных фирм. Такое положение, фактически, было сохранено до последнего времени. Организация начала формироваться в 1920-х и 1921-х годах и сосредоточила свои силы в основном на управлении судоходством, и с тех пор деятельность организации была развита. Именно в эти годы начались вредительства, которые привели к сложностям в судоходстве, нарушению в транспортировке нефти и сбоев, уничтожению судов бывших мелких фирм и отдельных владельцев. В 1924-1925 гг., когда была потеряна надежда на восстановление старых правил в России, организация расширила вредительство во всех направлениях...».

В письме также указаны основные направления «вредительских мер»: постепенное уничтожение флота путём некачественных ремонтных работ, поломки двигателей внутреннего сгорания, выведения из строя крупных теплоходов, снижения темпа развития мастерских и др.

В письме подчеркивается, что цель организации - парализовать работу парохозяйства, в целом водного транспорта, и тем самым создать экономический кризис в стране.

Центром организации, расположенной за границей, руководят бывшие нефтяные промышленники, судовладельцы. Якобы, эта организация планировала вредительские работы в нефтяной промышленности.

Отмечается, что все эти факты нашли свое подтверждение в показаниях арестованных виновников и свидетелей. Было подсчитано, что в период от 1924 до 1928 года члены этой организации для вредительской деятельности получили около 52 тыс. рублей. Письмо завершается следующими словами: «Следствие на первичном этапе. 8 августа 1929 г. Заместитель председателя Азербайджанского политуправления».

Для современных читателей поясним, что Государственное политическое управление (ГПУ)-политическая спецслужба при Народной комитете внутренних дел (НКВД), впоследствии было преобразовано в Комитет государственной безопасности (КГБ).

Шёл 1929 год, когда письмо было отправлено из Политуправления в Москву. Впереди были 30 –е годы - годы поисков «народных врагов», опасные 37-е годы, уничтожившие жизни сотни тысяч людей.... Волна репрессий не обошла и Акционерное общество «Каспийское парохозяйство».

ГЛАВА VI

Репрессии 1937 года в морском пароходстве

Новые реформы в морском транспорте

30-е годы прошлого столетия, в Баку, как и во всём постсоветском пространстве, был тревожным периодом. Те годы, которые сейчас характеризуют как «сталинские пятилетки», «коллективизация» и «репрессия», оставили свой отпечаток и на Каспийском морском пароходстве.

И здесь была проведена «политическая чистка», преследование, арест расстрел, ссылка людей, обвиненных в деяниях против большевистского правительства. Достаточно напомнить один факт для того, чтобы представить происходившие в пароходстве бывшего СССР в 1930-е годы.

Николай Ёжов, ставший символом советской репрессивной машины, ровно год, с апреля 1938 года по апрель 1919 года, работал на должности народного комиссара водного транспорта СССР. Но об этом немного позже...

Советская власть, придающая особое внимание развитию экономики в стране, в частности на индустриализацию, в 30-е годы проводит определенные реформы в системе управления. Конечно, реформы не обошли и водный транспорт.

13 февраля 1930 года Центральный исполнительный комитет СССР и Совет народных комиссаров принимают решение о реорганизации управления морского и речного транспорта. Согласно этому решению, при Народном комиссариате путей сообщений СССР создаются

Бакинский морской порт. 1930 г.



всесоюзные объединения морского и речного транспорта, работающие на хозрасчете.

Все морские торговые порты вместе с недвижимостью, а также управления морского пароходства и акционерные общества передаются в ведение Объединения морского транспорта.

Речные пароходные управления при Народном комиссариате путей сообщений, а также вся недвижимость на балансе управлений внутреннего водного сообщения были переведены в распоряжение речного транспорта.

Руководить этим объединением поручается заместителю народного комиссара путей сообщений.

Таким образом, с установлением советской власти действующий в составе народных путей сообщений водный транспорт разделяется на две части - морской и речной транспорт. Однако и эта форма управления не удовлетворяет правительство. Спустя совсем немного, 30 января 1931 года учреждается Народный комиссариат водного транспорта. До сих пор, действующий при Народном комиссариате путей сообщений речной и морской транспорт передаются в распоряжение нового комиссариата.

Согласно положению о Народном комиссариате водного транспорта СССР, утвержденному Центральным исполнительным комитетом и СНК, комиссариат руководит речным и морским транспортом. В декабре 1932 года «Совторгфлот» был ликвидирован, взамен создали советский торговый флот по перевозкам за рубеж и морской флот по внутренним перевозкам.

После таких серьезных структурных изменений, особое внимание начали придавать усилению трудовой дисциплины в сфере водного транспорта, ремонту судов и подготовительным работам к навигации. В пароходстве, как и во всех сферах, требовалось выполнение с «большевистской скоростью» планов и задач. Например, в феврале 1932 года проблемы ремонта судов в Баку обсуждались в бюро ЦК Коммунистической партии Азербайджана и «бюро посчитало, что Советский торговый флот и судоремонтники все еще не обеспечили большевистский темп в области выполнения зимнего плана по ремонту судов». Поэтому принимается решение, согласно приказу народного комиссара водного транспорта СССР, отремонтировать суда грузоподъемностью 1,2 тыс. тон за 4 суток, грузоподъемностью 5 тыс. т. за 5 суток, а грузоподъемностью более 5 тыс. за 8 суток. Это считалось «большевистским темпом» 30-х годов...

Была и другая особенность тех лет. В каждой обычной аварии, происшествии в пароходстве искали вражеский след. Например, 3 мая 1933 года на теплоходе «Колонтай» с пассажирами более 1000 человек по возвращению из Астрахани в Баку произошла техническая авария. Болты в одном из механизмов теплохода были повреждены и «Колонтай» прибыл в Баку на буксире. Причины этой аварии, конечно, согласно правилам того периода, расследовало Политуправление. Раскрывая причины выхода их строя 8 болтов, был сделан вывод: «Согласно имеющимся у нас сведениям, так же рассматривается версия о вредительском намерении этой аварии, направленной против майских праздников».

В те годы советская власть торжественно отмечала 1 мая-Международный день солидарности трудящихся и в каждом инциденте, произошедшем накануне, искали следы препятствий майским весельям.

Шёл 1933 год....

Учитывая роль судоходной системы в развитии народного хозяйства страны, начиная со второй половины 1920-х годов, начали проводить работы по обеспечению Каспийского пароходства новыми и современными судами.

В 1930 году сдаются в эксплуатацию танкеры «Ленин» и «Профинтерн». Спустя год на Каспий прибывают танкеры «Цюрупа» и «Агамали-Оглы», в декабре 1932 года «ВК(б)П», а в 1933 году накануне навигации танкер «Коминтерн».

В 1934 года на Каспии были сданы в эксплуатацию первый танкер-бензиновоз «Сталин», а также танкеры «Жданов» и «Молотов». В 1935 году выходят в море танкеры «Каганович» и «Азербайджан». Все эти пять танкеров были способны транспортировать любой нефтепродукт, в том числе бензин и лигроин.

Таким образом, 1930-1935 гг. Каспийский танкерный флот закупает 11 новых судов. Все они были спроектированы на заводе «Красное Сормово».

В связи с ростом значимости транспортировки нефти, государство уделяло этой сфере особое внимание. Поэтому навигацию 1932 года Каспийский нефтеналивной флот начинает с 69 судами, общая грузоподъёмность которых составляла более 145 тыс. тонны. Из них 14 были теплоходами, 50-пароходами, 5-шаландами. Из-за большой грузоподъёмности теплоходы были более эффективными. Например, для сравнения отметим, что согласно журналу «Азербайджанское нефтяное хозяйство» грузоподъёмность 14 теплоходов на Каспии равна грузоподъёмности 50 пароходов.

Усиливается Управление каспийского морского флота

В целом, в тот период водный транспорт играл особую роль в развитии экономики страны. Управление Каспийского морского пароходства имело стратегическое значение и с точки зрения транспортировки нефти. Например, в октябре 1933 года руководитель советского государства И. Сталин в письме одному из своих близких соратников Л. Когановичу сообщил: «Положение с бакинской нефтью удручающее. В этом году в Баку будет добыто 15 млн. т. нефти. В будущем необходимо добыть 21-22 млн. тонны. В связи с этим необходимо увеличить разведывательные работы, ускорить буровые работы, усилить КАСПАР, незамедлительно построить резервуары в Махачкале и Красноводске и т.д. Если все это не будет сделано вовремя, то работа пропадёт».

Очевидно, проблемы увеличения нефтедобычи и транспортировки топлива всегда беспокоило большевистскую власть.

С 26 января до 10 февраля 1934 года в Москве проходил XVII съезд Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) и получил название «Съезд победителей». На нём был утверждён второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР на период с 1933 по 1937 годы. Среди рассмотренных вопросов особое внимание придавалось вопросам совершенствования работы транспортных учреждений. Поскольку работы, проводимые по индустриализации страны, требовали модернизации и в сфере транспорта. 15 марта 1934 года Совет народных комиссаров СССР принимает решение «О реорганизации органов управления водным транспортом». Согласно данному решению объединились многие управления, ликвидировались повторяющие друг друга службы.

Приказом народного комиссара водного транспорта создается Центральное управление морского флота (Цуморфлот).

С целью руководства эксплуатацией морского флота, судоремонтом, судостроением, а также портовым хозяйством в составе Цуморфлот были учреждены следующие управления морских пароходств: Черноморское управление сухогрузного и пассажирского флота - в Одессе, Черноморское управление нефтеналивного флота - в Туапсе, Каспийское управление морского флота - в Баку, Азовское управление морского флота - в Ростове на Дону, Северное управление морского флота - в Архангельске, Балтийское управление морского флота - в Ле-

нинграде, Дальне-Восточное управление морского флота - во Владивостоке. Этим решением действующие в стране порты, с учётом значимости и роли в развитии экономики, делились на специальные степени. Бакинский порт в ряду таких крупных портов как Ленинград, Архангельск, Одесса причисляют к первой степени. Красноводск, Батуми, Махачкала и др. считаются второстепенными портами. Более маленькие порты причисляют к третьей степени.

Приблизительно через 10 дней - 26 марта 1934 года комиссар водного транспорта подписывает приказ №93 «О реорганизации местных органов морских транспортных управлений».

Согласно этому приказу, «во всех морских транспортных управлениях проводятся структурные изменения с целью применения новых рабочих методов, осуществления единого руководства в водном транспорте и достижения сознательной пролетарской дисциплины».

В документе поручена также реорганизация Управления Каспийского морского флота, передача в его распоряжение в качестве расчетных организаций всех морских торговых портов на Каспии, судоремонтных заводов: «Вано Стурау», «Парижская коммуна» и «Закфедерация».

Одним словом, все организации и структуры судоходства в Каспийском море перешли в ведение Управления Каспийского морского флота. Созданная с большими надеждами в середине 20-х годов АО «Каспийское пароходство» в мае 1930 года была ликвидирована. В официальных документах это управление указывалось лишь как «КАСПАР».

С целью еще большего совершенствования работы Управления Каспийского морского флота, 11 апреля 1934 года народный комиссар водного транспорта СССР подписывает еще один приказ: «Передать в распоряжение начальника Управления Каспийского морского флота Астраханский рейдовый флот в качестве расчетной организации».

Не политический груз политических отделов

19 апреля 1934 года ВК(б)П ЦК утверждает «Положение о создании политических отделов в водном транспорте». Основной задачей политотделов в водном транспорте было «ведение систематической классово-борьбы против недобросовестности, вредителей, агентами японо-немецкого фашизма, троцкистами и их сторонниками». Эту задачу перед политотделами поставил сам Иосиф Сталин. Однако, после стало известно, что проводимые в Каспийском морском пароходстве реорганизационные работы замедлены.

В начале мая спецкомиссия Народного комиссариата путей сообщений проводит проверку в управлении и выясняется, что правительственные директивы о реорганизации в Управлении Каспийского морского пароходства выполняются не на должном уровне. Поэтому народный комиссар водного транспорта подписывает приказ: «За нарушение правительственных директив о реструктуризации администрации морского транспорта в Каспийском море, применение канцелярско-бюрократических методов начальнику отдела Каспийского флота В.И. Зофубез предупреждения объявлен строгий выговор, а начальнику Бакинского порта Садыгову выговор».

В приказе, подписанном народным комиссаром водного транспорта Н. Пахомовым, было сделано следующее предупреждение: «...В случае нарушений директив и моего указа о реорганизации, и даже невыполнения хотя бы одной части, руководитель будет освобожден от должности, а его дело будет передано в суд». Приказ был подписан 15 мая 1934 года. Это был еще не 37-й год....

Очевидно, ни подобные устрашения, ни предупреждения, ни изменения и реорганизации не могли достаточно повысить продуктивность работы морского транспорта. Государство ожидало и требовало от морского транспорта большего. Результатом всего этого, стало принятие Советом народных комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) еще одного решения по водному транспор-

ту: «О планировании перевозок и улучшении работы водного транспорта»....

В решении говорилось, что водный транспорт не может обеспечить увеличивающийся спрос народного хозяйства, планирование перевозок тормозит процесс индустриализации страны и т.д. Уровень транспортировки в водном транспорте по сравнению с железнодорожной перевозкой, не удовлетворяло государство. Отмечалось, что во время навигации 1933 года госпланы были выполнены всего лишь на 82,3 процента.

Принимая во внимание все это, правительство дает конкретные поручения по улучшению работы водного транспорта, ставит задачу проведения правильного планирования в водном транспорте с целью упрощения работы железнодорожного транспорта.

В тот период вновь начинаются обсуждения об объединении Куринского пароходного управления с Управлением каспийского морского пароходства. На самом деле, Куринское пароходное управление до 1930 года находилось в ведении Каспийского морского пароходства. Но после, посчитав, что Управление каспийского морского пароходства выполняет ответственные задачи, в частности занимается транспортировкой нефти и в связи с этим не может уделить особое внимание развитию транспорта в реке Кура, приняли решение отделить Куринское пароходное управление.

Спустя годы, Закавказский краевой комитет ВК(б)П обращается в Москву тем, чтобы отделить Куринское пароходное управление от Управления южного водного транспорта и присоединить его к Управлению Каспийского морского пароходства. Однако, обращение не получает положительного ответа. Даже, несмотря на то, что данное обращение было подписано секретарем Закавказского краевого комитета Лаврентием Берией...

16 сентября 1934 года Совет труда и обороны СССР принимает решение: «Считать нецелесообразной передачу Куринского пароходного управления в ведение КАСПАР».

Еще одно структурное изменение

В 1935 году Центральное управление морского флота (Цумор-флот) разделяют на две части. Создаются управления Северо-центрального морского флота (Севцумор) и Южно-центрального морского флота (Южцумор). Черноморское управление сухогрузного флота и Черноморское управление нефтеналивного флота, Азов-Сочинское управление и Управление каспийского морского пароходства подчиняются Южно-центральному морскому флоту. После реорганизации 5 марта 1935 года утверждается устав Управления каспийского морского пароходства. Уставной капитал управления составляет 203 млн. рублей.

Задачи, поставленные в новом уставе перед управлением, определены так: Организовывает и осуществляет перевозку грузов и пассажиров в Каспийском море, а также портах СССР и иранских портах Каспийского моря. Руководит работами судоремонтных заводов в Баку «Парижская коммуна», «Вано Стура» и «Закфедерация», в Астрахани «10-летие Октября» и завода имени Карла Маркса, а также всех судоремонтных портов в Махачкале и Красноводске, а также портовым хозяйством СССР на Каспийском море. В уставе также отмечается, что Управлением морского пароходства руководит начальник, назначенный Народным комиссаром водного транспорта СССР. В тот период комиссариат назначил на должность начальника Управления Каспийского морского пароходства Вячеслава Зофа.

Чех по национальности В. Зоф родился в 1889 году в Волынской губернии, в городе, который в советские годы назывался Житомир. В 1920 году работал комиссаром в сфере водного транспорта в Москве, в 1930-1931 гг. на должности замминистра путей сообщения СССР, а с 1931 год первого заместителя народного комиссара водного транспорта. В 1935 году начинается проверка действительности партийных документов в стране. Это политическое меро-

приятие не обходит стороной и управление каспийского пароходства. Из проверенных 1324 человек около 300 были лишены партийных билетов. Это проверка, конечно же, преследовала цель очистить судоходную систему от «вражеских элементов», повысить продуктивность работы. Однако последующие события доказывают, что даже подобные политические меры не могут спасти деятельность пароходства от аварий и трагедий...

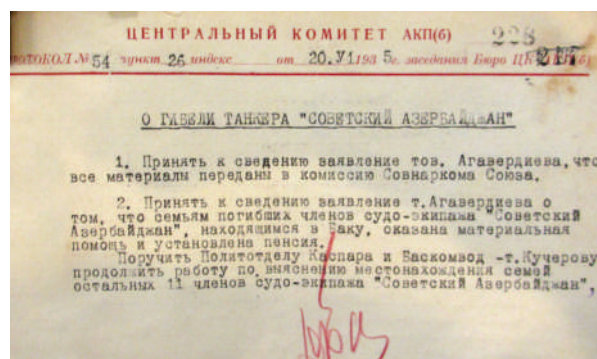
Трагический конец парохода «Советский Азербайджан»

26 мая 1935 г. в Красноводске пароход «Советский Азербайджан» принял 1027 тонн нефтедагской нефти и при буксировке парохода «Совет» направился в Астрахань. Однако, ночью 28 мая на пароходе «Советский Азербайджан» произошел взрыв и возник пожар. Капитан парохода «Совет» вместо оказания помощи, отдал буксир и с максимальной для него скоростью, в течение 45 мин., удалился от парохода «Советский Азербайджан». В результате гибели парохода «Советский Азербайджан» погибло в огне и утонуло 27 человек. Сразу же была создана правительственная комиссия, проведено следствие. Это было самой большой техногенной трагедией 30-х годов. Поэтому вопрос обсуждался на самых высоких инстанциях и, вскоре следствие было завершено. Дело о гибели парохода «Советский Азербайджан» слушалось в 6 часов вечера 25 августа 1935 г. в здании Тюркского Драматического театра имени М. Азизбекова. В связи с трагедией на пароходе «Советский Азербайджан» в Баку прибывает новоиспеченный прокурор СССР Андрей Вишинский. Этот факт уже свидетельствует о том, что правительство держало в центре внимания судебное разбирательство. Причина трагедии была ясна с первого дня. «Советский Азербайджан» принял 1027 тонн нефти с температурой вспышки 28°С по аппарату Бренкена, а это означало, что данная нефть является особо огнеопасным грузом I категории. Между тем, пароход «Советский Азербайджан» был отнесен ко II категории и, следовательно, такого груза принимать не имел права. Однако, комиссия, изучавшая причины трагедии, не упоминает этот фактор. В документах указывается, что в Каспийском морском пароходстве партийные силы распределены не правильно. Из 2100 коммунистов, работающих в управлении пароходства, всего 500 человек задействованы в морских транспортных средствах, а 1600 человек на берегу. Этого достаточно, чтобы понять, как велось следствие, как определяли причину и виновников трагедии. Для участия в судебном процессе прокурор СССР А. Вишинский в своем заявлении для прессы акцентирует внимание не на технической стороне трагедии, а политических мотивах: «В поведении обвиняемых, начиная от капитана и заканчивая матросом и кочегаром, нашли свое выражение отвратительные капиталистические пережитки в психологии людей. Независимо от наказания, которое должны понести виновные в совершении чудовищного преступления, водники должны клеймить позором шкурников. Этот процесс должен научить работников водного транспорта советскому отношению к выполнению своего гражданского долга. Этот процесс должен явиться переломным моментом в борьбе за пролетарскую дисциплину на водном транспорте».

На следующий день, А. Вишинский выступает с подобным заявлением на суде, в последствие его речь была введена в программу учебников как лучшая обвинительная речь. Суд выносит смертный приговор капитану парохода «Совет», отказавшегося оказать помощь горящему пароходу «Советский Азербайджан», а в отношении остальных наказание в виде лишения свободы от полутора года до десяти лет.

В действительности же, в ходе выполнения пла-

*Постановление Центрального Комитета
в связи с крушением парохода
«Советский Азербайджан»*



нов второй пятилетки резко увеличилась эксплуатация Небит-Дагского месторождения. В феврале 1935 г. Каспар обязали транспортировать всю сверхплановую нефть в Астрахань. Для этого Каспару пришлось задействовать суда, которые не были приспособлены к транспортировке нефти и никогда ранее ею не занимались. И пароход «Советский Азербайджан» стал жертвой одной из таких «планирований». «Сов. Азербайджан» именовался танкером лишь в судебных документах и в советской прессе. На самом деле это был товаро-пассажирский пароход, построенный в 1893 г. в Швеции по заказу частной судовладельческой фирмы. До 1920 г. пароход назывался «Пушкин», был переименован после его захвата вошедшими в Баку частями Красной Армии. В июне 1918 года как все суда пароход «Пушкин» также был национализирован и передан в распоряжение Главного водного управления РСФСР. В июле того же года по решению Азербайджанской республики был возвращен прежнему владельцу. После установления советской власти пароход «Пушкин» перевели в состав военного флота, в конце 1921 года уже переименованный в «Советский Азербайджан» его передают в распоряжение Каспийского пароходства. В 1933-1934 гг. «Советский Азербайджан» был отремонтирован и использован в нефтеперевозках. После страшного взрыва и пожара 1 июня 1935 года пароход тонет поблизости острова Чиллов.

Приказом от 16 июня 1935 года исполняющего обязанности начальника Каспийского морского пароходства Занко в судьбе этого парохода ставится точка: «В связи с тем, что нефтеналивной пароход Каспар «Советский Азербайджан» утонул, приказываю: 1) Исключить название парохода «Советский Азербайджан» из списка пароходов Каспар. 2) Пассажирско-грузовой пароход Каспар «Полуян» переименовать в «Советский Азербайджан».

Эта трагедия приводит к отставке начальника Управления каспийского морского пароходства В. Зофа. На эту должность назначается опытный специалист из Волжска И. Менялов...

Преследование и расхваливание

«Поворотный момент в борьбе за пролетарскую дисциплину» в пароходстве началось не только с отстранения начальника от должности.

Решением бюро ЦК К(б)П от 29 декабря 1935 года по итогам «проверки партийных документов», более 200 рабочих были исключены из партии, а на членство в партии 100 человек был поставлен запрет. Возможно эти люди, чьи «партийная принадлежность, партийные документы и личности» будут или репрессированы или подвержены преследованиям.

Проверка все еще продолжалась...

Однако, несмотря на трагедию на пароходе «Советский Азербайджан», проверки и продолжение административных мер, в целом 1935 год успешно завершился для Каспийского пароходства.

Впервые за последние годы управление успешно перевыполняет планы по перевозке. Приняв это во внимание, секретарь Закавказского краевого комитета партии Лаврентий Берия в апреле 1936 года направляет И. Сталину специальное письмо, в котором предлагает наградить группу рабочих Каспийского морского пароходства, в том числе начальника Ивана Менялова, начальника политотдела Гасана Рахманова, капитана танкера «Агамальюглу» Али Раджабова и еще нескольких капитанов судов орденом Красного знамени труда.

Однако, это предложение обсуждается в соответствующих структурах и не принимается.

В сохраненном в Государственном архиве РФ письме с грифом «секретно», направленном из Управления дел СНК СССР народному комиссару водного транспорта Пахомову, говорится: «Согласно поручению СНК СССР, довожу до сведения, что вопрос о награждении работников Народного комиссариата водного транспорта больше не подлежит обсуждению».

Причина не ясна....

Но в представленных документах об этих личностях было написано достаточно добрых слов:

«Иван Филиппович Менялов: родился в 1895 году, с 1918 года член партии. Работал начальником Нижне-Волжского пароходного управления, с 1935 года начальник Каспийского морского пароходного управления. Товарищ Менялов талантливый организатор, способный сплотить вокруг себя команду. Благодаря его руководству, Нижне-Волжское пароходное управление в 1931-1934 гг. всегда была среди первых. В 1935 году товарищ Менялов с целью укрепления Каспийского морского пароходства был назначен начальником этого управления. За короткий срок на Каспии, товарищ Менялов добился перевыполнения плана по перевозкам 1935 года».

«Рахман Гасан Пашаевич: родился в 1900 году, с 1920 года член партии. Работая в сложных условиях в Управлении каспийского морского пароходства, проводил уверенную работу по укреплению партийной организации. Чуткое отношение к людям, умелое проведение партийной линии, доведение до массы о настоящей авангардной роли партии обеспечили выполнение планов 1935 года».

«Раджабов Алибала Алакбарович родился в 1879 году, нейтрален. С 1896 года работает в водном транспорте. Капитан танкера «Агамальюглу». За время работы в транспорте не совершал аварий. В 1933 году в период напряженных нефтяных транспортировок предложил заполнять крупные танкеры посредством четырех трубопроводов. Его опыт успешно был применен на всех танкерах, что позволяло сэкономить 2 часа времени. Во время зимних ремонтов в 1934-1935 гг. товарищу Раджабову удалось успешно отремонтировать судно за 8 дней. Товарищ Раджабов неоднократно был награжден».

Интересно, что эти похвальные письма о трёх сотрудниках Управления каспийского морского пароходства, не смогли предотвратить через короткое время арест двоих из них.....

Об этом немного позже...

Сила партийных призывов

С укреплением советской власти усиливалась и политико-идеологическая работа. Во имя победы социализма от людей требовалось, в прямом смысле этого слова, продемонстрировать чудо. И одна из форм пропаганды были партийные призывы. В марте 1936 года, в преддверии начала нового навигационного года, в печати республики было опубликовано «обращение к капитанам, механикам, руководителям политотделов и матросам». В обращении были выражены ожидания партии и правительства союза от Управления каспийского морского пароходства в период «18-й большевистской навигации». «Во имя социалистических побед» были поставлены конкретные задачи: В 1936 году они должны транспортировать 13.800.000 т. нефтепродуктов, 1.765.000т. сухогруза, в том числе 500.000 т. досок! При этом не забывают подчеркнуть значимость «Стахановского движения»¹⁵ в сфере нефтяной промышленности. К тому же в обращении акцентировано внимание на «политической значимости» этого поручения, в частности, на ответственности, взятой перед «Великим Сталином». Партийный комитет города Баку также призывал моряков «усилить революционную бдительность в своих рядах». В то время пока конкретно не понимали значение словосочетания «революционная бдительность», но после определенного времени в истории навечно будет запечатлено безжалостное уничтожение большевиками миллионов людей «во имя сохранения своей революции»...

А пока моряки незамедлительно следовали призывам партии. Через несколько дней после

¹⁵ По имени Алексея Стаханова, забойщика шахты «Центральная-Ирмино» в Донбассе, начавшего в 1935 году борьбу за высокие показатели социалистического труда.

вышеуказанного обращения, от капитана и состава теплохода «А. Цюрупа» подготавливается письмо секретарю ЦК К(б)П Азербайджана М. Багирову и публикуется в печати. В обращении было отмечено, что состав теплохода, перевыполнив навигационный план 1935 года, завершил год без потерь, и с совестью выполнил все поставленные задачи. А сейчас они берут на себя «ответственность превратить Каспийское пароходное управление в примерное судоходное управление в Советском Союзе». В конце обращения говорится: «Да здравствует, мудрый вождь народов товарищ Сталин».

Странный отчет народного комиссара водного транспорта Сталину

В конце 1936 года продолжалась проверка партийных документов у работников судоходства. 17 декабря заместитель начальника Политотдела Каспийского пароходного управления Кузевенко на заседании бюро ЦК К(б)П Азербайджана был отстранен от должности и исключен из партии как контрреволюционер троцкист. После начался известный 37-ой год....

В Каспийском пароходном управлении, как и по всей стране, велись поиски контрреволюционных сил. Начальник Каспийского пароходного управления начальник И. Менялов, в скором времени, также поощряется со своей должностью....

Реальную картину того периода можно увидеть, ознакомившись с речью народного комиссара водного транспорта Пахомова на прошедшем 3 января 1937 года пленуме ЦК КПСС и прозвучавшими репликами в ответ на его речь.

«- Действительную проверку наших кадров в «Наркомводе» мы начали недавно. До сегодняшнего дня было обнаружено достаточно вредителей.

М. Багиров с места:

- Когда, товарищ Пахомов?

- Совсем недавно, товарищ Багиров... И мы имеем букет очень крупных работников и крупных шпионов, вредителей, диверсантов, как теперь оказалось, к которым мы относились с доверием и даже большим доверием.

Например, Бронштейн — бывший начальник Балтийского пароходства, сейчас арестован, Шейбухов — начальник Северо-Западного пароходства, арестован.

Молотов не упустил напомнить:

-А вы представляли его к награде.

Пахомов ответил:

-Правильно, Вячеслав Михайлович, я уже сказал, что мы относились с большим доверием к ним, недавно только стали проверять кадры, и мы имеем уже такой букет. Сердюк — начальник Днепропетровского пароходства, Хандожко — заместитель начальника Енисейского пароходства — я называю фамилии людей, которые уже разоблачены и арестованы. (Смех.)... Я не стану занимать ваше время зачитыванием большого списка, в моем списке насчитывается 77 человек (Смех.), из которых 2/3 арестован.

На что Сталин сказал:

- Маловато что-то.

Пахомов:

-Тов. Сталин, я вам сказал, что это только начало (Смех всего зала).

Затем Пахомов затронул сложившуюся ситуацию в Каспийском пароходном управлении:

-Еще в 1934 г. Совнарком принял решение и обязал Наркомвод и Главнефть построить новые причалы для пропуска нефти. Когда я был в 1935 г. по решению ЦК в Баку, там работал еще Зоф. Уже тогда было видно, что Зоф ведет не советскую работу. Я должен оговориться, что ни в каком вредительстве я его тогда не подозревал, но человек брюзжал как злейше настроенный, прежде всего, против наркомата. Я видел, что ничего из его работы не выйдет и попросил ЦК снять его с этой работы. ЦК удовлетворил мою просьбу, и он был снят, послали его в Бердянск, затем он перешел, кажется, в тяжелую промышленность, а затем, наверное, попал в тюрьму».

Действительно, В.Зоф в 1936 году был арестован, его обвинили в членстве антисоветской террористической организации. 19 июня 1937 года в отношении него Военная коллегия Верховного суда СССР в качестве меры пресечения избрала смертное наказание. Приговор был исполнен на следующий день- 20 июня....

Еще один начальник Каспийского пароходного управления отстраняется от должности

Ситуацией в Каспийском пароходном управлении в начале 1937 года был недоволен и М. Багиров. Свои мысли он высказал в письме, адресованном Сталину. Багиров предложил отстранить от должности Меняйлова.

7 апреля 1937 года в адрес М. Багирова приходит письмо от начальника Каспийского пароходного управления Меняйлова. Это письмо с подписью «Отчет о работе и ситуации в Каспийском пароходном управлении» ясно представляет положение, сложившееся в пароходстве в тот период. Меняйлов сообщил: «До первой мировой войны Каспийский флот, находясь в ведении капиталистических учреждений, имел 93 нефтеналивного судна и 135 малотоннажных сухогрузных судов. В годы империалистической войны, на Каспий были доставлены новые пароходы. В период правления Мусават не только не были закуплены новые водные транспорты, напротив, в результате хищнической эксплуатации суда были доведены до грани разрушения. Большая часть флота со времен советизации Азербайджана из-за непригодного состояния вышла из строя. Несмотря на низкий темп приобретения новых судов и капитальный ремонт флота, процесс продолжался до 1928 года. В период «Сталинской пятилетки» было закуплено достаточно новых судов с двигателем, работающим на дизельном топливе. В 1929-1937 гг. в эксплуатацию было сдано 51 новое судно».

Особенно подчerkнув увеличение объема перевозок, Меняйлов отметил, что если в 1913 году по морю было транспортировано 6.526 тыс. т. груза, в том числе 5.400 тыс. т. нефти, то в 1918-1919 гг. эта цифра резко снизилась, особенно в нефтяной сфере достигла почти нуля. Сегодня наблюдается значительная динамика в области транспортировки. По его словам, из транспортируемого в 1934 году 13.177 тыс. т. груза большая часть, точнее, 12.272 тыс. т. было нефтью. В 1937 году по морю планируется перевозка 16.935 тыс. т. груза и 14.870 тыс. т. нефти. Таким образом, транспортировка нефти по сравнению с 1913 годом увеличилась в 3 раза, различного груза же в 2 раза. «Однако, показатели первого квартала низкие. Осталась около 700 тыс. т. задолженности Каспийского пароходного управления перед государством», - добавил в письме Меняйлов.

Как же объяснил начальник Пароходного управления этот пробел?

«Этот недочет является результатом вредительства со стороны шпионов и диверсантов, которые находятся среди работников Народного комиссариата водного транспорта».

Затем Меняйлов выдвигает интересное предложение: «Главная задача, стоящая перед нами, это избавить за короткий срок пароходное управление от элементов вредительства и заме-

нить их молодыми инженерами-техниками, особенно, азербайджанцами».

На самом деле, это было намеком на привлечение в пароходную сферу национальных кадров, и, конечно же, это идея не принадлежала Меняйлову. Видимо, подобная инициатива поступила от руководства республики....

Приблизительно через месяц, после этого письма Меняйлова, в первые дни мая 1937 года, на Каспии тонет еще одно судно. Находящийся в этот момент с визитом в Москве прокурор Каспийского бассейна Тагамлинский незамедлительно информирует об этом прокурора СССР А. Вишинского.

Прокурор СССР, в свою очередь, поручает возбудить уголовное дело в отношении руководства Каспийского пароходного управления.

По возвращению в Баку, прокурор направляет М. Багирову обращение, в котором просит обеспечить отстранение от должности руководства до возбуждения уголовного дела по факту крушения теплохода «Советская Армения». Параллельно Багирову обращается и Меняйлов, который пытался заверить, что теплоход затонул не по его вине, а по каким-то другим причинам. Тем не менее, Меняйлов был освобожден от должности...

Указом народного комиссара водного транспорта СССР Пахомова от 21 мая 1937 года: «Из-за привлечения к уголовной ответственности освободить И.Ф. Меняйлова от должности начальника Каспийского пароходного управления». Должность начальника управления временно поручается М.А. Ампилогову.

Освободить от должности... и расстрелять!

29 апреля 1937 года бюро ЦК КП(б) Азербайджана на обсуждение выносит кадровый вопрос в Каспийском пароходном управлении. Решением Центрального комитета Всесоюзной коммунистической партии большевиков ВК(б)П Гасан Рахманов был отстранен от должности начальника политотдела Каспийского пароходного управления и переведен на должность первого секретаря ЦК Нахчыванской Автономной Республики. На должность начальника Каспийского пароходного управления назначается Григорий Маштаков.

Однако, кадровые перестановки в Каспийском пароходном управлении на этом не завершаются. Продолжаются поиски врагов в этом управлении, руководящие лица обвиняются в контрреволюционной деятельности. В те годы почти все капитаны и механики Каспийского пароходного управления арестовываются....

И 15 июля 1937 года М. Багиров направил И. Сталину телеграмму: «Положение на Каспаре исключительно тяжелое, руководство отдано под суд, основные работники пароходства занимаются вредительством. Принятыми мерами полностью обновляем руководящий состав всех отделов службы выдвижением молодых кадров. Начальник морского транспортного отдела НКВД Энгвер Николай Юрьевич единственная кандидатура на должность начальника Каспара, выдвинутая нами. На днях его отозвали на работу в Транспортный отдел НКВД СССР. В целях быстрой ликвидации последствий вредительства, обеспечения плана нефтеперевозок и укрепления руководства убедительно просим утвердить на должность начальника Каспара Энгвера, прекрасно знающего людей и пароходное хозяйство».

На этой сохраненной в архиве телеграмме имеется резолюция: «Тов. Ежов! Надо бы удовлетворить просьбу т. Багирова, И. Ст.».

Таким образом, Николай Энгвер назначается на должность начальника Каспийского морского пароходства.

Кем был Николай Юрьевич Энгвер?

С 1926 по 1937 год он занимал должность начальника 6-го (морского транспортного) отдела УГБ НКВД Азербайджанской ССР (звание не установлено). Летом 1937 года по ходатайству Первого секретаря ЦК АКП(б) М. Д. Багирова и согласованию с И. В. Сталиным был назначен начальником Каспийского пароходства. На этой должности он проработал всего четыре месяца. 16 декабря был арестован. Его обвиняли в участии в контрреволюционной организации, осудили в особом порядке и приговорили к высшей мере наказания. 22 апреля 1938 года Энгвер был расстрелян.

Временно обязанности начальника управления были поручены Н.М. Лукину.

Суровые обвинения в адрес Гасана Рахманова и тюремное заключение

В августе 1937 года на имя секретаря ЦК КП (б) Азербайджана М. Багирова приходит письмо из Москвы от ЦК ВКП (б). К письму была прикреплена копия отчета из Политуправления Народного комиссариата водного транспорта СССР, проверить упомянутые в документе факты относительно секретаря Нахичеванского обкома Компартии (большевиков) Азербайджана товарища Рахманова и доложить о результатах.

Материал политуправления Народного комиссариата водного транспорта СССР от 28 апреля 1937 года был отправлен секретарю ЦК Маленкову, но с небольшим добавлением: «Для сведения, сообщу, что начальник Каспийского пароходного управления Меняйлов, его заместитель Савиных, начальник службы механиков судна Милов были арестованы как враги народа. 4 августа 1937 г.».

Краткое содержание отчета, подготовленного политуправлением, и направленного Багирову, и Маленкову был следующим: «Уже несколько лет, Каспийское пароходное управление не выполняет государственные планы. Невыполнение планов в 1933-1935 гг. объясняется тем, что начальник Каспийского пароходного управления в те годы В. Зоф безжалостно эксплуатируя флот, довел его до грани разрушения. Назначенный в сентябре 1935 года на должность начальника Каспийского пароходного управления Меняйлов и его заместитель Савиных не только не исправили ошибки, но к тому же, еще больше усугубили положение. В результате госплан на 1936 год не был выполнен».

В материале перечислялись вредительства, нанесенные Меняйловым пароходству, упоминается, что приглашенные им кадры объявлены врагами народов. Далее сообщается о деятельности других «врагов народа» в Каспийском пароходном управлении. Особое внимание уделяется разоблачению начальника Политотдела Гасана Рахманова.

Было бы уместно отметить некоторые моменты 15 листового материала, подготовленного Политуправлением. В отчете была отражена деятельность пароходства на Каспии в 30-е годы. Из представленного документа известно, что Каспар не выполнял госплан по перевозкам. Однако этот пробел они связывали с работой руководства того времени: «...прежний руководитель Каспийского морского пароходства - троцкист Зоф хищнически

Личное дело Гасана Рахманова.

АК (bolşevik) P-nin MƏRKƏZİ QOMITƏSİ
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КП (большевиков) Азербайджана

UCOT SEQTORU
ЧЕТНЫЙ СЕКТОР

ŞƏXSİ İŞ
ЛИЧНОЕ ДЕЛО

№ 000

Familijası: *Raxmanov*
Фамилия:
Adı: *Gasan*
Имя:
Atasının adı: *Şairi*
Отчество:

Ucota alınmışdır: 11
Взят на учет: 19 г.
Ucota alınmışdır: 11
Снят с учета: 19 г.

Şəxsi işin istifadə etmək qaidələri:
1. Başçı rəhbər idarətin şəxsi işi, məxfi sənəd kimi saxlanılır.
2. Şəxsi işin saxlanması üçün qaydalar:
a) Şəxsi işi uc rəhbər idarətdə saxlanmaq.
b) Şəxsi işi AK (BKP) Mərkəzi Qomitəsinə göndərilməlidir.
3. Mərkəzi qomitənin ucot sektorundan gətirilən şəxsi işin istifadə edilməsinə qadağan edilmişdir.
4. Şəxsi işin ölkə sərhədlərindən keçməsi, saxlanması və ya istifadəsi qadağan edilmişdir.
5. Şəxsi işin ölkə sərhədlərindən keçməsi, saxlanması və ya istifadəsi qadağan edilmişdir.

Правила пользования личными делами:
1. Личное дело, взятое в другой отдел, хранится параллельно с СЕКРЕТНЫМИ документами.
2. Н е л ю б и т с я .
a) Задерживать личное дело более 3-х дней.
b) Выносить личное дело из здания ЦК КП (б) Азербайджана.
3. При использовании личного дела, взятая из Четного сектора ЦК, в исторически документах:
a) Производить какие-либо исправления, записей в личном деле или вносить в него новые.
b) Извлекать из личного дела документы, а также помещать в него новые.
Четный сектор ЦК КП (б) Азербайджана.

эксплуатировал флот. Этот враг народа намеренно замедлял реконструкцию и расширение судоремонтной базы. После назначения на должность начальника Каспийского пароходства, Меняйлов вместо того чтобы решительно очистить аппарат пароходного управления, завод и порты от элементов политических врагов нашей партии и советского власти, назначил приглашенных из Астрахани, и других мест классовых врагов на высокие посты в аппарате Каспийского пароходства».

В отчете особое внимание уделено разоблачению начальника политического отдела управления Гасана Рахманова. Его обвинили в защите народных врагов и в том, что... в октябре 1936 года инструктор политотдела по фамилии Королёв в одном из застолий после работы во всеуслышание закричал: «Да здравствует, Гасан Пашаевич (товарищ Рахманов), он мне дал жизнь, теперь у моей супруги есть меховая шуба». «После подобного выступления Королёва отправили домой. Все это осталось безнаказанным», - подмечено в том самом отчете.

После подробного «анализа» в материале перечисляются меры, которые необходимо предпринять:

Немедленно освободить от должности И.Меняйлова, Савиных, директора завода «Парткомунна» Айзберга и других. Направить дело в прокуратуру СССР, привлечь их к уголовной ответственности за нарушение планов по перевозкам и работы по зимнему ремонту, а также за покровительство вредителям. Также требовалось суровое наказание в отношении Г.Рахманова: «Привлечь бывшего начальника политического отдела за покровительство воспитанию и защите вредителей в аппарате Каспийского пароходного управления, нарушение работы партии, ослабление революционной бдительности...».

В ответ Г. Рахманов 3 сентября 1937 года пишет объяснительную записку М. Багирову, в котором опровергает предъявленные ему обвинения. Через несколько дней ему приходится вновь написать, на этот раз, более подробную объяснительную записку.

Однако и это не спасло его от ареста....

Почему М. Багиров был недоволен водным транспортом?

1 сентября 1937 года новый начальник Политотдела Каспийского пароходного управления Г. Маштаков, выступая на собрании активистов партии, отметил, что Каспийское пароходное управление занимает особое место в системе водного транспорта. Маштаков подчеркнул, что «Не боясь шторма, урагана моряки-герои добросовестно доставляют добытое нефтяниками-героями черное золото из орденоносного Азербайджана во все уголки нашей счастливой социалистической родины».

Новый политруководитель, напомнив, что в связи с перевозками Каспийское морское пароходство контактирует с капиталистическим миром, призвал всех работников быть бдительными. Маштаков не упустил подвергнуть критике и бывших руководителей Зофа, Рахманова и др. Он обвинил своего предшественника Рахманова в том, что тот не смог предотвратить контрреволюционную деятельность бывшего начальника Зофа. По словам Маштакова, народные враги препятствовали организации ремонтных работ, деятельности портовой службы.

Есть один интересный момент в выступлении политруководителя: Из 250 работников в аппарате Каспийского пароходного управления 2 азербайджанца...

По его мнению, Меняйлов, пополнив управление кадрами из своей прежней работы, добился отстранения местных кадров.

В завершении речи Маштаков касается и зарубежных врагов, подметив, что «они забыли, что в нашей стране действует прекрасная организация НКВД (Народный комиссариат внутрен-

них дел), что каждый труженик Советского Союза является чекистом».

В те годы, не только судьба людей, но и судов зависела от политических процессов. Старый большевик Алексей Рыков, Николай Бухарин и Михаил Томский стали жертвами 1937 года. Поэтому теплоходы, танкеры, носящие их имена, не могли ходить по морю....

Указом народного комиссара водного транспорта СССР от 23 апреля 1937 года теплоход «Рыков» переименовывается в «Советскую Армению», «Бухарин» в «Советскую Грузию» и теплоход «Томский» в «Чкалов».

В январе 1938 года состоялась первая сессия Верховного Совета СССР. Выступивший на сессии член Политбюро А.А. Жданов подвергает критике работу Народного комиссариата водного транспорта СССР. Коснувшись крушений, бездействий теплоходов, отметил: «Хочу акцентировать внимание на одном факте. Значимая для народного хозяйства нашей страны транспортировка нефти опустилась до такого состояния, что в Баку ежедневно вместо ожидаемых 12 тыс. т. нефти, транспортируется всего 4 тыс. т. А это вынуждает отправлять оставшуюся нефть заново в склад для сохранения».

М. Багиров, выступив на сессии после А. Жданова, также высказался критически о деятельности Народного комиссариата водного транспорта.

Спустя несколько дней после сессии, 7-8 февраля 1938 года в Баку проходит собрание партийно-хозяйственных активистов. На встрече сообщили, что за 1937 год было выполнено 87,9 процентов планов по транспортировке нефти, и 91,1 процентов по перевозке сухогруза. Опоздания, пробелы в судоходной системе подверглись резкой критике..

Каспийское морское пароходное управление разделяется на две части

В те годы уже в Москве также осознают, что в целом в водном транспорте имеются серьезные проблемы. Водный транспорт, который должен играть важную роль в развитии экономики страны, не отвечает требованиям дня. 27 марта 1938 года в Москве состоялось заседание Народного комиссариата водного транспорта, где обсуждались проблемы водного транспорта. Через несколько дней в печати опубликовали решение Народного комиссариата водного транспорта СССР «О работе водного транспорта».

Таким образом, в системе водного транспорта СССР проводится еще одно структурное изменение. Принимается решение, вывести из состава морских пароходных управлений се морские порты, за исключением портов дальневосточного бассейна, и передать в непосредственное распоряжение Народного комиссариата водного транспорта, организовать при комиссариате Центральное управление морских портов.

В данном решении также основное внимание уделено проблеме транспортировки нефти. С целью улучшения нефтяных перевозок, нефтеналивной флот Каспийского пароходного управления превратили в независимое пароходное управление по нефтеперевозкам. Судоремонтные заводы «Парижская коммуна» и «Закфедерация» также были переданы в ведение этого управления.

Таким образом, Каспийское морское пароходное управление разделяется на Нефтеналивное пароходное управление «Касптанкер» и Сухогрузное пароходное управление «Каспфлот».

Структурные изменения завершаются заменой руководителей в морском транспорте. 8 апреля 1938 года Николай Ежов, долгие годы руководивший советским аппаратом репрессий, как народный комиссар внутренних дел назначается комиссаром Народного комиссариата водного транспорта.

В системе каспийского пароходства также проводятся кадровые изменения. Руководить Каспийским нефтеналивным пароходным управлением «Касптанкер» поручается работавшему долгие годы в водном транспорте Александру Гребенщекову.

4 мая 1938 года на собрании Бюро ЦК КП(б) Азербайджана исполняющий обязанности начальника политотдела Каспийского пароходного управления Филипп Матюшев назначается начальником политотдела Каспийского нефтеналивного пароходного управления («Касптанкер»).

А руководить политотделом в Каспийском сухогрузном пароходном управлении поручается Гасану Зейналову.

В 1939 году в истории водного транспорта СССР происходит еще одно структурное изменение. Приказом Президиума Верховного Совета СССР создается Народный комиссариат речного флота СССР.

Однако, все еще в системе водного транспорта страны продолжается «политическая чистка», точнее, поиск контрреволюционных сил. Причины отстранения работы, согласно сохранившимся в архивах спискам уволенных с работы и арестованных в системе водного транспорта в 1939 году, можно классифицировать так: лица, служившие в 1918-1920 гг. в белой гвардии, имеющие родственников за рубежом, родственников, арестованных в 1937 году, а также наследники бывших владельцев мельницы (или магазина) и т.д.

Причину увольнения одного из работников системы морского транспорта объяснили следующим образом: «в свое время брат матери 6 лет отбывал тюремное заключение за антисоветские анекдоты, а отец когда-то служил в Бакинской полиции»...

Речь идет о 1939 году...

В тот период проблемы пароходства обсуждалось на расширенных заседаниях с участием М. Багирова. Рассматривались вопросы ремонта судов, проблемы в портах и т.д., конкретные меры для повышения эффективности морского транспорта.

Интересно, что даже в 1939 году на собраниях партийных активистов, а также заседаниях бюро ЦК продолжалось обсуждение вопроса «очистки пароходства от подозреваемых лиц, вредителей». Поэтому вопрос усиления политработы в пароходстве всегда находился в центре внимания.

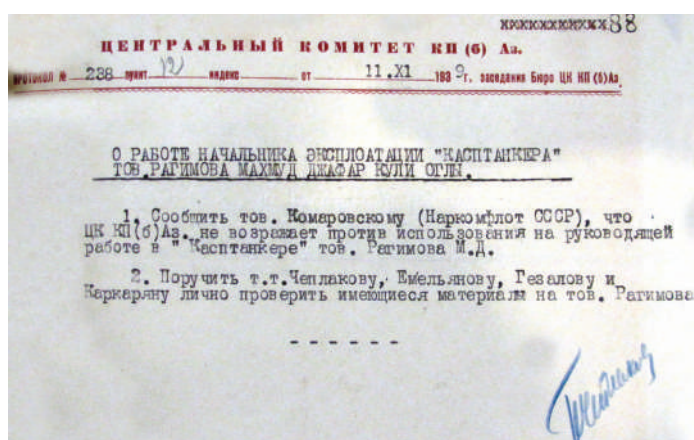
20 сентября 1939 года на заседании бюро ЦК КП (б) Азербайджана Политотдел «Касптанкера» поручается Сафарову Али Шамиль оглу, являющемуся членом партии с 1928 года, Г. Маштаков освобождается от этой должности. В те годы капитаны судов, помощники капитанов утверждались в бюро ЦК. Например, 10 октября 1939 года в ходе заседаний бюро были утверждены новые назначения на должность помощника капитана по политработам 13 судов, а 21 октября – 28 судов.

Махмуда Рахимова рекомендуют на высокую должность

На заседании бюро ЦК КП (б) Азербайджана, прошедшем 11 ноября 1939 года, был обсужден вопрос назначения на высокий пост человека, который впоследствии отличится в истории Каспийского пароходства особыми заслугами. Речь идет о Махмуде Рахимове, долгие годы прослужившем на должности начальника Каспийского морского пароходства.

В решении бюро говорилось: «Доложить народному комиссару морского флота СССР тов. Комаровскому, что ЦК КП (б) Азербайджана не возражает против назначения Рахимова Махмуда Джафароглу на должность руководителя «Касптанкер». Тогда Махмуд Рахимов был начальником управления по эксплуатации «Касптанкер»....

В архиве политических документов Управления делами Президента Азербайджанской Республики сохранилась копия телеграммы, направленная 30 августа 1940 года М.Багировым В.Молотову. Эту телеграмму можно охарактеризовать как отчет руководителя Азербайджана о транспортировках нефти из Баку. Багиров писал: «Сегодня в 7 часов вечера по местному времени из Баку отправлено 50.650 т., точнее на 6.650 т. нефти больше ежедневного плана. До конца суток, будет отправлено еще 9.100 т. нефтяной продукции».



Решение ЦК КП(б) Азербайджана в отношении Рахимова Махмуда Джафаргулу оглу.

В телеграмме отмечается, что план на август месяц полностью перевыполнен. Телеграмма завершается следующими словами: «Принимая во внимание, что тов. Вячеслав Михайлович Дукельский¹⁶ систематически отправлял недостоверную информацию, прошу Вас о создании специальной комиссии для выявления виновников в невыполнении плана по транспортировке нефти в Каспийском бассейне». Сложно сказать о каком систематическом недостоверном информировании идет здесь речь. Поскольку в архивных документах не вносится ясность в этот вопрос. Однако этот факт свидетельствует о наличии в морской транспортной системе каких-то недочетов, проблем по управлению. Поэтому вновь в системе Каспийского морского транспорта планируются кадровые перестановки. Из сохраненного в архиве справки известно, что рекомендовано оставить на должности начальника «Касптанкера» Ф. Матюшева, а на должность заместителя начальника «Касптанкера» назначить М. Рахимова.

На должности начальника «Каспфлот» предложено временно оставить Шашенкова. Между тем подчеркивается не недоработка новых структурных изменений. Отмечено, что, несмотря на передачу по приказу комиссара судоремонтных заводов в ведение «Касптанкер», портов в «Каспфлот», необходимо пересмотреть структуру пароходства, поскольку есть недочеты. В справке также отмечается, что с 1936 года для нефтеналивного флота не были закуплены танкеры. Из 69 судов необходимо провести консервацию 10.

Несмотря на это, с 1936 года увеличиваются планы по перевозкам. Многие суда нуждались в ремонте. Поэтому в ближайшие два-три года существовала необходимость в особом внимании к нефтеналивному флоту.

В выше указанной справке упоминаются и проблемы каспийских портов. Видимо, переписка по этим и другим проблемам судоходной сферы затягивается, и СНК Азербайджанской ССР и ЦК КП (б) Азербайджана лишь 29 марта 1941 года принимают решение «О мерах по улучшению работы «Касптанкер», «Каспфлот», бакинских портов и судоремонтных заводов».

Но до этого- 21 июня 1940 года бюро ЦК КП (б) Азербайджана предлагает кандидатуру Филиппа Матюшевского на должность начальника «Касптанкер». Он временно исполнял эту обязанность с 1939 года.

Среди представленных бюро ЦК документов сохранилась и анкета Ф. Матюшевского. Согласно данным в анкете, Ф. Матюшевский родился в 1905 году, имел неполное среднее образование. Тем не менее, Ф. Матюшевский был начальником промышленно-транспортного отдела

16. В то время С. Дукельский был наркомом морского флота СССР

в Центральном Комитете и начальником политотдела «Касптанкер». В декабре того же года председатель Республиканского комитета союза моряков Николай Мухин был назначен начальником политотдела пароходства «Касптанкер». Несмотря на периодические структурные изменения и новые кадровые назначения, в целом, Народный комиссариат морского флота СССР был до войны одним из немногочисленных комиссариатов, не способных выполнить госпланы.

Этот комиссариат смог завершить без потерь лишь 1940 год. В 1941-м финансовом году с целью ремонтных, технических работ, реконструкции портов, правительство выделило Комиссариату морского флота в 1,5 раза больше средств, чем в прошлом году. Однако эта подготовка никак не была связана с опасностью войны, так как подписавшему союзническое соглашение И. Сталину, и в голову не приходило намерение Гитлера напасть на СССР....

ГЛАВА VII

Каспийский флот в годы войны

Моряки переходят на военный режим

Неожиданное нападение гитлеровской Германии на СССР в июне 1941 года меняет ритм жизни по всей стране. Все силы мобилизуются «все для фронта, все во имя победы». Весь Советский Союз начинает жить по законам войны.

Каспийские моряки выражают свой протест против фашизма, нападения гитлеровцев на Советский Союз, на организованных в морских портах митингах. Участники митинга заявляют о готовности круглосуточно работать и своим неустанным трудом ответить нападению фашистов. И остаются верными этим обещаниям вплоть до мая 1945 года - Великой Победы.

Во время начала войны на Каспийском море действовали три пароходных управления. Речь идет о Каспфлоте» (сухогрузное), «Касптанкере» (наливное) и «Рейдтанкере» (перевалка нефтепродуктов с крупных танкеров на речные наливные суда в Астрахани)

В их составе в начале войны насчитывалось 36 сухогрузных пароходов и теплоходов, 58 морских танкеров, 64 буксирных судна и 120 наливных и сухогрузных барж общей грузоподъемностью 432 тыс. т. Большинство судов «Каспфлота» были старыми, половина находилась в эксплуатации около 30 лет. Накануне войны было решено вывести из эксплуатации более 40 судов. Однако с началом войны решение было аннулировано и старые суда вновь сдали в эксплуатацию. В тоже время транспортные суда «Каспфлот» были малотоннажными. Грузоподъемность только 6 судов составляла от 1000 до 4000 т. Тем не менее, все порты на Каспии были в подчинении этого пароходства. Число транспортных судов «Касптанкер» было меньше «Каспфлот», однако общая грузоподъемность была мощнее в 2,5 раза. Все танкеры «Касптанкер» предназначались для транспортировки нефти, они были построены в 1927-1935 гг. на заводе «Красное Сормово» и считались относительно новыми. На балансе нефтеналивного пароходства находились 9 самых современных танкеров. Тем не менее, транспортные суда «Касптанкер» также нуждались в капитальном ремонте. Однако начало войны отодвинуло этот вопрос на второй план.

Одним словом, во время начало войны технические возможности и число транспортных судов Каспийского флота оставляли желать лучшего.

К тому же, пароходство столкнулось с волной репрессий 37-го года, многих профессиональных моряков держали в подвалах НКВД.

В первые дни войны, на всех судах «Каспфлот» и «Касптанкер» проводили собрания, матросы, штурманы, ремонтники, одним словом Каспийские моряки выражали свою готовность отправиться на фронт. Сотни добровольцев в Бакинских портах записывались на войну.

23 июня 1941 года 18 оперативных работников в пароходстве «Каспфлот» отправились на бой, на следующий день 67 капитанов и помощников капитанов судов вступают в ряды армии.

Согласно архивным документам, в первые дни войны 960 работников пароходства «Касптанкер», в том числе 253 человека из командного состава, отправились на фронт. В целом, приблизительно 45 процентов состава каспийского флота присоединились к рядам армии. На работах их заменяли супруги или 14-16 летние подростки. По статистическим данным, во время начала войны число женщин на транспортных судах составляло 11,6 процентов. Однако в годы войны эта цифра возросла до 25 процентов.

Если до войны число работниц береговой службы составляло 39,6 процентов, то после с началом войны эта цифра повысилась до 59,8 процентов. И работу, которую ранее выполняли исключительно мужчины, поручали женщинам и подросткам. Этого требовали суровые законы войны! И каспийские моряки, считая эти законы долгом перед родиной, работали по правилам войны. В первые дни войны, принимая во внимание роль Каспийской военной флотилии в повышении оборонительной силы страны, принимается решение передать часть каспийских торговых судов военной флотилии. В связи с этим с 22 июня по 9 июля 1941 года большая часть торговых судов Каспия с целью мобилизации были реконструированы и переданы под распоряжение Каспийской военной флотилии. Принимается решение, в ближайшие два месяца восстановить еще несколько судов и передать в военную флотилию. Во время начала войны теплоход пароходства «Каспфлот» «Меридиан» превращается в плавучую зенитную батарею. В составе военизированного корабля служили моряки пароходства «Каспфлот». Специально для этого моряки прошли военные учения, освоили необходимые знания. Война принуждала применять новые правила и в области подготовки кадров.

Основной порт Каспийского моря - бакинский порт переходит на усиленный режим работы. Потому что все основные грузы от востока на запад и в обратном направлении проходили через бакинский порт. Несомненно, главной задачей бакинского порта, в целом всех каспийских моряков, было обеспечение фронта топливом.

Суровые правила военного времени

20 декабря 1941 года секретарь ЦК КП (б) Азербайджана М.С. Багиров отправляет И. Сталину телеграмму:

«Нефтяники Советского Азербайджана, опередив график по добыче нефти, 19 декабря 1941 года перевыполнили годовой план. Бакинские нефтяники добыли 23,5 миллиона тонн нефти...»

Бакинские нефтяники достигли максимальной добычи нефти в условиях ухода на фронт квалифицированных рабочих, мастеров и инженеров, а также прекращения обеспеченности промыслов машиностроительной техникой. Это был рекордным показателем в истории добычи нефти Азербайджана. Ни до этого и ни в последующие годы никогда в Баку не было добыто столько нефти. Нефть добывалась для фронта, армии, заправки советских танков, самолётов. Не случайно, что Вторую мировую войну прозвали «войной моторов». А для работы моторов необходимо было топливо.

В годы Великой Отечественной Войны 75 процентов нефти, добываемой в СССР, приходилось на долю Баку. Это, фактически, значит, что семь из десяти танков, десяти самолетов, участвовавших в боях, работали на бакинской нефти. Перед каспийскими моряками стояла тяжелая и ответственная задача по снабжению фронта бакинской нефтью. Нефтяная продукция на крупных танкерах доставлялась в Астрахань, а оттуда по реке Волга в боевые зоны. Однако работа каспийских нефтяников заключалась не только в перевозке нефти. Война диктовала свои суровые правила и условия.

Через Бакинский морской порт началась перевозка промышленного оборудования из находящихся под угрозой фашистской оккупации западных районов в восточные районы страны. Каспийские моряки выполняли важные решения Государственного комитета обороны. С пер-

вых дней войны, сухогрузы управления «Каспфлот» привлекаются к перевозкам боеприпасов, военного оборудования и живой силы. 28 июня 1941 года «Каспфлот» получает первое боевое задание: доставить 12 тысячную армию и 8 тыс. тонный груз военно-стратегической значимости из Красноводска в Баку!

Сухогрузный флот своевременно выполняет данное поручение. Однако, вскоре с увеличением потребности в перевозках воинских частей и военного груза, пароходству «Каспфлот» приходится тяжело в выполнении этой задачи.

Уже в июле 1941 года в западный Казахстан началась эвакуация населения, демонтированного оборудования, хлебных грузов из западных областей страны. За короткий срок было эвакуировано 9 тыс. человек.

Морской транспортный флот Каспийского моря никогда не испытывал такой нагрузки. С августа 1941 года не стало хватать флота из-за большого количества эвакуируемых людей и предприятий, отправки части судов для перевозки десантных войск на иранское побережье. И тогда для вывоза людей из Махачкалы, в Баку стали использовать грузовые и рыбопромысловые суда. Суда, рассчитанные, скажем, на 350 человек, брали в рейс не менее 1200–1300. Все это было требованием суровых военных законов!

Из-за нехватки пассажирских судов, Народный комиссариат морского флота СССР дает разрешение на использование в пассажирских перевозках 11 малотоннажных танкеров «Касптанкер». Танкеры грузоподъемностью более 1 тыс. тонн «Федя Гурбанов», «Советская Грузия», «Луначарски», «Коммуна» и др. после реконструкции привлекаются к перевозкам пассажиров.

Несмотря на все это, проблема перевозки десятки тысяч пассажиров, ожидающих в Бакинских и Махачкалинских портах, оставалась не решенной. Приходилось прибегать к помощи и других грузовых судов. Пытались выйти из сложившейся ситуации, создавая временные пассажирские места на палубе, в трюмах, и даже в коридорах. В первые шесть месяцев войны нефтеналивными танкерами было перевезено более 102 тыс. человек. Так, только танкер «Жданов», совершив 7 рейсов, доставил по адресу свыше 33 тыс. человек. До осени 1941 года из Украины и Северного Кавказа в Махачкалу по железной дороге перевозилось большое количество зерна, которое необходимо было доставить в Среднюю Азию. Поэтому Госкомитет обороны поручает «Каспфлоту» ежемесячно перевозить из Махачкалы в Красноводск 50 тыс. тонн зерна. В октябре 1941 года Каспийский бассейн превращается в основную магистраль, соединяющую Северный Кавказ и Закавказье со Средней Азией. Морякам, приходится работать день и ночь.

Сегодня, спустя 80 лет, хладнокровно говорить, комментировать эти факты не так уже трудно. Однако, в те 40-е годы, оперативная организация грузоперевозок и своевременное выполнение важных государственных поручений было не просто.

Эвакуация оборудования фабрик и заводов морским путем

В Архиве политических документов Управления делами Президента Азербайджанской Республики сохранились интересные документы, отражающие те напряженные годы. Один из этих документов письмо с грифом «Совершенно секретно» написано 22 августа 1941 года прокурором Каспийского бассейна Егановым в адрес М.Багирова.

Прокурор напоминает М. Багирову, что в связи с объявлением в стране мобилизации, предусматривалась передача более 20 судов Каспийского сухогрузного флота Каспийскому военному флоту. Однако было выявлено, что большая часть этих судов не готова к передаче в военный флот. Прокурор сообщил, что возбуждено уголовное дело в отношении виновных в



Отправка военных по Каспийскому морю в годы Великой Отечественной войны.

нарушении важных оборонных мер, также выявлена определенная вина начальника «Каспфлот» Ф. Матюшева и директора завода «Парижская коммуна» Пикачева. Еганов предложил вынести на обсуждение вопрос передачи в Военный Трибунал материалов о привлечении Матюшева к уголовной ответственности по 32 статье Уголовного кодекса Азербайджанской ССР.

Правда, М. Багиров по какой-то причине не дает разрешение на эти аресты. Матюшев не только не отстраняется от должности, но к тому же, 28 октября 1941 года ему поручается руководить и «Касптанкером». Опытного работника М. Рахимова же назначают его помощником. Политотделы двух пароходств объединяются, и на эту должность назначается Мирзага Ханмамедов. В годы войны на политотделы в пароходстве ложится большая ответственность. Эти отделы проводят политическую работу среди экипажей судов, организуют конкурсы, соревнования с целью повышению работоспособности людей, уделяет особое внимание формированию патриотических чувств у рабочих. Осенью 1941 года принимается решение о переселении фабрик и заводов из районов СССР, находящихся под угрозой вражеской оккупации. В Баку было перегружено и отправлено морем оборудование «Россельмаша» (24,5 тыс. т.), Харьковского мотоциклетного, Новочеркасского станкостроительного, Ростовского паровозоремонтного и других заводов. Порт ежедневно принимал не менее 100 вагонов. Работа велась круглосуточно, составлялся и выполнялся жесткий график подачи судов под погрузку.

В те годы морской флот Каспия перевез из Баку в Астрахань для последующей переброски в район Второго Баку (Волго-Уральский нефтяной бассейн) 15 тыс. т. специального оборудования и свыше 10 тыс. нефтяников и их семей.

25 августа 1941 года послы США и Великобритании в Москве вручили Иосифу Сталину письма своих глав государств. После этих встреч, начинается перевозка грузов из этих двух стран в иранские порты.

Доставка грузов в Баку и отправка отсюда в различные районы СССР было поручено «Каспфлоту». Однако, выясняется, что иранские порты не готовы принять крупнотоннажные суда с военным грузом из за рубежа. Поэтому 28 августа каспийские моряки начинают работы по углублению дна в иранских портах Пехлеви, Ноушехр, Бендер-Шах. И только после завершения этой работы, суда «Каспфлот» причаливаются в иранских портах и доставляют полученные от союзников танки, части самолетов, грузы оборонного характера в Баку. Танк и другая военная техника из Баку отправляется на линию фронта по железной дороге, а корпус самолетов собирается в Баку и отправляется в боевые зоны.

В те годы Баку стал одним из основных транспортных узлов СССР. Поставка помощи Советскому Союзу в рамках государственной американской программы Ленд-Лиз¹⁷, в пять раз увеличила работу моряков. США поставляли в страну большое количество боеприпасов, военной техники и продовольствия. В первое время эта помощь поставлялась в двух направлениях — через Архангельск и Дальний Восток. Однако, вскоре Архангельский путь становится мишенью для военного флота и авиации врага. Из-за боевых действий в архангельском регионе только меньшая часть поставляемой по этой дороге груза благополучно доставлялась по адресу.

Именно по этой причине отдавалось предпочтение перевозке грузов через Иран. В итоге ежемесячно растет объем поставляемых грузов через Баку.

Ремонтники судов приступают к производству оружия

В то время, бакинским судоремонтным заводам, как и другим промышленным предприятиям, поручается производство военной продукции.

Например, летом 1941 года судоремонтный завод «Закфедераци» приступает к производству авиационных бомб. Этот факт подтверждает сохраненное в архиве письмо директора завода Центральному Комитету.

Согласно данным в письме, несмотря на поручение изготовить 300 авиационный бомб, завод из-за нехватки стали, произвел все 26. Руководитель предприятия просит обеспечить завод необходимыми материалами и проблема в скором времени решается. Вслед за этим заводу поручается другие заказы военного назначения, которые своевременно выполняются. Действующий в Баку судоремонтный завод «Вано Стуруа» в первые дни войны также приступает к производству продукции оборонного характера. В то время завод изготавливал пяти наименований продукцию военного назначения.

В августе 1941 года Госкомитет обороны заказывает Народному комиссариату Каспийского морского флота производство аэросаней. Эта работа также поручается бакинским судоремонтным заводам — «Парижская коммуна» и «Закфедерация». Правда, из-за южного климата Баку, затрудняется испытание аэросаней, поэтому впоследствии этот заказ поручается другим городам СССР. Однако, эти факты подтверждают, что бакинские судоремонтные заводы наряду с главной их работой занимались также производством продукции оборонного назначения.

Весной 1942 года в Баку почти все судоремонтные заводы занимались выполнением военных заказов.

Например, в разное время 90 процентов общей работы завода «Закфедерация» составляли военные заказы. Военизация каспийского пароходства начинается согласно решению правительства в августе 1941 года, во время ввода советских войск в Иран. Цель ввода войск снизить влияние Германии на эту страну, а также обеспечить перевозку полученного из-за

¹⁷ Ленд-лиз (от англ. *lend* — давать взаймы и *lease* — сдавать в аренду, внаём) — государственная программа, по которой Соединённые Штаты Америки поставляли своим союзникам во Второй мировой войне боевые припасы, технику, продовольствие, медицинское оборудование и лекарства, стратегическое сырьё.

рубежа товара. Для обеспечения безопасности важных стратегических рейсов, корабли и команды оснащались оружием. Капитанам кораблей поручалось отвечать на любые попытки нападения, оборонять ценные грузы.

Таким образом, 22 августа 1941 года оснащенные зенитными сооружениями суда «Каспфлот» и «Касптанкер» отплывают с советскими военными из бакинского порта в Иран. В данной операции участвуют пассажирский теплоход «Дагестан», сухогрузные суда «Куйбышев», «Осетин», «Баксовет», «Спартак» и танкер «Коминтерн».

В сентябре 1941 года суда каспийского флота также привлекаются к перевозке раненных лиц. После определенной реконструкции, пассажирские суда «Туркменистан» и «Дагестан» начинают функционировать как плавучий госпиталь.

Главная задача моряков - транспортировка нефтепродуктов

В годы войны каспийское пароходство наряду с выполнением различных государственных поручений, переключением на производство нужд армии и народного хозяйства, выполняло важные задачи в основной сфере деятельности - в транспортировке нефти. Заполненные нефтью танкеры из Баку отправлялись в Астрахань, а оттуда нефть и нефтепродукты перекачивали на речные суда и отправляли в зону боевых действий. С этой точки зрения линия Баку-Астрахань считалось главным направлением в морском транспорте. Вскоре фашистское военное командование разработало план вывода из строя этой дороги, обеспечивающей горючим Красную Армию. 20 июня 1942 года над Волгой появляются первые фашистские истребители. Баржи на Астраханском рейде¹⁸ подвергаются обстрелу. По мнению специалистов, с этого начинается настоящая борьба за Каспий. До завершения навигации 1942 года, немецкая воздушная авиация наносит на Астрахань более 200 воздушных ударов. Приближение линии фронта к Каспию не пугало бакинских нефтяников, они продолжали неустанно работать. И нефтяники, и каспийские моряки самоотверженно трудились, своевременно выполняли все поручения.

Иногда ситуация доходила до того, что не обеспечивалась своевременная отправка по Волге доставленных из Баку нефтепродуктов. В итоге в транспортировке, добытой в Баку нефти, возникала пауза.

Например, 1 сентября 1941 года объем добытой и неотправленной нефти составил более 1500 т. нефти, а до 1 декабря планировалась добыча свыше 2 млн. т. нефти. Наблюдавшиеся проблемы в транспортировке нефтепродуктов парализовало нефтяную промышленность Баку. В связи с этим в сентябре 1941 года М. Багиров пишет письмо заместителю председателя СНК СССР А. Микояну. В письме отчетливо выражена обеспокоенность руководителя республики. В обращении отмечается, что «из-за отсутствия в Баку закрытых резервуаров, большая часть нефти и мазутов содержится в открытых складах, а это означает большие потери». М. Багиров предлагает обеспечить перевозку части нефтепродуктов в Баку в пустые резервуары других городов СССР. Также выдвигается идея привлечения новых танкеров с Балтийского моря в Каспийское море.

Видимо, эта проблема не находит решения. 30 сентября 1941 года народному комиссару морского флота СССР С. Дюкельскому приходится докладывать Госкомитету по обороне об ожидании на астраханском рейде танкера с 280 тыс. т. нефтью и нефтепродуктами.

Для устранения этой проблемы, принимается решение о строительстве в Астрахани, Сталинграде, Саратове, Куйбышеве специальных резервуаров для нефтепродуктов. К тому же, предусматривалась по мере возможности продлить срок навигации 1941 года. Поскольку

¹⁸. Рейд - прибрежная акватория, место якорной стоянки кораблей и судов



Погрузка военного груза на борт танкеров в Бакинском порту в годы Великой Отечественной войны. с каждым днем возрастала необходимость в перевозке горючего на запад страны.

Бакинские нефтяники понимали эту важность и, работая круглосуточно, обеспечивали спрос фронта. Следует отметить, что в целом за годы войны (1941-1945 гг.) было добыто 75 млн. тонн нефти, что составило три четверти всей добываемой советской нефти. Из нефтепродуктов было произведено 22 млн. тонн бензина, что составило 80% общесоюзного бензина, 90% общесоюзного лигроина, 96% общесоюзных масел. И большая часть этих нефтепродуктов доставлялась в боевые зоны по морю. Еще одна трудность для каспийских моряков в годы войны была связана с невозможностью покупки новых судов. Специалисты «Касптанкер» находят выход и из этой ситуации. Спецкомиссия флота изучала возможности увеличения грузоподъемности старых танкеров, и вводит новшества в этой сфере. Инженеры «Каспфлота» изыскивали все новые возможности увеличения провозоспособности судов. Так, в начале войны крупнотоннажные шаланды¹⁹ брали танки только на палубу, а зимой 1941 г. люки шаланд были расширены, и танки стали грузить в трюмы — по настилам машины своим ходом шли к переборкам. В итоге, каждая шаланда могла брать в один рейс 59 танков.

Попытки врага двигаться в сторону Кавказа осенью 1941 года серьезно беспокоило руководство СССР. Все понимали, что Гитлер приложит все усилия для захвата кавказской нефти. Поэтому Госкомитет обороны принимает решение эвакуировать заводы в Майкопе и Грозном. В первую очередь начинается эвакуация оборудования треста «Грознефть».

Таким образом, в конце октября 1941 года Госкомитет обороны дает пароходству «Каспфлот»

¹⁹ Шаланда (фр. *chaland*) — небольшая баржа для погрузки и разгрузки крупнотоннажных судов на рейде, перевозки земли и т. п.

очередное поручение: Переправить из Махачкалы в Красноводск 250 вагонов нефтяного оборудования!

В конце ноября отдается приказ об эвакуации оборудования заводов в Майкопе.

Приказом Госкомитета обороны каспийские моряки начинают переправлять нефтяное оборудование из Махачкалы во «Второй Баку»- Волго-Уральскую нефтегазоносную область. В тот период морские транспорты эвакуировали в безопасные регионы оборудование 678 нефтяных скважин.

Сталин: «В случае необходимости взрывать бакинские нефтяные месторождения»

1942-ой год. Немецкие войска приближались к Кавказу. Одной из стратегических целей Гитлера было завладение бакинской нефтью. Он даже назначил дату захвата Баку - 25 сентября 1942 года.

Для предотвращения захвата врагами бакинской нефти Иосиф Сталин предпринимает более жесткие меры. Он, отправляет заместителя народного комиссара нефтяной промышленности СССР, бакинца Николая Байбакова в столицу Азербайджана. Сталин поручает Байбакову уничтожить нефтяные месторождения в случае захвата врагами Баку. В связи с этим, из Москвы в Баку доставляются специальные взрывчатые вещества...

Николай Байбаков в последствие вспоминал: «В июле 1942 года меня вызвал Сталин. Взглянул спокойно и тихим, почти будничным голосом проговорил: «Товарищ Байбаков, Гитлер рвется на Кавказ. Он объявил, что если не захватит нефть Кавказа, то проиграет войну. Нужно сделать все, чтобы ни одна капля нефти не досталась немцам. Имейте в виду, если это случится, то будет очень плохо для вас. Поэтому я вас предупреждаю, если вы оставите хоть тонну нефти, мы вас расстреляем». И чуть ужесточив голос, добавил: «Но если вы уничтожите промыслы, а немец не придет, и мы останемся без горючего, мы вас тоже расстреляем».

Это было реальностью военных лет. Группа под руководством уполномоченного Государственным комитетом обороны (ГКО) по уничтожению нефтяных скважин и нефтеперерабатывающих предприятий в Кавказском регионе Байбакова прибывает в Баку для проведения определенных подготовительных работ. Однако, к счастью, немцы, проиграв битву, отступают с Кавказа, и взрывать бакинские нефтяные месторождения не приходится.

До этих событий, летом 1942 года Волго-Каспийскому водному сообщению начали придавать особое значение. Поскольку враг, двигаясь в направлении Кавказа, уничтожил железные дороги, соединяющие Россию с Европой. Авиация фашистской Германии стала появляться и над рекой Волга, пытаясь препятствовать перевозке нефтепродуктов по этому маршруту.

15 мая 1942 года народный комиссар морского флота СССР подписывает приказ «Об усилении мер по перевозке нефтепродуктов из Баку на север». В документе пароходным управлениям даны конкретные поручения по транспортировке. Особая ответственность ложится на управление «Касптанкер»:

«Начальнику управления «Касптанкер», товарищу Матюшеву поручается:

- В мае-июне-июле отложить ремонт судов на заводах, создать специальные бригады, способные провести ремонтные работы без остановки движения судов.

В июне на всех крупных и средних тоннажных танкерах разместить токарные, и другие необходимые станки. Снабжать необходимыми материалами для ремонта во время движения судов.

18 мая сдать в эксплуатацию танкер «Каганович» с одним двигателем, не позднее 5 июня завершить ремонт второго двигателя во время движения судна».

У военного периода были свои правила. Жесткость этих правил не страшила каспийских моряков. Суда ремонтировались на ходу.

Безжалостные законы беспощадной войны вновь не могли сломить волю человека...

17 июня 1942 года в южном направлении советско-немецкого фронта началось одно из самых кровавых сражений Второй мировой войны, которое позже назвали «Сталинградской битвой». Главной целью немцев был захват Кавказа. Фашистское командование, направив 101 дивизию в направлении Сталинграда, намеревалось захватить реку Волга и продолжить движение на Кавказ. Битва за Сталинград продолжается до 2 февраля 1943 года.

В августе 1943 года ситуация в Кавказском бассейне накаляется. Вражеские войска через Краснодар и Ставрополь двигаются в направлении Кавказа. Линия фронта приближалась к Каспийскому морю. Уже никого не удивляло появление немецких самолетов над Кавказскими горами. Приближение фашистской армии к Моздоку, уничтожение железной дороги на этой территории делало невозможным транспортировку нефти по железной дороге. На бакинских железных дорогах скопилось более 5 тыс. баков, заполненных нефтью. Ограничивается возможность доставки нефтепродуктов в Среднюю Азию.

С этого времени начинается жесткая борьба за Волго-Каспийское водное сообщение. В этой борьбе основную роль играли корабли Каспийского военного морского флота, точнее, плавучие зенитные батареи. А боеприпасами их снабжали транспортные суда. Помимо этого, транспортные суда также оснащаются специальными зенитными установками для отражения вражеской атаки. Судам приходилось ходить по морю в ночной тьме, при отключенных маяках.

Спустя годы опытный работник флота М.Рахимов будет вспоминать те напряженные дни в истории флота так: «Суда ходили по не освещенному морскому пути. В мерах безопасности ни в портах, ни на рейдах не включали свет. Корабли передвигались согласно опыту и интуиции капитанов. Люди не спали сутками, работали.. Иногда, когда я смотрел на уставшие лица этих людей, удивлялся тому, откуда у них была эта стойкость и терпение...»

История пожара и героизма на танкере «Агамалыоглы»

Оккупация Северного Кавказа и невозможность транспортировки нефти по железной дороге вынуждало моряков и руководство Бакинского порта искать новые пути. По специально построенной железной дороге моряки доставляли наполненные нефтью резервуары на Каспий, а оттуда на буксирных судах перевозили топливо в Красноводск. Такой способ впервые применялся в истории нефтеперевозки. Таким образом, моряки из Баку в Красноводск отправили 35 нефтеналивных цистерн, а из Махачкалы в Красноводск нефтяные резервуары, каждый весом по 5 т.

Отныне главной целью авиации противника, конечно же, является нефтеперевозка, следовательно, Каспийский морской путь.

Во время этих напряженных боев, в результате воздушной атаки противника ряд судов Каспийского флота был поврежден, а некоторые полностью уничтожены.

Танкер «Агамалыоглы» управления «Касптанкер», в трюмах которого находилось 10 тыс. т. нефтепродуктов, 7 октября 1942 года чудом уцелел. От близких разрывов бомб на нем начался пожар, был тяжело ранен капитан А. Раджабов, однако команде удалось сбить пламя, а затем буксиры отвели танкер в порт-пункт Баутино. 27 октября 1942 года танкер



Танкер «Агамальюглу».

доставил из Баку на Астраханский рейд горючее. В это время налетели самолеты противника. Одна из бомб угодила в мостик танкера, начался пожар. Находящийся поблизости танкер «Жданов», подавляя воздушную атаку противника, поспешил на помощь танкеру «Агамальюглы». До прибытия помощи, команде танкера «Агамальюглы» удалось под руководством капитана Алибалы Раджабова потушить пожар. Несмотря на тяжелое ранение, капитан Раджабов не покинул танкер. Нефтепродукты из танкера «Агамальюглы» были перенаправлены в танкер «Жданов». В это время на небе вновь появились самолеты противника. Однако они подверглись обстрелу другого подоспевшего на помощь судна «Меридиан». Начальник «Касптанкер» Махмуд Рахимов посредством радиосвязи отдал распоряжение доставить поврежденный танкер в порт Шевченко. На следующий день, выяснилось, что верхняя часть танкера была полностью сожжена, каюты серьезно повреждены, однако, как было выше отмечено, удалось спасти ценный нефтепродукт. Это была одна из славных страниц истории героизма каспийских моряков.



Пожар на танкере «Агамальюглу» во время воздушной атаки фашистов.

В годы Великой Отечественной войны каспийские моряки неоднократно попадали в подобные ситуации, и каждый раз им удавалось выходить из этого сложного положения. Однако было и немало потерь. Первая потеря «Каспфлот» была зарегистрирована 24 октября 1942

года. “Грузовой корабль “Молот” вышел из Баку в Красноводск с грузом карбида кальция и пропал без вести, в порт назначения не прибыл. Погибло 18 членов экипажа. 27 октября морской сухогрузный теплоход «Куйбышев» подвергся воздушной атаке противника. Погиб весь экипаж. За время навигации 1942 года 46 судов Каспийского торгового флота подверглись воздушной атаке противника, некоторые из них были потоплены. Подобные потери были и в последующие годы. Несмотря на эту печальную статистику, Каспийские моряки отважно выполняли все поручения по перевозкам.

Каспийские моряки работают без перерыва

В связи со Сталинградской битвой, конец 1942 г. - начало 1943 г. ознаменовался для каспийских моряков годом испытания.

В обеспечении сражающегося Сталинграда, как военными грузами, так и нефтепродуктами, каспийские моряки проявили настоящий героизм. Взрывая динамитами лед на замерзшей реке Волга, защитникам Сталинграда было доставлено 100 тыс. т. топлива. В ноябре того же года начинается наступление в Сталинград советских войск. На моряков ложится новая ответственность. Они достойно справляются задачей по обеспечению армии боеприпасами и военной техникой.

В Государственном архиве экономики РФ сохранилось много документов, отражающих отвагу каспийских моряков, которую они проявили в годы войны. По этим документам можно проследить хронику поручений, данных управлению «Каспфлот». Небольшая часть этой хроники демонстрирует, какими заботами жил флот в те годы.

08.07.41. Обязательное усвоение личным составом судов военных знаний.

27.09.41. В связи с дефицитом хлеба в Средней Азии, получено распоряжение о доставке 10 тыс. т. зерновых продуктов из Баку в Красноводск.

27.09.41. Начинается оснащение кораблей пулеметами типа «Мадсен»

03.11.41. Матюшеву. Телеграмма. Незамедлительно доставить из Астрахани в Махачкалу 10 тыс. раненных.

09.05.42. Правительство поручило обеспечить с воздуха маршрут Баку-Махачкала-Астрахань.

19.01.43. СНК СССР поручает управлению «Каспфлот» доставить в Баку 2850 тракторов и 400 автомобилей.

24.10.43. Багирову, Ширшову, Матюшеву. В порту Красноводска произошел пожар. Горят теплоход «Осетин» и пароход «Орлёнок». 11 пристаней и несколько складов пылают в огне.

Есть и другие факты, свидетельствующие о том, в каких напряженных условиях работали моряки. В сентябре 1942 года Госкомитет обороны составляет план перевозки нефтепродуктов из Баку и Грозного в Красноводск и Гурьев. Согласно этому плану требовалось доставить в Красноводск в сентябре 500 тыс. т., в октябре 600, в ноябре 800 тыс. т. топлива. Если принять во внимание, что в июле того же года фактически было транспортировано 184,5 тыс. т., а в августе 262 тыс. т. и флот должен был обеспечить перевозку такого объема груза без закупки новых судов, тогда не трудно представить положение «Каспфлот» в годы войны.

Несмотря на своевременное исполнение каспийскими моряками всех поручений Госкомитета обороны, правительство понимает, что не достаточно лишь то, что суда Каспийского флота справляются с поставленной задачей.

В тоже время нет возможностей для прибытия в Каспийское море водных транспортов из

других бассейнов СССР. Сооружение новых пароходов на судостроительных заводах категорически не возможно. Не может быть и речи о заказе новых судов на заводах зарубежных стран. Что делать?

Принимается решение построить для Каспийского бассейна деревянные и железобетонные суда. Завод «Вано Стуруа» получает заказ на строительство 11 железобетонных шхун грузоподъемностью 100 т. Две из них уже в 1942 года сдаются в эксплуатацию.

По решению Госкомитета обороны в 1942 году завод «Парижская Коммуна» начинает строительство трех деревянных буксирных пароходов.

Азербайджанское руководство уделяет особое внимание выполнению этих военных заказов. Указанным предприятиям оказывается необходимая помощь в привлечении специалистов, а также снабжении материалов.

В середине 1942 года в Баку из западных районов были эвакуированы железнодорожное сооружение и оборудование, вагоны, паровозы и резервуары. Эти оборудования, имеющие большое значение для фронта, перевозки военного груза, оставались в Баку не использованными. В июле 1942 года народный комиссар морского флота доводит до сведения Баку решение Госкомитета обороны относительно важного груза: «По решению правительства, в течение месяца перевезти из Баку в Красноводск 100 паровозов и 500 нефтяных резервуаров. Перевозки осуществить на танкерах».

В ночь с 28 на 29 июля с целью выполнения этого важного государственного поручения в ЦК КП Азербайджана проводится совещание работников управлений «Каспфлот», «Касптанкер», бакинских портов и железной дороги.

Поскольку поставленная задача была не простой, для перевозки такого объема груза, первым делом необходимо было выбрать соответствующие танкеры. После долгих обсуждений для транспортировки предлагают среднетоннажные танкеры «Волга», «Рабочий», «Сельчанин», крупнотоннажные «Коминтерн», «Срупа» и суда ВКП (б).

Данное распоряжение власти также своевременно выполняется. А это означало, что в годы войны каспийские моряки, во чтобы-то не стало, разрешали все поставленные задачи. Этого требовало их профессиональный долг, отважность.

Каспийские моряки удостоены высоких наград

В декабре 1942 года был положен конец практике руководства одного человека – Ф. Матюшева двумя пароходными управлениями на Каспии «Каспфлот» и «Касптанкер». Отныне Ф. Матюшев руководит только сухогрузным флотом. На должность управления «Касптанкер» назначается Махмуд Рахимов. Также были разделены в свое время объединенные политотделы двух управлений.

В 1943 году начинаются контрнаступления советских войск. В феврале с освобождением от вражеской оккупации Ростова-на-Дону, срывается и план гитлеровского командования прорваться на Кавказ. В 1944 году советские войска уже направлялись на запад. Тогда принимается решение, передать выданное в начале войны транспортным судам оружие армии. Возвращаются под распоряжение «Каспфлот» суда, в свое время переданные Военному морскому флоту. Уже не остается надобности для эвакуации населения, промышленных предприятий на каспийских судах. На этот раз каспийские моряки помимо транспортировки нефтепродуктов, получают и другое поручение: в целях посевных работ доставить сельскохозяйственную технику на освобожденные от фашистской оккупации земли...

Госкомитет обороны поручает судостроительным заводам каспийского бассейна изготовить

запчасти для тракторов, комбайн и других сельскохозяйственных машин.

В целом, в годы войны каспийские моряки наряду с транспортировкой нефтепродуктов, военных грузов, воинских частей, также перевозили многочисленные сельскохозяйственные грузы. Например, в порты Баку, Махачкалы и Красноводска из Астрахани доставлялись лесоматериалы, промышленная продукция, Северного Кавказа - зерновые продукты и мука, Красноводска - хлопок и другие сельскохозяйственные продукты, Ирана - отправленное союзниками продовольствие. Все это считалось стратегически важным грузом. Не иначе как стратегической перевозкой можно назвать обеспечение хлебом голодающую Среднюю Азию. Стратегическая морская перевозка означала работа в напряженных условиях, круглосуточная деятельность!

Несмотря на такую напряженность, власть не забывает, в пределах возможностей, стимулировать труд моряков. Например, по итогам 1943 года команда парохода «Багиров» получил денежную премию в размере 15 тыс. руб., а «Туркменистан» - 10 тыс. руб.



*Опытный капитан
Алибала Раджабов.*

В Архиве политических документов Управления делами Президента Азербайджанской Республики сохранился длинный список с подписью М. Багирова о представлении сотрудников «Касптанкер» и «Каспфлот» к государственным наградам. В том самом списке начала 1943 года первым было указано имя капитана танкера «Агамалыоглы», работающего с 1895 года в водном транспорте Алибалы Раджабова. А. Раджабов и начальник управления «Каспфлот» Ф. Матюшев были награждены орденом Ленина.

Имя начальника управления «Касптанкер» Махмуда Рахимова числится среди представленных лиц к ордену «Красное Знамя Труда». За своевременное выполнение планов по перевозке на фронт и в целом для народного хозяйства сухого груза, и топлива, в марте 1944 года власть принимает решение о награждении большей группы каспийских моряков.

18 человек награждаются орденом Ленина. Среди них был и начальник управления «Касптанкер» М. Рахимов. Орденом «Красное Знамя Труда» были награждены 92 человека, орденом «Красной Звезды» 84 человека. Часть каспийских моряков же получила другие ордена и медали СССР.

В 1944 году отмечалось 50-летие деятельности капитана танкера «Сталин» А. Раджабова во флоте. 45 лет он был капитаном судна.

Повышается внимание к морскому образованию

Война внесла свои коррективы и в деятельность Бакинского морского техникума, который с 1881 года готовил кадры для Каспийского морского пароходства. Для подготовки специалистов по пароходству организовывались специальные краткосрочные курсы - 6 месяцев. В некоторых пароходах даже были созданы школы-техникумы для оперативной подготовки кадров. Например, в 1942 году были подготовлены около 59 штурманов, 44 судоводителя, 75 радиооператоров, 65 механиков третьей степени и т.д. В целом за три года войны Бакинский морской техникум подготовил 1387 специалистов.

ЦК КП (б) Азербайджана держит в центре внимания вопрос подготовки кадров для пароход-

ства. Уделяется особое внимание к организации непрерывной учёбы в Бакинском морском техникуме. 1 ноября 1943 году на заседании Бюро ЦК КП (б) Азербайджана было принято решение принять в морскую школу около 300 человек из городской молодежи в возрасте 15-16 лет. Для работы в будущем во флоте была предусмотрена подготовка мальчиков в возрасте 14-15 лет и девочек 15-16 лет. С этой целью было решено привлечь, по меньшей мере, тысячи учеников к учебе в профшколе №6, реорганизованной и созданной на базе завода имени «Парижская Коммуна». Также была подготовлена программа морского обучения 300 учеников в реорганизованной и созданной на базе «Касптанкер» школе №12 в Баку.

Учебный год в этих школах начиналось 15 ноября. Учащиеся этих учебных заведений после 6 месяцев получения теоретических знаний и 6 месяцев прохождения практики на пароходах обеспечивались работой во флоте.

Эти факты свидетельствуют о том, что подготовка кадров для флота всегда находилась в центре внимания, однако предпринимаемые меры не были продуктивными. Поэтому правительство в 1944 году принимает решение вновь провести структурные изменения в области морского образования.

10 марта народный комиссар морского флота СССР П. Ширшов подписывает приказ о преобразовании морских техникумов в Ленинграде и Владивостоке в Высшие морские школы, а морские техникумы в Архангельске, Баку, Батуми, Ростове и Амуре в морские школы.

16 марта 1944 году в связи с исполнением этого приказа на заседании бюро ЦК КП (б) Азербайджана обсуждался вопрос «О мерах по подготовке кадров для морского флота в Азербайджанской ССР».

Принимается решение преобразовать Бакинский морской техникум в Бакинскую морскую школу, которая будет считаться средне - техническим учебным заведением. Отныне за 4 года учебы в Бакинской морской школе планировалась подготовка штурманов ближнего плавания и техников. В школе обучались подростки 15-20 лет, требовалось знание английского языка и практика в паромстве. Выпускники школы получали звание офицера.

По истечению двух месяцев, Центральный Комитет принимает еще одно решение по морскому образованию. Азербайджанскому коммунистическому союзу молодежи поручается до 1 сентября привлечь в Бакинскую морскую школу дополнительно 540 молодых комсомолов. Видимо, продолжение войны, нехватка кадров в Каспийском паромстве вынудили правительство прибегнуть к таким мерам.

Война завершается

9 мая 1945 года – день исторической победы над фашистской Германией. Несомненно, в завоевании этой победы есть особая доля моряков Каспийского флота. Поскольку они днем и ночью, не покладая рук работали для снабжения фронта нефтепродуктами и другими народными хозяйствами.

Моряки–каспийцы шли в бой, для благополучной доставки ценных грузов до адреса рисковали жизнью. В годы войны каспийские моряки столкнулись с потерями, Каспийский морской флот пережил самые тяжелые дни в истории своей деятельности. Тем не менее, они всегда продолжали работать в боевом духе, успешно выполняли все поручения Госкомитета обороны по перевозкам.

Война привела к выходу из строя судов Каспийского флота. Потому что в годы войны было невозможным ремонт судов и закупка новых.

Среди архивных документов сохранилось письмо-отчёт бывшего начальника «Касптанкер» и

«Каспфлот» М. Рахимова, написанное после войны в феврале 1946 года М. Багирову. В письме говорилось, что за годы существования нефтеналивного флота по Каспийскому морю больше всего было транспортировано нефтепродуктов в 1940 году, точнее 13.960 тыс. тонн нефтепродуктов было перевезено только из Баку. В годы войны пароходство больше привлекалось к перевозке грузов народного хозяйства, и поэтому эта цифра с каждым годом снижалась, и в 1945 году составила 8.577 тыс. тонн.

Согласно статистике 1946 года, эксплуатационный возраст 18 судов Каспийского пароходства был до 20 лет, срок годности 7 пароходов - до 20-40 лет. Эксплуатационный возраст 38 судов составил более 40 лет. За пять лет войны не было приобретено ни одно новое судно, поэтому не удивительно, что управление пользовалось такими старыми пароходами.

Каспийский транспорт флот в годы войны проявил невиданный в истории мореходства героизм. Во время воздушных атак немецкой авиации транспортный флот потерял несколько судов, более 40 барж были повреждены, часть из них потоплена. В годы войны более 300 моряков были убиты и ранены. Во время оказания помощи поврежденным от вражеской воздушной атаки судам и пожара в портах погибло 150 человек, примерно столько же были ранены. Однако, несмотря на тяжелые потери, врагу не удалось нарушить водное сообщение между Каспийским морем и рекой Волга. Этот маршрут, обеспечивая фронт топливом, сыграл важную роль в победе над фашизмом. Пройдут годы, будут сменены общественно-политические строи, но никто и никогда не усомнится в этой исторической действительности.

ГЛАВА VIII

Каспийское пароходство после войны

Каспию необходимы новые суда

После завершения Великой Отечественной Войны 1941-1945 гг. победой над фашизмом советская власть ставит задачу по стремительному восстановлению разрушенной хозяйственной системы страны и экономики.

Для решения этой задачи, в первую очередь, необходимо было привести в порядок топливно-энергетический комплекс. Власть планировала, во чтобы-то не стало повысить добычу нефти. А это требовало усиление нефтеналивного флота. Поэтому после войны, ставятся задачи по реконструкции всех отраслей, в том числе морского флота, максимально эффективному использованию возможностей Каспийского флота.

В 1946 году Президиум Верховного Совета СССР принимает решение о преобразовании народных комиссариатов в министерства. Народный комиссариат морского флота СССР также преобразовывается в одноименное министерство.

Какова же была ситуация в Каспийском морском пароходстве в тот период?

За годы существования нефтеналивного флота в Каспийском море максимальный предел транспортировки был зарегистрирован в 1940 году. В том году объем нефтеперевозок составил 13.960 тыс. т., из них 13.370 тыс. т. или 95,7 процентов было реализовано посредством морских транспортов. В последующие годы в связи с началом войны объем нефтеперевозок постепенно снизился и в 1945 году составил 8.577 тыс. т. или по сравнению с 1940 годом 61,5 процентов.

В 1940 году в распоряжении транспортного флота «Касптанкер» было 74 судна грузоподъемностью 215 тыс. т. А в 1945 году число пароходов достигло 58, их общая грузоподъемность составила 199,2 тыс. т. Эти цифры также свидетельствуют о масштабе ущерба, нанесенного Каспийскому пароходству в Великой Отечественной Войне.

В начале 1946 года 18 судов управления «Касптанкер» находились в эксплуатации около 20 лет, 7 судов от 20 до 40 лет, 38 судов эксплуатировались более 40 лет. Необходимо было полностью обновить устаревшую материально-техническую базу учреждения.

Ожидалось, что пароходство столкнется с серьезными проблемами при выполнении задач, поставленных правительством в целях увеличения добычи нефти в такой ситуации. Согласно поручению главы советской власти И.Сталина к концу третьей пятилетки добыча нефти в стране должна была достичь 60 млн. тонн. В случае роста добычи нефти необходимо было бы увеличить в 2,5 раза грузоподъемные возможности судов управления «Касптанкер». Начальник «Касптанкер» Махмуд Рахимов принимает решение доложить руководству республики о существующем положении и пишет письмо первому секретарю ЦК КП (б) Азербайджана М. Багирову. В письме была выражена просьба в целях устранения возможных при транспор-



Цех Бакинского судоремонтного завода имени «Парижская коммуна».

тировке нефти сложностей оказать содействие в реконструкции пяти барж типа «Измаил» в среднетоннажные самоходные танкеры.

Для модернизации каждой базы необходимо было 4 млн. рублей....Помимо этого, была отмечена важность скорейшего завершения строительства танкера на заводе «Сормово».

Из Баку в Москву руководитель Бюро оперативного бюро Совета Народных Комиссаров СССР Л. Берия также направил документ о потребностях Каспийского пароходства за 1945-1952 годы.

В тот период из Баку в Москву, руководителю Оперативного Бюро по наблюдению за работой всех наркоматов оборонной промышленности СССР Л. Берия был направлен документ о спросе Каспийского пароходства на 1945-1952 гг. В документе было указано, что морское пароходство нуждается в 630 плавучих средствах. Из них 20 должны быть теплоходами, 117 катерами, 210 буксирами и 283 шаландами...

Положение «Каспфлота» после войны, также было не удовлетворительной. Суда этого флота были устаревшими, а некоторые выведены из эксплуатации. Тем не менее, на долю «Каспфлот» выпала перевозка грузов для начатых в Закавказье больших строителей, в частности, Мингячевирской водной электростанции.

23 июня 1946 года на заседании Центрального комитета КП (б) Азербайджана обсуждается деятельность управления «Каспфлот» и утверждается кандидатура заведующего транспортным отделом Партийного комитета города Баку Мирзаага Ханмамедова на должность начальника политотдела «Каспфлот».

М. Ханмамедов родился в Баку в 1902 году. В 1922 году получил партийное образование, а затем работал в Верховном Совете Азербайджанской ССР и ЦК КП (б) Азербайджана. В годы

войны он работал начальником политотдела «Касптанкер». Центральный Комитет новым назначением преследовал цель еще больше оживить деятельность сухогрузного флота. Однако более важной была закупка для Каспийского флота новых судов.

С 1946 года создается возможность для приобретения новых судов с целью организации более продуктивной работы пароходства на Каспии.

Управление «Каспфлот», закупив такие крупные теплоходы, как «Низами», «Гафур Мамедов» и другие различные пароходы обогащает свой флот новыми пароходами. На баланс «Касптанкер» поступают новые танкеры: «Алексей Толстой», «Наргин», «Амбуран» и т.д. Суда закупает для Каспийского флота за счет выплаченной Германией компенсации. И это было вполне справедливо. Поскольку в результате начатой фашистской Германией войны водный транспорт Каспийского флота был вынужден работать непрерывно, из-за нехватки времени на ремонт и реконструкцию суда «Каспфлот» и «Касптанкера» устарели, многие из них полностью были выведены из строя.

Вражеские суда... в Каспийском море?

В 1946 году Каспийское море пополняется конфискованными судами торгового флота государств, потерпевших поражение во Второй мировой войне. Еще несколько лет назад на конференциях глав союзнических государств (СССР, Великобритании, США) в Тегеране (1943 г.) и Потсдаме (1945 г.) было принято решение, что после завершения войны военные морские корабли Германии, Италии и Японии должны были быть уничтожены, или поделены между союзниками.

Также предусматривалось распределение между союзниками торгового флота этих государств.

В июле 1945 года в Потсдаме состоялась встреча глав внешнеполитических ведомств стран «большой тройки». Министр иностранных дел В. Молотов от имени советской делегации внес предложения о разделе германского флота. Они сводились к следующему: передать Советскому Союзу треть немецких кораблей, включая те, которые находились на день капитуляции в постройке и в ремонте; передать также треть вооружения, боезапаса и предметов снабжения; передать СССР треть германского торгового флота; закончить передачу к 1 ноября 1945 г.; для приема и передачи кораблей создать техническую комиссию из представителей трех держав.

На встрече глав государств в этот же день И. Сталин резко заметил, что русские не просят подарка у союзников и считают, что на треть германского флота они претендуют с полным правом. В декабре 1945 года утверждается итоговый доклад военно-морской комиссии союзников. При разделе германского флота к Советскому союзу отходят 155 военных кораблей и 499 вспомогательных судов. Помимо этого СССР достаются 135 десантных барж, 38 буксиров и др. В итоге СССР получает 769, Великобритания-621, США- 665 судов. После войны эти суда распределяются между различными пароходными управлениями СССР, многие из них долгие годы эксплуатировались под другим названием в развитии экономики и военной морской флотилии СССР.

В начале 1946 года Министерство нефтяной промышленности обращается в Совет Министров СССР с просьбой распорядиться о переправке 37 судов из Балтийского и Азовского морей в Каспийское море.

После обсуждений принимается решение, из 37 судов сдать в эксплуатацию на Каспийском море 31 судно, остальные 6 отправить на Север и Дальний Восток. 7 мая 1946 года Совет министров СССР принимает решение: С целью усиления Каспийского пароходного флота

(«Каспфлот», «Касптанкер» и «Рейдтанкер») Министерства морского флота дано разрешение на отправку в мае-августе 1946 года из Балтийского и Белого морей в Каспийское море для эксплуатации 31 судно, в том числе 19 сухогрузных, 6 нефтеналивных и 6 буксирных судов.

В Российском государственном архиве экономики хранится список отправленных судов на Каспий. В документах Совета министров СССР, а также других министерств эти суда не упоминаются как трофей, а лишь используются выражения «суда в Балтийском и Белом морях». Названия этих судов свидетельствуют о том, что все они трофеи войны: «ElfriedeCharlotte», «Beker», «Frida Reder», «Sankt Jürgen», «August Gissen», «Klaus Vilhelm» и др. Однако, к сожалению, невозможно получить информацию о том, под какими названиями ходили эти суда на Каспии.

Спрос на закупку новых судов

Усилением Каспийского морского пароходства, правительство рассматривало новые перспективы для послевоенной пятилетки. С этой целью планировалось увеличить возможности перевозки пароходства. Если в 1947 году предусматривалось довести объем грузоперевозок управления «Каспфлот» до 1.100 тыс. т., то в 1950 году эта цифра должна была составить 2.150 тыс. т. Ожидалось, что основной работой пароходства вновь станет транспортировка нефти. При этом, в связи со строительством Мингячевирской ГЭС и других важных государственных объектов, на сухогрузный флот также ложились большие задачи.



Пароход «Сталин». 1948 год.

Помимо этого, планировалось с 1948 года поднять уровень пассажирских перевозок до уровня довоенного периода. Все это требовало проведения серьезных реформ в пароходстве. Особенно потому, что в годы войны Каспийский флот полностью устарел. 51 процент судов на Каспии нуждались в капитальном ремонте. Двигатели 6 теплоходов были повреждены. Остальным теплоходам также требовался ремонт.

Эти цифры из письма о проблемах «Каспфлот», направленного в Совет министров Азербайджанской ССР. Так, согласно документу в Баку планировалось строительство нового эллинга грузоподъемностью 2 тыс. т. и реконструкция его в судоремонтный завод. В тот период судоремонтный завод «Закфедерация» находился в ведении «Касптанкер», а судостроительный завод имени Вано Стуруа в ведении флота. Поэтому предусматривалось передать новый эллинг-судоремонтный завод в распоряжение «Каспфлот».

Среди предложений по перспективному развитию пароходства, предложенных управлением «Каспфлот» Совету министров, была закупка в 1947 году плавучего дока и сдача его в эксплуатацию в 1948 году.

Также было выдвинуто предложение о заказе на строительство в зарубежных судостроительных заводах более 20 новых судов.

Это было не только желанием руководства «Каспфлот». Это было реальным спросом флота, перед которым была поставлена задача о перевозке большого груза народного хозяйства. Если принять во внимание, что в годы войны не были закуплены новые суда для «Каспфлот» и «Касптанкер», а находящиеся в эксплуатации капитально не ремонтировались, то планируемые после войны вопросы были вполне естественно. Критическое положение требовало принятия соответствующих мер.

Новая идея: размещение нефтеналивных терминалов в пригороде

Приблизительно через год после назначения на должность начальника политотдела «Каспфлот» М.Ханмамедов направляет М. Багирову обращение о техническом положении и перспективах флота. В данном обращении, датированном от 10 февраля 1947 года, отмечается, что ряд судов отданных в годы войны в распоряжение других структур, не возвращен, и по этой причине снижены возможности грузоперевозок.

Таким образом, «Каспфлот» начинает 1947 год 67-ю судами общей грузоподъемностью 57.405 т. и 7-ми буксирными судами. Из них 24 должны были быть капитально отремонтированы. Однако, флот не имел возможности провести ремонт судов, поскольку требовалась их эксплуатация. Поэтому для устранения всех этих проблем необходимо было улучшить судоремонтную базу флота.

Во второй половине 1947 года для строительства эллинга грузоподъемностью 2000 т. в Баку были доставлены закупленные в Финляндии Министерством морского пароходства СССР материалы и механизмы. В Баку утверждаются документы проекта по строительству нового эллинга. Однако из Москвы поступает предложение внести поправки в проект, уменьшить длину эллинга со 100 до 79 метров и реконструировать его в слип.

Переписка продолжалась, мнения менялись, обновился кадровый состав в министерстве, и вопрос строительства эллинга затянулся до 1951 года.

В декабре 1947 года с целью хранения и перевозки нефтепродуктов, а также обеспечения пожарной безопасности в Баку, Совет министров СССР принимает решение об организации работ по наливу и транспортировке нефти в пригороде. По указу министра морского флота СССР поручается разработать проект по строительству в северной части Апшеронского полуострова нефтеналивного порта для транспортировки 10 млн. т. нефти и нефтепродуктов.

В феврале 1948 года этот вопрос был вынесен на обсуждение бюро ЦК КП (б). Принимается решение о выделении за чертой города территории для хранения и транспортировки нефтепродуктов. Согласно этому решению, предусматривалось строительство складов, нефтебаз, создание нового нефтеналивного порта в зоне Баладжаров и Ахмедлы. В связи с этим

Совет министров Азербайджанской ССР принимает специальное решение. Продолжается переписка с Москвой и вновь затягивается реализация этого вопроса. Из справки 1951 года известно, что в пригороде еще не были построены сооружения для нефтепродуктов. Даже несмотря на то, что были подготовлены проект и смета Апшеронского порта, судоремонтного завода и жилого массива в Дюбенди. Видимо, этот проект впоследствии не был утвержден Москвой, и идея переселения из Баку нефтеналивных работ не реализовалась.

Следует отметить, что этот план был реализован после приобретения Азербайджаном независимости: на территории, где когда-то были сосредоточены предприятия нефтяной промышленности, закладывается жилой комплекс «Белый город». А азербайджанская нефть транспортируется через международные трубопроводы.

История добычи нефти со дна Каспийского моря

В 50-х годах прошлого столетия М. Багиров на одном из заседания бюро ЦК заявил, что «товарищ Сталин еще в 1936 году дал поручения о добыче нефти со дна Каспийского моря». Однако в связи с началом войны было невозможно принять соответствующие меры для реализации этой идеи.

Уже после войны стали поступать поручения по интенсификации добычи нефти....

На самом деле, идея, выдвинутая И. Сталиным в 30-е годы о добыче нефти со дна Каспия, была не новой.

Еще в начале XIX века житель Баку Касым бек Салимханов пытался добыть нефть со дна моря. На расстоянии приблизительно в 20 км от берега в Биби-Эйбатской бухте он сооружает два колодца, из которых ежедневно добывает 3-4 ведра нефти. Однако, в 1825 году сильный шторм на Каспии разрушает колодцы и существование первого морского промысла прекращается.

В середине XIX века известный геолог Г. Абих начинает в Баку физико-геологическую и геологическую разведку Каспийского моря. Результаты исследований публикуются в научных журналах, ученый выдвигает предложение о нефтяных месторождениях в глубинах Каспия. Геолог продолжает свои исследования, и в 1864 году издает окончательный отчет о запасах полезных ископаемых в Биби-Эйбатской бухте в Бакинском районе Каспия.

Несомненно, все эти исследования и полученные результаты находились в центре внимания госорганов. Не случайно, что в июле 1874 года кавказский наместник М. Воронцов докладывает госсоветнику России: «дал распоряжение о новых разведывательных работах на Биби-Эйбатском участке».

По итогам исследований в 1850-х годах на юге Каспия, академик Петербургской академии наук К.М.Бер готовит доклад о «добыче нефти из моря».

В 1896 году горный инженер В.К. Згленицкий обращается в Управление госимуществом Бакинской губернии и Дагестанской области с просьбой выделить ему два участка для добычи нефти с морского дна с помощью разработанного устройства. Однако, государственные органы отклоняют его просьбу.

В 1898 году еще один специалист – русский геолог Н. Лебедев доводит до внимания правительства о вероятности существования нефти в Биби-Эйбатской бухте. Принимается решение осушить Биби-Эйбатскую бухту и начать на этой территории разведку нефтяных месторождений. Однако реализация этого решения затягивается.

А в 1904 году геолог Д. Голубятников доказывает наличие залежей нефти под этой бухтой и

составляет геологическую карту Биби-Эйбата.

В 1909 году принимается решение осушить бухту и приступить к добыче нефти. Чтобы начать работы по засыпке, в Баку в 1910 году был приглашен инженер с польскими корнями – Павел Николаевич Потоцкий, который потом активно будет участвовать в деятельности Азербайджанской Демократической Республики. Потоцкий прибывает в Баку и..... процесс осушения затягивается на 20 лет. В 1922 году на осушенном участке устанавливают первую нефтяную вышку, начинаются долгие обсуждения по добыче нефти из моря. Однако, в 1924 году приостанавливается процесс осушения бухты.

В последующие годы этот вопрос вновь становится актуальным, в 1932-1933 гг. для буровых работ в Биби-Эйбатской бухте устанавливаются две деревянные платформы. А уже в 1935-1936 гг. на северо-востоке острова Пираллахи строятся первые морские платформы. Однако вскоре эти платформы выходят из строя. Через несколько лет инженер Н.Тимофеев разработает проект металлических платформ. Несмотря на то, что в 1941 году планировались конкретные работы по добыче нефти из моря, начало войны приостанавливает этот процесс...

И. Сталин: Осушить Каспийское море!

В связи с завершением Великой Отечественной Войны в СССР начинаются большие восстановительные и строительные работы. Конечно, для успешного проведения восстановительных работ необходимо было интенсифицировать нефтедобычу. Идея поисков нефтяных месторождений на дне Каспийского моря вновь становится актуальной после войны.

Кстати, в дневнике первого председателя Государственного комитета безопасности СССР Ивана Серова есть интересный момент по Каспийскому морю. Оказывается, в свое время И. Сталин дал поручение по осушке Каспийского моря!

Непосредственно принявший участие во взятии Берлина Иван Серов после войны работал на разных должностях в системе Министерства внутренних дел СССР. В 1947-1954 гг. был министром, руководил строительством Волго-Донского канала и т.д. В 1954 году был назначен первым председателем КГБ СССР. С 1939 года Иван Серов тайно начинает писать дневник, и даже после выхода на пенсию он продолжает делиться воспоминаниями. Приблизительно через 25 лет после его смерти внучка делала ремонт на даче деда. И случайно обнаружила замурованные в стене гаража два чемодана с документами, дневниками и рукописью его мемуаров, которые позднее были изданы в книге под названием «Записки из чемодана». В книге рассказывается, что в один день Сталин, вызывая к себе начальника Управления проектирования, изысканий и исследований для строительства гидротехнических сооружений Министерства внутренних дел СССР Сергея Жука и дал поручение: надо подготовить предложения и расчеты, как можно и в какие сроки осушить Каспийское море! Жук, хотя с опаской ответил, что это не возможно, тем не менее, выразил готовность провести расчеты.

Во время беседы находящийся рядом со Сталиным А. Микоян посмел возразить, что они могут лишиться черной икры, которую экспортируют на весь мир за валюту. Тогда Сталин строго сказал Микояну, что он рассуждает с торгашеских позиций, им нефть нужна.

После этого Сталин раскрывает детали осушения дна Каспия: «Волгу отвести в казахские степи, Куру запрудить, а на других реках, впадающих в Каспийское море, подумать, что сделать, чтобы они не наполняли Каспийское море. Даю срок две недели».

Через две недели Жук докладывает Сталину о проведенных расчетах: «Для того, чтобы осушить Каспийское море и оголить Апшеронский перешеек, где имеется нефть, и выйти к нефтяным камням, необходимо распределить воды Волги в степях Казахстана. Для этого надо строить каналы, что потребует до 10 миллиардов рублей, срок 4-5 лет. То же самое нужно

сделать с рекой Урал, но ее воды некуда будет девать. Надо отвести Терек, который может быть использован для орошения полей. Реку Кура можно запрудить, но строительство плотины обойдется очень дорого и, кроме того, с годами образуется громадное озеро, которое зальет большую площадь плодородной земли».

В завершении С. Жук говорит, что даже если будут выполнены все условия, для осушения дна потребуется 16-17 лет». Как пишет И. Серов в своих мемуарах, Сталин немного задумывается и ... говорит:

- Пожалуй, не стоит!

Этот факт свидетельствует о значимости, которую придавало советское руководство добыче нефти из глубин Каспия.

Геологи приступают к разведывательным работам на Каспии

В Азербайджане меры по увеличению добычи нефти начались еще до завершения войны. В 1944 году М. Багиров в письме президенту Академии наук СССР В. Комарову просит организовать Азербайджанскую нефтяную экспедицию с целью увеличения добычи нефти.

6 июня 1945 года в связи с созданием подобной экспедиции президент Академии наук СССР подписывает 6 специальных указов.

В начале 1947 года с целью улучшения деятельности экспедиции вновь ведется переписка с Москвой. В июне того же года Совет министров СССР принимает решение по еще большему усилению экспедиции.

В 1945-1947 гг. Азербайджанская нефтяная экспедиция из выдающихся специалистов проводит геологоразведочные работы на Апшеронском полуострове и прибрежных территориях, в Шемахинском районе и даже в южной зоне республики.

А в 1946 году нефтяная экспедиция приступает к разведывательным работам в 42 км к юго-востоку от Апшеронского полуострова, на территории, которую рыбаки называют «Черные камни».

В октябре 1948 года с целью обобщения проведенной работы экспедиции и продвижения в этой сфере в Баку проходит совместная сессия Академии наук СССР и Азербайджанской ССР. В ходе сессии, продолжавшейся 10 дней, были заслушаны научные доклады по увеличению добычи нефти в Азербайджане, обсуждены новые идеи и предложения по добыче нефти, в том числе геологоразведочных работ в Каспийском море.

В ноябре 1947 года с целью обеспечения увеличения добычи нефти, М. Багиров в письме Сталину просит дать разрешение на объединение действующих в Азербайджане разведывательных трестов и создать объединение «Азнефтьразведка». Для организации буровых работ в Каспийском море предусматривалось создание в составе этого объединения треста морского бурения. Начальником объединения «Азнефтьразведка» назначается Сабир Оруджев, который потом станет министром газовой промышленности СССР.

В ноябре 1948 года в связи с нефтеразведкой в Азербайджане организовывается еще одна научная сессия и на этот раз были заслушаны доклады о разведывательных работах, проведенных на Гюрганском морском участке Каспия, острове Джиллов и на участке, который впоследствии назовут «Нефтяными камнями».

В декабре того же года бюро ЦК КП Азербайджана принимает решение о строительстве на Гюрганском участке моря и острове Артём (нынешний Пираллахи) морских эстакад.

В том же решении предусматривалось «...в случае надобности обеспечить плавучими сред-

ствами объединения «Азнефтьразведка» и подъемными кранами для доставки железных конструкций». Уже в то время осознавали, что организация работ по добыче нефти на Каспии требовало привлечения плавучих средств.

Спрос на плавучие средства

В начале 1949 года объединение «Азнефтьразведка» направляет М. Багирову письмо с просьбой устранить проблемы, возникшие в области нефтеразведки и обеспечить плавучими сооружениями. Предлагается создать мощный специализированный флот для проведения геолого-поисковых и разведочных работ в море. В письме указано: «Число морских транспортных средств и возможности азербайджанской нефтяной промышленности не достаточны для бурения и разведывательных работ. Это обычные суда, баркасы и баржи торгового флота, а для проведения работ необходимы специальные морские транспортные средства». В письме также упоминается нехватка доков для своевременного ремонта судов разведывательного объединения.

Уже с 1948 года успешно продолжаются нефтеразведочные работы, на морских участках поблизости Гюрган и острова Чилов проводится бурение глубоких разведочных скважин. Со второй половины 1949 года планируется бурение еще на шести участках.

26 февраля 1949 года на собрании работников нефтяной промышленности начальник Треста морских буровых работ Юсиф Сафаров, выступая с подробным отчетом, отметил, что в 1948 году работу затруднял, в основном, морской транспорт, в 1949 году проблемы все еще не решены.

По его словам, для успешного проведения разведывательных работ в море не хватает морского транспорта, с другой стороны этот транспорт не отвечает поставленным требованиям об организации в море буровых и поисковых работ.

Начальник треста напоминает о проведении в этой области определенных работ, заказах на заводах необходимых плавающих средств, мощных буксирных судов. Однако, эти сооружения в лучшем случае будут готовы во второй половине года, что вызывало беспокойство относительно замедления работ.

Поэтому Сафаров с трибуны обратился М. Багирову с просьбой выдать, пока будут готовы заказы, буксирные суда, баржи и плавучие средства, а также ускорить ремонт старых судов на судоремонтных заводах и т.д.

Ю.Сафаров в своей речи также затрагивает разведывательные работы в Нефтяных камнях: «Сегодня мы работаем на неизвестном нам Нефтяных камнях». Мы должны полностью изучить этот участок-высоту волн, гидрологию территории, метеорологию...»

Сафаров подчеркнул значимость оказания помощи соответствующими научными исследованиями морским бурильщикам...

Итак, с высоких трибун уже стал подниматься вопрос о потребности в специальных плавучих средствах в разведывательно-поисковых работах и нефтедобыче на Каспии.

Учреждается Управление «Плавучие средства»

7 мая 1949 года Совет министров СССР принимает специальное решение «Об обеспечении разведки и эксплуатации морских месторождений в Азербайджанской ССР плавучими средствами». Согласно этому решению при объединении «Азнефтьразведка» учреждается Управление «Плавучие средства».

Приблизительно через две недели ЦК КП (б) Азербайджана, обсуждая соответствующий вопрос, принимает решение: «Поручить начальнику «Касптанкер» Рахимову передать в мае 1949 года морскую баржу типа «Измаил» со всем принадлежащим ему инвентарем объединению «Азнефтьразведка». А «Каспфлоту» поручается передать объединению судно «Андога».

Начальнику Каспийского филиала проектно-конструкторского бюро Министерства морского флота СССР поручается обеспечить реконструкцию баржи «Измаил» и сухогрузного судна «Андога» для перевозки морских буровых установок. В то же время отдается распоряжение передать 60 тонный кран Бакинского морского порта объединению «Азнефтьразведка», в кратчайшие сроки завершить ремонт ряда буксирных судов на заводах «Парижская коммуна», а также «Закфедерация».

В приказе с грифом «совершенно секретно», подписанного министром нефтяной промышленности СССР, наряду с другими поручениями подчеркивается и обеспечение сейсмологических разведывательных работ плавучими средствами.

В распоряжение Совета министров СССР от 14 сентября 1949 года также предусмотрено обеспечение морских нефтяных месторождения необходимыми плавучими средствами. Согласно этому решению, два грузовых теплохода типа «Большая Волга» должны быть реконструированы в крановые суда, а также необходимо доставить ряд катеров и барж современного типа. В Баку даже планируется строительство нового судоремонтного завода.

В связи с решением этих вопросов делается запрос в Москву, и в конце сентября 1949 года Совет министров СССР, рассмотрев эти предложения, направляет в Баку еще одно проектное решение. В данном проекте уже было предусмотрено отделение Управления «Плавучие средства» от объединения «Азнефтьразведка». Поскольку с каждым днем расширялась география обязанностей этого управления.

Представленный правительством проект выносится на обсуждение различных министерств и, наконец, 31 октября 1949 года Совет министров СССР принимает решение №5030 «О мерах улучшения организационных работ по разведке и эксплуатации морских нефтяных месторождений Азербайджанской ССР». Этим решением предусмотрено создание при Министерстве нефтяной промышленности Главного управления по разведке и разработке морских нефтяных месторождений – «Главморнефть».

В решении Совета министров также говорится: до 1 декабря 1949 года учредить объединение «Азерморнефть» по разведке нефтяных залежей, добыче нефти и строительству морских нефтяных вышек.

В составе объединения создаются трест «Артёмнефть» по добыче нефти и газа на острове «Артём» (Пираллахи), трест «Гюрганнефть» по добыче нефти и газа в районе Гюрган, трест «Азерморнефтьстроительство» и др.

В решении, перечисляя новые управления, особо подчеркивается отделение от объединения «Азернефтьразведка» и учреждение Управления «Плавучие средства» в городе Баку.

Через несколько дней после создания объединения «Азерморнефть» министр нефтяной промышленности СССР дает приказ об учреждении при этом объединении Управления «Плавучие средства».

В тот период плавучие средства трестов морского бурения «Артемнефть» и «Сталиннефть» были переданы в состав нового управления. Они состояли, в основном, из маломерных катеров «Транспортник», «Габала», «БМК-90», 20 тонных самоходных плавкранов и барж

23 ноября 1949 года на заседании бюро ЦК КП (б) Азербайджана рассматривался кадровый

вопрос в соответствии с решения правительства в области разработки морских нефтяных месторождений.

Академик Академии наук Азербайджанской ССР, доктор геолого-минералогических наук Ахад Ягубов был назначен начальником объединения «Азербайджаннефть», а руководитель Треста морского бурения Юсиф Сафров утвержден его заместителем. В ходе заседания бюро Джавад Гасымзаде назначается на должность начальника объединения «Азнефтьразведка», а геолог Баба Бабазаде его заместителем.

После этого решения Совета министров руководитель объединения «Азнефтьразведка» Сабит Оруджев назначается заместителем министра нефтяной промышленности СССР и начальником Управления «Главморнефть».

В Государственном архиве РФ хранится письмо заместителя начальника объединения «Азербайджаннефть» Ящина в Москву- заместителю министра госконтроля СССР. В этом письме, которое было написано в октябре 1951 года, указаны некоторые интересные статистические данные об Управлении «Плавучие средства» объединения «Азербайджаннефть». Например, в тот период Управление «Плавучие средства» объединения «Азербайджаннефть» уже располагало 149 самоходными и 24 самоходными плавучими средствами. Сообщалось, что находящиеся на балансе Управления «Плавучие средства» подразделялись на две группы. Специализированные судовые краны и вспомогательные служебные краны. Среди специализированных судов самоходные краны «Нельсон Степанян», «Владимир Багиров», «Азербайджаннефть», «Мир Башир Гасымов», несамоходный судовой кран «Азербайджан», буксирные суда и несамоходные баржи, все они были задействованы в разгрузке грузов на Нефтяных камнях.

Также следует отметить, что в тот период плавучие средства находились в распоряжении Министерства нефтяной промышленности. Было решено о создании при самом министерстве судоремонтной базы для ремонта этих средств. Однако министр нефтяной промышленности Н. Байбаков, принимая во внимание затягивание строительства судоремонтной базы на 3-4 года, просит временно до 1955 года передать Бакинскую судоремонтную верфь Министерства морского флота Министерству нефтяной промышленности. Совет министров СССР принимает эту просьбу министра.

«Черные камни» становятся «Нефтяными камнями»...

Территория, находящаяся в 40 км к востоку от Апшеронского полуострова и именуемая рыбаками «Черными камнями», давно привлекала внимание геологов. Наблюдение признаков нефти на поверхности черных камней повысило особое внимание к этой территории. Наконец, в 1946 году на Черные Камни организовывается большая экспедиция Академии наук Азербайджанской ССР. Ученые подтверждают наличие нефтяных месторождений на дне моря на этой территории. Первый десант нефтяников, высадившихся на Нефтяные Камни 14 ноября 1948 года, был в составе руководителя десанта Николая Байбакова, автора идеи о морских залежах нефти, начальника созданного в 1947 году объединения «Азнефтьразведка» Сабита Оруджева, геолога Агакурбана Алиева и специалиста по буровым работам Юсифа Сафарова. Капитаном морского буксира «Победа», на котором плыл десант, был один из опытных послевоенных каспийских капитанов Аждар Садыхов. Этот визит призван был прояснить решение по бурению нефтяных скважин вокруг Черных камней и принять конкретные меры. Однако всплывал вопрос: где должны были жить бурильщики, инженеры и нефтяники? Этот вопрос очень беспокоило специалистов, и было принято решение, для создания плацдарма бурения использовать отслуживший свой срок корабль «Чванов». Его отбуксировали в зону Нефтяных Камней и затопили на заданной точке. Каюты корабля «Чванов» выделяют для отдыха нефтяников. Летом 1949 года бригада будущего Героя Социалистического труда Михаила Каверочкина приступает к бурению первой скважины, давшей 7 ноября того же года долгожданную нефть.



Первые скважины в море. Месторождение «Нефтяные камни» было построено на этой территории.

Буровые работы продолжаются до конца года, а в первые месяцы 1950 года работа еще больше усиливается. В результате утверждаются перспективы бурения на территории Черных камней, и начинается строительство здесь эстакад. Таким образом, Черные камни переименовывают в Нефтяные камни.

Однако скалы на этой территории не позволяют приближению танкеров. И перед нефтяниками встает очередной вопрос: Как доставить добытую на Нефтяных камнях сырую нефть на берег?

Добыча нефти промышленным способом обязывало к доставке сюда крупных буровых установок, больших стройматериалов и т.д. Прodelать эту работу посредством простых судов было не просто. Что делать?

Помимо этого возникал вопрос, как организовать прибытие и отбытие нефтяников на море?

Вопросов много...

Сохраненный в Государственном архиве РФ документ дает ясное представление о созданных проблемах, возникших с доставкой, добываемой на Нефтяных камнях нефти на берег.

В письме, адресованном 17 января 1950 года Н. Байбаковым заместителю председателя Совета Министров СССР Л.Берию, упоминается бурение в ноябре 1949 года в районе Нефтяных камней первой разведывательной скважины и добыча 110 тон нефти, также отмечается, что для хранения нефти нет соответствующих резервуаров, и проводится бурение еще двух скважин.

Подчеркивается, что до строительства стационарных баков существует необходимость во временных плавучих баках для налива и хранения нефти.

По мнению министра, эту проблему, возможно, решить, доставив на Нефтяные камни, вышедшие из строя нефтеналивные суда. В письме сообщается, что в Баку 4 года без пригодности к плаванию стоит металлическая нефтеналивная баржа №13. Для временной эксплуатации этой баржи необходимо всего 200 тыс. рублей для ремонта. Н.Байбаков просит Л. Берия оказать содействие в ремонте этой баржи и передачи ее Министерству промышленности. После переписки Л.Берий подписывает соответствующий приказ о ремонте баржи №13 и передаче во втором квартале 1950 года Министерству нефтяной промышленности...

Этот факт также доказывает, что невозможно представить организацию и транспортировку нефтедобычи в Каспийском море, в частности разведочные работы на морском шельфе, установку гигантских пластов и подводных трубопроводов без участия специализированных судов различного назначения.

А это значит, есть необходимость в новом флоте...

Предложение о создании нефтепромыслового флота

Среди сохраненных в архиве документов «Главморнефть» 1950 года, есть объяснительное письмо с грифом «совершенно секретно». Кстати, следует отметить, что многие годы все документы относительно разведывательно-поисковых работ на нефтяных месторождениях, а также буровых работ хранились под грифом «совершенно секретно».

В объяснительном письме подчеркивается важность создания специального флота для разработки нефтяных месторождений: «Известно, что если в море проводятся буровые работы, то большая роль в этом отводится флоту. Флот должен располагать мощными буксирными судами, плавучими кранами большой грузоподъемностью для перевозки и установки, сухогрузными баржами, пассажирскими катерами для нефтяников и т.д. »

В документе также отмечается, что согласно информации на 1 января 1951 года, в распоряжении Управления «Плавучие средства» объединения «Азербайджаннефть» находится 171 судно, из них 150 самоходные. Флот в 1950 году в связи с увеличением работ в море усилился на 60 процентов по сравнению с 1949 годом. При этом все еще существовала необходимость в еще большем усилении флота. Поскольку правительство поставило перед нефтяниками требования о ежегодном увеличении добычи нефти.

В очередном указе министра нефтяной промышленности СССР от 6 января 1950 года с грифом «совершенно секретно» требовалось увеличить добычу нефти в морских нефтяных месторождениях объединения «Азербайджаннефть» с 1208 т. в 1949 году до 1500 т. в 1950 году.

Перед нефтяным трестом «Гюрган-нефть» ставилась особая задача, было дано поручение о разработке в 1950 месторождений «Нефтяные камни» промышленным способом. В то же время поступило распоряжение о подготовке проектных документов для строительства до октября 1950 года на острове Чилов в районе Нефтяных камней эстакады протяженностью 2 км.

Министерству транспортного машиностроения СССР было поручено до мая 1950 года передать объединению «Азербайджаннефть» подготовленный на базе теплохода «Большая Волга» судовой кран. Помимо этого, было получено распоряжение о передаче 15 катеров ПМ-351, 5 моторных катеров БМК-90, 3 баркаса для тушения пожара, 1 скоростной катер типа «Большой охотник».

Как видно, уже с начала 50-х годов были начаты определенные работы в области обеспечения Каспийских нефтяников специальными плавучими средствами. 10 апреля 1951 года на



Закладка жилого массива в открытом море.

заседании бюро ЦК КП (б) Азербайджана также уделяется особое внимание вопросу обеспечения морских нефтяных месторождений необходимыми устройствами.

Заводу «Парижская коммуна» поручается в кратчайшие сроки завершить ремонт судов «Владимир Багиров», «Бясти Багирова», «Азербайджан», «Бдительный» и «На вахте».

Завод «Вано Стуруа» получает распоряжение о реконструкции трех буксирных судов.

В 1952 году принимается решение о бурении новых скважин на Нефтяных камнях. В то же время замминистра нефтяной промышленности СССР в первом квартале того же года подписывает приказ №50 о строительстве на Нефтяных камнях эстакады длиной 5 км, сдаче в эксплуатацию оснащенного специальным оборудованием судна, строительстве жилого участка площадью 3 кв. м.

Помимо этого, заводу «Красные Баррикады» поручается построить и передать объединению «Азербайджаннефть» во втором квартале года два судовых крана, в третьем один судовой кран, а в ноябре еще два судовых крана.

В связи с увеличением добычи нефти из Каспийского моря с начала 50-х годов прошлого столетия приобретаются новые специальные плавучие средства. В 1952 году на астраханском заводе «Красные баррикады» строится универсальный самоходный морской кран.

В марте 1952 года Совет министров СССР дает очередное распоряжение относительно Нефтяных камней. В распоряжение говорится, что для эксплуатации Нефтяных камней необходимо закупить в 1952-1953 гг. пять малотоннажных танкеров, в том числе в 1952 году 1100 тонный один танкер из Финляндии, а в 1953 году еще четыре танкера.

Самое интересное заключалось в том, что в связи с ростом добычи нефти на Каспии требова-

лось еще более мощные плавучие средства. Увеличение объема проделанных работ приводило к необходимости повышения грузоподъемности судовых кранов.

В документе, сохраненном в Российском государственном архиве экономики, указано, что в 1952 году во флоте нефтяной промышленности числились 214 судов, построенных на заводах «Красное Сормово», «Красные баррикады», а также на Ленинградском, Бакинском, Астраханском предприятиях.

В то же время Министерству судостроительной промышленности СССР было предложено разработать план производства в 1953-1955 гг. плавучих судовых кранов грузоподъемностью 100-150 т., а также специальных судов, предназначенных для проведения разведки в море. Время требовало производство более крупных судовых кранов.

В декабре 1952 года Совет министров СССР принимает решение о создании Бакинского филиала завода «Красное Сормово» Министерства транспортного машиностроения СССР.

А это означало, что правительство предпочитало для эксплуатации в Каспийском море плавучие средства, произведенные непосредственно на месте.

Спрос на морские кадры

В 1950-х годах советское правительство, будучи уверенным в перспективах добычи нефти со дна моря, начинает заботиться о подготовке специалистов в этой области. В январе 1952 года решение Совета министров СССР Плановому комитету СССР поручается представить предложения об организации морской школы с целью подготовки специалистов для объединения «Азербайджаннефть».

10 июля 1952 года Совет министров СССР принимает решение о подготовке специалистов для объединения «Азербайджаннефть» Министерства нефтяной промышленности.

В данном решении говорится: «Поручить Министерству морского флота учредить филиал Бакинской морской школы для приема 150 учащихся по специальностям судоводителей и судомехаников». В будущем планировался прием до 600 человек.

Таким образом, с целью подготовки дипломированных специалистов для объединения «Азербайджаннефть» создается филиал Бакинской морской школы и в 1952-1953 учебном году 150 учащихся начинают осваивать азы судоводителей и судомехаников.

Здание Бакинского техникума машиностроения отводится для этой школы и 1 сентября 1952 года начинаются занятия.

Лауреаты Сталинской премии Л. Межлумов, С. Оруджов и Ю. Сафаров. Апрель, 1951 год.



В 1953 году в этот филиал поступают еще 360 человек.

Касаясь вопроса подготовки кадров, следует отметить, что в послевоенные годы суда и их команды Каспийского флота, и в целом все моряки СССР, отправляющиеся в зарубежные страны, избирались с особым вниманием. С целью усиления контроля в этой области Совет министров СССР принимает решение «О мерах по укреплению кадров на судах зарубежного плавания и поощрению работников морского флота».

В том же 1950 году в зарубежные страны отправлялись 15 судов «Касптанкер» и «Каспфлот». Выбором кадров для управления этими судами руководила Азербайджанская партия, капитанов и их помощников утверждало бюро Центрального комитета.

В 1950 году для двух флотов были утверждены 292 человека. Из них 248 человек работали на судах зарубежного плавания.

В тот период при ЦК КП (б) Азербайджана действовала комиссия по кадрам для кораблей, отправляющихся в заграницу. Комиссия была ответственна за выбор капитанов и помощников капитана судов зарубежного плавания. Конечно же, весь этот процесс считалась политической работой, и советское государство придавало особое значение политработе в пароходстве.

Легенда и истина об «Острове семи кораблей»

В конце 1951 года Министерство государственного контроля СССР направляет заместителю председателя Совета министров СССР Л. Берию письмо о недостатках в объединении «Азербайджанморнефть» в области эксплуатации плавучих средств. Данное письмо было вынесено на обсуждение в ходе заседания коллегии Министерства нефтяной промышленности. Н. Байбаков связал эту проблему с нехваткой кадров и трудностями на судоремонтной базе. При этом с целью улучшения работы «Азербайджанморнефть» подготавливается соответствующее проектное решение Совета министров. В письме Министерства нефтяной промышленности адресованном правительству отмечается, что усиление объединения «Азербайджанморнефть» за последние два года за счет специализированных судов флота, а также в связи с увеличением служебных работ в море появилась необходимость в создании конторы специализированных судов при объединении. Помимо этого, Министерство нефтяной промышленности просит от правительства семь непригодных к плаванию кораблей для затопления в море с целью создания защитного сооружения от волн для плавучих средств «Азербайджанморнефть». Видимо, созданный в те годы «Остров семи кораблей» в связи закладкой Нефтяных камней, имеет отношение к этому обращению министерства нефтяной промышленности.

На протяжении многих лет ходят легенды о затопленных для закладки основания Нефтяных камней семи кораблей. Например, говорят, что здесь затоплен также пароход «Зороастр» братьев Нобель.

В 1952 году писатель Иосиф Осипов издал книгу под названием «Остров семи кораблей». Произведение, полностью посвящено истории закладке Нефтяных камней. Однако, автор из затопленных на территории Нефтяных камней кораблей отмечает название лишь двух судов. Речь идет о кораблях «Чванов» и «Ленкоранец».

Еще летом 1949 года во время начала буровых работ в этом районе близлежащие скалы, именуемые Черными камнями, служили основанием. Однако вскоре этого было недостаточно для выполнения расширенных буровых работ. Для создания плацдарма бурения решили использовать отслуживший свой срок корабль «Чванов», отбуксированный в зону Нефтяных Камней и затопленный на заданной точке.

Впоследствии с увеличением работ еще один корабль «Ленкоранец» был доставлен в этот

район и затоплен. Кстати, в своем очерке И. Осипов пишет, что корабль «Ленкоранец» в свое время носил название «Царевич Николай». По словам автора, поскольку в районе Черных камней мелководье, часть затопленных кораблей оставалась на поверхности воды. Порой инженеры, геологи и строители жили в каютах этих кораблей.

В книге повествуется, что на территории Черных камней затоплено семь кораблей, при этом нет ссылок на какой-либо документ или книгу. Однако среди пожилого поколения бакинцев также ходит легенда о «Семи кораблях».

В Российском государственном архиве экономики хранятся документы с печатью и подписями о затоплении кораблей в районе Нефтяных камней с целью создания плацдарма бурения.

Из документов известно, что Министерство нефтяной промышленности СССР обращается в Совет министров о выделении семи непригодных к плаванию кораблей для затопления в районе Нефтяных камней с целью создания надежного основания и защиты оборудования от ветра и волн.

В декабре 1951 года Совет министров СССР готовит проектное решение с целью еще большего улучшения работы объединения «Аземорнефть». В четвертом параграфе проекта говорится: Поручить Министерству морского флота:

б) Обеспечить в течение месяца передачу Министерству нефтяной промышленности семи непригодных к плаванию кораблей для затопления их в районе нефтяного месторождения «Нефтяные камни» с целью временной защиты от волн плавучих средств объединения «Азербайджанморнефть».

Проектное решение Совета министров направляется в соответствующие министерства с тем, чтобы были выдвинуты предложения относительно решения.

После обсуждений, заместитель министра морского флота С. Баев в письме Совету министров от 14 января 1952 года предлагает для затопления в море выделить не семь, а пять кораблей.

В письме замминистра указан список этих судов: «Памяти 26-ти» (1070 т.), «Луначарский» (1400 т.), «Самарканд» (1300), «Искра» (1200) и «Советская Грузия» (1200). Таким образом, вслед за кораблями «Чванов» и «Ленкоранец» еще пять судов затопляются в районе «Нефтяных камней» и с целью организации работ на месторождении создается искусственный «Остров семи кораблей». Отметим, что среди этих судов нет названия корабля «Зороастр».....

Как был создан Каспийский морской нефтепромысловый флот?

В начале 1950-х годов значительно увеличивается объем работ в области разведки и разработки морских месторождений, для еще более плодотворной организации добычи нефти на Каспии возникает необходимость в создании специального флота.

19 января 1953 года Совет министров СССР принимает решение об «Улучшении организации добычи нефти на морских месторождениях Азербайджанской ССР».

Поскольку уже в 1952 году по сравнению с 1950 годом объем добываемой нефти на морских месторождениях вырос до 80 процентов.

Однако геолого-разведывательные работы в море, ход работ в области бурения новых скважин не удовлетворяло правительство, предусматривалось принятие соответствующих дополнительных мер. Среди этих мер особое внимание занимало создание флота, служащего нефтяным месторождениям на Каспии.

После этого, 22 января 1953 года министр нефтяной промышленности СССР Н. Байбаков под-

писывает приказ № 144, предусматривающий принятие соответствующих мер по еще большему улучшению работ по добыче, бурению и разведке на морских нефтяных месторождениях Азербайджанской ССР.

В 12 параграфе указа говорится: Ликвидировать Управление «Плавучие средства» объединения «Азербайджаннефть» и учредить в составе объединения «Азербайджаннефть» управление «Каспнефтефлот». Тем самым, дается старт созданию нового флота в области Каспийской нефтяной промышленности - Каспийского нефтепромышленного флота.

На должность начальника управления Каспнефтефлота назначается Василий Яшин. Новый флот регистрируется в Министерстве финансов СССР 20 апреля 1953 года под номером 1062.

В первые годы создания официальное название нового флота в документах было следующим: Государственное управление нефтепромышленного флота «Каспморнефтефлот».

В 1954 году создается Министерство нефтяной промышленности Азербайджанской ССР, и этот флот передается под распоряжение нового министерства. А устав флота утверждается

Пеерекачка нефти на танкер «Крестьянин» на Нефтяных камнях. 1959 год.



в декабре 1954 года. В первом параграфе устава говорится, что «Каспморнефтефлот» непосредственно функционирует при Министерстве нефтяной промышленности Азербайджанской ССР.

Главная задача управления - строительство морских скважин и эстакад, разведывание новых нефтяных месторождений, сооружение и демонтаж работ в открытом море.

В тот период в составе «Каспморнефтефлот» числились морские транспортные конторы «Бухта Ильича», «Остров Чиров» и «Артём-Остров», а также специализированные судовые и строительные конторы.

В сентябре 1954 года Совет министров СССР принимает решение о серьезных недостатках в области ремонта обслуживающих морские нефтяные месторождения судов и эксплуатации флота. Согласно проверке правительства, из 270 судов различного типа нефтепромыслового флота пригодны к плаванию всего 90. Остальные 35 судов находятся на ремонте, 115-и судам необходим ремонт, а 30 катеров полностью выведены из эксплуатации. Принимая во внимание все это, министр нефтяной промышленности СССР подписывает указ о скорейшей сдаче в эксплуатацию нового судоремонтного завода в Баку, завершении строительства на заводе «Красные баррикады» двух плавучих доков и передаче одного из них Министерству нефтяной промышленности Азербайджанской ССР.

В конце 1955 года сдается в эксплуатацию новый судоремонтный завод в составе «Каспнефтефлот». В те годы название флота на официальных бланках указывалось так: «Государственное управление каспийского нефтепромыслового флота «Каспнефтефлот».

Впоследствии в Азербайджане было ликвидировано Министерство нефтяной промышленности, и Каспийский нефтепромысловый флот был включен в состав объединения «Азернефть». С 1978 года, это управление, долгие годы действующее при объединении «Азернефть», а в последующие годы и в газовой промышленности, переименовывается в «Каспнефтегазфлот».

Немного забежав вперед, напомним, что после обретения Азербайджанской Республикой государственной независимости, Каспийский нефтепромысловый флот долгие годы функционировал в составе Государственной Нефтяной Компании Азербайджанской Республики (ГНКАР). И только в 2013 году с созданием закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» этот флот был передан под распоряжение акционерного общества.

Достижения и потери на Нефтяных камнях

После запуска добычи нефти промышленным способом в Каспийском море происходят большие изменения и в области нефтеперевозок. С каждым годом растет транспортировка танкерами Каспийского государственного морского пароходства нефтепродуктов из Баку. Если в 1954 году объем перевозок составлял 7451,2 т, то в 1956 году эта цифра составила 8012,5 т. Также увеличивалась доставка нефтесырья на бакинские нефтеперерабатывающие заводы из нефтяных месторождений на Нефтяных камнях, острове Чилев и в Нефтьчале.

В 1958 году прогнозировалась транспортировка 1,5 млн. тон нефти из Сталинграда для переработки в Баку. Все это требовало пополнения Каспийского государственного морского пароходного управления, а также Каспийского нефтепромыслового флота новыми судами, специальными плавучими средствами. Работа нефтепромыслового флота заключалась в обеспечении всех процессов по нефти и газодобычи на континентальном шельфе, строительстве морских платформ, установлении эстакад, проведении нефтепроводов, геологических и географических разведывательных работ, обеспечении пожарной безопасности во время нефтедобычи, а также в доставке нефтяников на рабочие места.

В тот период впервые в мире на Нефтяных камнях в открытом море закладывался город на сваях. Роль Каспийского пароходства в создании этого чудо-города была незаменимой. В те годы высоко оценивали напряженную работу азербайджанских специалистов в области разведки и разработки морских нефтяных месторождений. В 1951 году геолог Агагурбан Алиев, буровые мастера Гурбан Аббасов и Михаил Каверочкин, инженеры Насрулла Бабаев, Александр Камладзе, Врам Малик-Пашаев, Виктор Ногаев, Сабит Оруджев, Юсиф Сафаров, Ахад Ягубов и другие были удостоены Сталинской премии.

9 июня 1952 году председатель Совета министров СССР И. Сталин подписывает распоряжение о награждении руководителей, инженер-техников и рабочих, принявших непосредствен-

ное участие в открытии нефтяного месторождения «Нефтяные камни». В целом для премий было выделено 281.250 рублей.

Не обошлось здесь и без человеческих жертв.

В ночь с 10 на 11 декабря 1952 года в Каспийском море шторм силой 11-12 бал разрушает расположенный на западе Нефтяных камней разведывательную платформу №22. На помощь прибывает катер «Марти», однако сильные волны не позволяют приблизиться на место трагедии. В результате погибают пять бурильщиков. Н. Байбаков письменно докладывает об этой трагедии Л. Берия. Также сообщалось, что 4 декабря во время разгрузки танкера «Андога» произошла авария, погибли пять рабочих.

Распоряжением Совета министров СССР от 17 декабря 1952 годам семьям погибших была оказана разовая помощь и выделено 40 тыс. руб. для организации похорон. Следует отметить, что в Историческом архиве РФ, где хранятся эти документы, других документов о трагедии нет. В архивной папке указано: «Другие документы уничтожены...»

В ноябре 1957 года сильные ветер и шторм на Нефтяных камнях привели к гибели первой бригады бурильщиков во главе с бригадиром М. Каверочкиным, природная стихия унесла жизнь 22 нефтяников.

«Касптанкер» и «Каспфлот» вновь объединяются

В преддверии добычи нефти промышленным способом в Каспийском море и создания специализированного нефтепромыслового флота возникает необходимость в проведение определенных кадровых перестановок и структурных изменений. Начальника политотдела «Каспфлот» М. Ханмамедова отправляют пополнить знания в Академию Министерства морского флота СССР в Москве. Поэтому решением ЦК КП Азербайджана он освобождается от занимаемой должности и на эту должность назначается Мусеиб Панахов.

А в 1953 году пароходные управления «Касптанкер» и «Каспфлот» вновь объединяются, и создается единое Каспийское морское пароходное управление. В 1961 году в состав этой структуры также входит Астраханское пароходное управление «Рейдтанкер».

В чем заключалась необходимость в повторном объединении Каспийского морского пароходного управления, разделенного в 1938 году по распоряжению правительства СССР на две части?

М. Багиров подробно отвечает на этот вопрос в письме, адресованном 22 апреля 1953 года председателю Совета Министров СССР Г.Маленкову. Сообщалось, что в Баку функционируют тесно взаимодействующие друг с другом 16 учреждений Министерства морского и речного флота СССР.

Каждое из этих учреждений непосредственно подчинено Министерству морского и речного флота СССР. Подчинение каждого по отдельности судоремонтного завода министерству не только негативно сказывается на планировании очередности ремонта судов между пароходными управлениями, но и в целом, усложняет ремонтные работы флота, ухудшает его техническое положение, рабочую силу, препятствует целенаправленному использованию материалов и оборудования. Объединение предприятий в одной управленческой структуре значительно упростило бы управленческую работу, позволило бы правильно организовывать ремонт судов, повысило бы техническое состояние флота.

М. Багиров напоминает, что и раньше было так. До 1938 года все предприятия и организации морского флота, в том числе пароходные учреждения функционировали в составе единого Государственного морского пароходного управления «Каспар», находящегося непосредственно

в ведении народного комиссариата. Помимо этого, порты в Махачкале, Краснодарске и Астраханское нефтеналивное управление «Рейдтанкер» находились в составе «Каспар», к тому же объем перевозок был больше, и работа шла полным ходом. Азербайджанский руководитель особо подчеркнул, что с организацией единого пароходного управления «Каспар» станет возможным оперативное управление работой флота, более продуктивное выполнение планов по перевозкам. Он упомянул, что в условиях единого руководства более эффективно будет использовано производственная сила в ходе ремонта, в частности восстановительных работ. М. Багиров также отметил, что было бы продуктивнее, если передать порты в состав пароходного управления. Помимо этого, он подчеркнул необходимость объединения в составе управления и строительных предприятий в области пароходства. В результате такого объединения предусмотрена ликвидация в административно-управленческом аппарате свыше 100 штатов, использование потенциала более 50 инженерно-технических рабочих в других сферах.

Список подлежащих к объединению предприятий был следующим: Каспийское морское нефтеналивное пароходное управление - «Касптанкер», Каспийское сухогрузное пароходное управление – «Каспфлот», Управление Каспийского морского пути- «Каспморпуть», Бакинский морской порт, судоремонтные заводы «Парижская коммуна», «Закфедерация», «Вано Стурау», строительное управление №10 и др. В списке значились 16 предприятий и организаций.

По началу, Министерство морского и речного флота СССР выступило против этого предложения Багирова. В письме, направленном в связи с этим заместителю председателя Совета министров Л. Кагановичу, подчеркивается, что «подобное объединение может нарушить нормальный процесс эксплуатации и создать затруднения в выполнении планов по перевозке».

Однако, заместитель председателя Совета министров не соглашается с этим мнением. В Государственном архиве Российской Федерации хранится по этому вопросу письмо, написанное Л. Кагановичем 16 мая 1952 года Г. Маленкову. В письме Каганович высказывает согласие с предложением Багирова и подчеркивает важность объединения структур.

18 мая 1953 года Совет министров СССР принимает решение об объединении Каспийского пароходного управления «Касптанкер» и «Каспфлот», и на их базе создать Каспийское государственное морское пароходное управление «Каспар» морского и речного флота СССР.

Помимо флота в состав нового пароходного управления «Каспар» перешли также все предприятия и организация «Касптанкер» и «Каспфлот», Бакинский порт, Махачкалинский и Краснодарский порты, судоремонтные заводы «Парижская коммуна», «Закфедерация», Бакинский док, строительное управление №10, центрально-проектное конструкторское бюро, Бакинская морская школа и еще несколько малых предприятий.

Кем является новый начальник «Каспар»?

После создания единого Каспийского пароходного управления 3 июня 1953 года на заседании бюро ЦК КП Азербайджана обсуждается вопрос назначения руководителя этого управления. В итоге на должность начальника Каспийского морского пароходного управления утверждается кандидатура начальника «Касптанкер» Николая Павловича Мухина.

Кто такой Мухин?

Н.Мухин родился в 1914 году в Рязанской области, с 1939 года член Коммунистической партии. Получил среднее техническое образование, в 1934 году окончил Бакинский морской техникум. С апреля 1950 года работал начальником «Каспфлот», а с июля 1952 года руководил управлением «Касптанкер».

На том же заседании бюро Центрального комитета, бывший начальник политотдела «Касп-

танкер» Талат Сейидмамедов был назначен на должность руководителя политического отдела «Каспар». Однако, вскоре в 1955 году Т. Сейидмамедов и Н. Мухин освобождаются от должности. Мухина сменяет в должности М. Ханмамедов.

Следует сообщить, что в 1954 году в «Каспаре» работало 14 тыс. человек, на балансе управления находилось 131 судно. Полтора года проработав начальником «Каспар», М. Ханмамедов по какой-то причине в июле 1956 года освобождается от этой должности и назначается первым заместителем начальника «Каспар».

А на должность руководителя управления утверждают кандидатуру заместителя председателя Совета министров Азербайджанской ССР Махмуда Рахимова.

Махмуд Джафаргулу оглу Рахимов родился в 1905 году. С 17 лет работал в системе Каспийского пароходства, получил среднее техническое образование в Баку. В первые годы Великой Отечественной Войны работал на должности заместителя начальника «Касптанкер», в 1942-1952 гг. был руководителем флота. Впоследствии, проработав определенное время заместителем председателя Совета министров Азербайджанской ССР, вновь назначается начальником Каспийского государственного пароходного управления.

В 1950-е годы благодаря напряженному труду моряков, портовых рабочих, работников области береговой службы, славных судоремонтников пароходство добивается больших успехов. В 1955 году объём грузоперевозок впервые, достигнув уровня 1940 года, превышает 15 млн. т.

В эти годы флот Каспийского морского пароходного управления расширяется за счет судов, построенных как в СССР, так и в зарубежных странах. В водах Каспия начинают ходить построенные в Швеции теплоходы «Карабах», «Ухта», в Финляндии «Чарчоу». Из Венгрии в Бакинский порт также доставляется сухогрузное судно типа «Тисса» с дедвейтом 1133 т.

В этот период также проводится большая работа в области обеспечения нефтеналивного флота новыми танкерами. Флот закупает 38 малотоннажных танкеров, и тем самым не остается надобности как ранее в перекачивании транспортируемой из Астрахани нефти в малотоннажные суда. За короткий срок Каспийский сухогрузный флот приобретает 13 судов для перевозки хлопка, лесоматериалов.

Али Байрамов или Гафур Мамедов?

По истечению времени в управлении хозяйством советского пароходства проводятся структурные реформы, направленные на еще большее развитие народного хозяйства пароходства.

Реформы продолжают в 1950-1960 гг.

Решением Верховного президиума ЦК КПСС от 12 апреля 1957 года ликвидируются политические органы Министерства морского флота - политические управления. После этого решения бюро ЦК КП Азербайджана также ликвидирует политотдел в Каспийском государственном морском пароходном управлении и взамен принимает решение о создании партийного



Н.П. Мухин. 1954 год.



М. Дж. Рахимов. 1954 год.

комитета.

В июне 1958 года управление речного транспорта при Совете министров Азербайджанского ССР переходит на баланс Каспийского Государственного морского пароходного управления.

В течение всех этих лет, учебное заведение, которое сначала функционировало как Бакинский морской техникум, а потом как Бакинская мореходная школа, сыграло особую роль в обеспечении Каспийского Государственного морского пароходного управления специализированными кадрами. В июле 1958 годам начальник Каспийского государственного морского пароходного управления М. Рахимов и руководство Бакинской мореходной школы обращаются в ЦК КП Азербайджана назвать Бакинскую мореходную школу или в честь Али Байрам оглу Байрамова, или в честь Алигейдар Агакерим оглу Гараева.

Интересно, почему Али Байрамов или Алигейдар Гараев?

Оказывается, большевик Али Байрамов получил в 1904 году образование в Бакинской мореходной школе, однако после в связи с политической деятельностью отошел от пароходства.

А Алигейдар Гараев был одним из большевиков, проявивших активность в создании советской власти. В первые годы советской власти работал на должности комиссара юстиции, трудовых, военных и военно-морских дел.

В обращении, адресованном в Центральный комитет о присвоении Бакинской мореходной школе имен одного из этих большевиков, говорилось, что с такой же просьбой группа курсантов обратилась в редакцию газеты «Каспийский коммунист». Они выступили с предложением о присвоении Бакинской мореходной школе или имени бывшего выпускника этой школы Али Байрамова или выдающего революционера Никифора Рогова.

Однако ни одно из этих предложений не получает одобрения. Транспортный отдел ЦК КП Азербайджана, принимая во внимание, что именами предложенных лиц названы районы, поселки, улицы и т.д., предлагает присвоить Бакинской мореходной школе имя Героя Советского Союза, моряка Черноморского флота Гафура Мамедова. В письме упоминается также краткая история героизма Гафура Мамедова. В августе 1941 года он служил связистом в 323-м морском пехотном батальоне 56-й армии Закавказского фронта. Гафур Мамедов проявил героизм в тяжелых боях близ города Туапсе. 19 октября 1942 года Гафур Мамедов, отражая нападение фашистской армии, уничтожил 13 солдат вражеской армии и 1 состав миномета. В 1943 году Гафуру Мамедову было присвоено звание Героя Советского Союза.

По мнению авторов письма, присвоение имени Гафура Мамедова школе усилит патриотический дух среди курсантов, способствует еще большему укреплению нерушимой дружбы народов СССР.

23 сентября 1958 года на заседании бюро ЦК КП Азербайджана принимается решение о присвоении Бакинской мореходной школе имени Героя Советского Союза Гафура Мамедова.

Почему Махмуд Рахимов не стал Героем Соцтруда?

5 июля 1960 года на заседании бюро ЦК КП Азербайджана утверждается предложение о представлении группы сотрудников «Каспар» к государственным наградам за заслуги в своевременном выполнении государственных планов по перевозкам грузов народного хозяйства и применении новой техники.

В списке лиц, представленных к награде, числились 111 человек. Было предложено присвоить 10-м сотрудникам орден Ленина, 28 - орден Красного знамени и другие ордена и медали.

По решению ЦК начальник пароходного управления Махмуд Рахимов и машинист теплохода

«Инженер П. Пустошкин» Петр Мельников были представлены к получению звания героя социалистического труда.

Однако, приблизительно через две недели после этого, поступает письмо с подписью председателя президиума Верховного совета СССР Леонида Брежнева в ЦК КП Азербайджана. Выясняется, что кто-то из управления «Каспийского пароходства» направил в Верховный Совет СССР анонимное письмо, в котором утверждал, что в список внесены недостойные награды лица....

То самое анонимное письмо с подписью «группы моряков» и другие переписки по этому вопросу, хранятся в Архиве политических документов Управления делами Президента Азербайджанской Республики. В данном письме отмечено, что якобы «40 процентов из лиц, представленных к награде, азербайджанцы и они, в основном бездельники и шовинисты».

По распоряжению Л. Брежнева создается специальная комиссия по расследованию деятельности представленных к награде лиц. Подготавливаются соответствующие справки. Выясняется, что к награде действительно представлены достойные работники. Касательно их национальной принадлежности: 35 были азербайджанцами, 54 - русскими, 7 - украинцами, 2-татарами.

В связи с тем, что написанное письмо о награде носило клеветнический характер, комиссия принимает решение о принятии мер по выявлению его автора. Сложно сказать стало ли известно имя доносчика или нет, поскольку в архиве нет документов по этому вопросу. Однако, действительно в 60-е годы в Каспийском государственном морском пароходном управлении азербайджанцев было немного, и их продвижение кого-то раздражало... Хотя это управление всегда было одним из самых ведущих предприятий Азербайджана и то, что среди работников было больше представителей местного народа не должно удивлять..

И еще.... К сожалению, среди 27 советских моряков, получивших указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 августа 1960 года почетное звание Героя Соцтруда, было имя всего одного человека из Каспийского государственного пароходного управления: машиниста теплохода «Инженер П. Пустошкин» Петра Мельникова. Махмуду Рахимову не дали звание Героя Соцтруда. Видимо, анонимное письмо все же повлияло на мнение высших инстанций...

По этому указу Махмуд Рахимов был награжден орденом Ленина. Этим высшим орденом были награждены еще 10 сотрудников Каспийского государственного морского пароходного управления, 25 нефтяников-орденом Красного знамени, 37 - орденом знака Почета.

Это награждение было высокой оценкой данной напряженному труду Каспийских моряков, их значимой роли в системе народного хозяйства страны.

Печатные издания моряков и ...

Еще в 20-е годы прошлого столетия духовное воспитание каспийских моряков, в частности вопрос «революционной бдительности» всегда находился в центре внимания советской власти. Эта работа проводилась посредством организации в пароходстве политических управлений, созданием института комиссариата и, наконец, печатных органов. Для освещения жизни моряков и проблемы пароходства были созданы соответствующие печатные органы. Несмотря на то, что в Москве печатные издания морского транспорта функционировали в 20-х годах, в Баку стало возможным издание газет для моряков лишь в начале 30-х годов.

Пароходное управление стало издавать газеты с апреля 1931 года под названием «Шторм», «Ураган», а с 1932 года по январь 1953 года – «Каспийские большевики», «Большевик Каспия». С января 1953 года эти газеты были переименованы в «Каспийский коммунист» и «Коммунист Каспия». С 1 января 1963 года по неизвестным причинам издание газеты было

приостановлено, однако вскоре этот вопрос вновь стал актуальным, и 3 апреля 1964 года на заседании бюро ЦК КП Азербайджана было дано разрешение на издание газет под названиями «Моряк Каспия» и «Каспийский моряк».

В настоящее время газета продолжает издаваться под названием «Море».

24 апреля 1966 года в Каспийском море происходит очередная трагедия. Самолет «Ил-14» Гражданского авиационного флота, потерпев крушение, падает в море, на борту находилось 32 пассажира и члена экипажа. Поисками тел погибших, конечно же, занимаются каспийские моряки.

В поисковых работах были задействованы сотрудники «Каспнефтефлот» и Каспийского военного флота. Каспийские моряки, вновь продемонстрировав героизм и выносливость, работали с 24 апреля по 8 мая в условиях шторма. Позже, за результат напряженного труда 39 сотрудников флота были награждены Почетным Указом Президиума Верховного Совета Азербайджанской ССР.

Изменяются особенности перевозок на Каспии

В 60-е годы прошлого столетия характер выполняемых перевозок на Каспийском море изменяется, удельный вес нефтеперевозок растет с каждым разом. Принимая во внимание все это, в 1960 году в Каспийском государственном морском пароходном управлении вновь проводятся структурные изменения. Астраханское рейдовое пароходство переходит в состав Каспийского Государственного морского пароходного управления.

Какая была необходимость в проведении этих изменений?

В те годы заместитель министра морского флота СССР Савинов в интервью корреспонденту газеты «Водный транспорт» внес ясность в этот вопрос. Заместитель министра отметил, что недавно было принято решение о создании единого Каспийского морского пароходного управления и созданная в Астрахани Северное Каспийское управление было передано в распоряжение Каспийского пароходства.

Замминистра в интервью упоминает, что частые штормы парализуют движение судов, затягивается доставка грузов, что приводит к увеличению себестоимости перевозки. В последние годы для Каспия были построены танкера типа «Олег Кошевой» дедвейтом 4700 т, со скоростью хода 11 узлов и максимальной осадкой 4 м. Приобретение подобных судов позволяло осуществлять транспортировку нефтепродуктов напрямую из Баку в Астрахань и из Астрахани в Махачкалу.

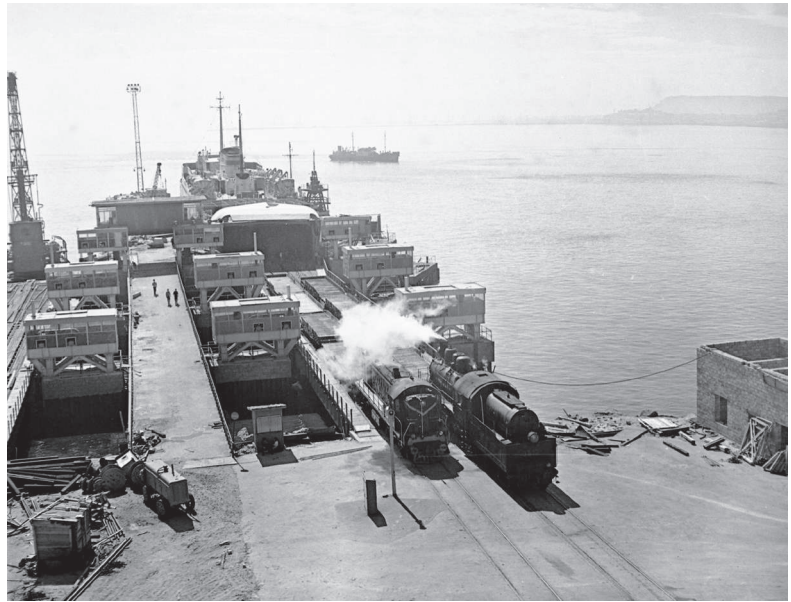
Замминистра для сравнения приводит цифры: В 1959 году по сравнению с 1958 годом в Астрахань было доставлено больше груза. Прогнозировалось увеличить эту цифру в 4 раза в 1960 году. С другой стороны, уже в 1960 году 44 процента доставляемой из Баку нефти транспортировалась без выгрузки в Астраханском рейде.

Ожидалось в ближайшие годы увеличение и этой цифры.



Издаваемые под разными названиями газеты Пароходного управления.

Создание единого пароходства способствовало повышению объема и сухогрузных перевозок на севере Каспия. Только в 1959 году сухогрузные перевозки в этом направлении увеличились в 2,6 раза по сравнению с 1954 годом. Рост перевозок требовало комплексного решения проблем по созданию современного берегового хозяйства, и подобное изменение было проведено в Каспийском пароходстве. В результате обновления в тот период в связи со структурными изменениями, значительно расширилась и география передвижения судов Каспийского Государственного морского пароходного управления.



Паром «Советский Азербайджан» в Баку. 1965 год.

С 1960 года суда Каспийского Государственного морского пароходного управления начинают выходить в дальние плавания, перевозить различные грузы в порты Европы, Азии и Африки.

В начале 1960-х годов на заводе «Красное Сормово» по заказу был построен паром «Советский Азербайджан» для линии Баку — Красноводск.

Его вместимость — 30 железнодорожных вагонов и 290 пассажиров. Скорость хода 16 узлов. Водоизмещение 5800 т. Это было важным шагом, предпринятым в истории Каспийского морского транспорта. На то время Баку — Красноводск считался крупнейшей паромной переправой в Европе. В 1962 году новый паром был готов к плаванию по маршруту Баку-Красноводск.

На самом деле, идея о создании подобной паромной переправы появилась еще в 30-е годы. Однако с началом войны эта идея, можно сказать, была забыта. Поэтому сдача в эксплуатацию паромной переправы Баку-Красноводск была новшеством не только для Каспийского морского пароходства, но и для системы морского флота СССР, в целом.

С 1964 года суда Каспийского морского пароходства получают выход в Мировой океан через Волго-Балтийский канал.

Усовершенствование нефтепромыслового флота

Изменение особенностей выполняемых перевозок в Каспийском море с 60-х годов сказывается и на созданном несколько лет назад нефтепромысловом флоте.

Вернее, в начале 1960-х годов по сравнению с 1953 годом — годом создания нового флота, значительно изменяется объем и процесс добычи нефти из моря.

Начиная с середины 50-х годов, начинаются разведывательные работы в более глубоких слоях Каспийского моря. В то же время в эти годы наряду с нефтью начинаются поисково-разведывательные работы по добыче природного газа из моря. Поэтому в связи с освоением новых морских нефтегазовых месторождений расширяется сфера деятельности новых плавучих сооружений, меняется качество этой работы, усложняются технологические операции. Отныне судовые краны и специальные плавучие сооружения должны были быть готовы к работам в

более глубоких слоях моря, к еще большей нефтегазовой добыче. Основной сферой деятельности нефтепромыслового флота оставались разведка, добыча, сбор, хранение и транспортировка нефтепродуктов, строительство нефтяных платформ, подводных нефтяных трубопроводов и других производственных объектов.

В то же время флот также выполнял работы по обеспечению новых производственных объектов необходимыми материалами, различным оборудованием, по обслуживанию несамоходных плавучих сооружений, предотвращению разлива нефтепродуктов в результате аварии, устранению последствий несчастных случаев, оказанию медицинской помощи персоналу в случае необходимости и др.

Следовательно, из-за изменения объема и процесса работы необходимо было также модернизировать и более усовершенствовать нефтепромысловый флот. С этой точки зрения уже начиная с 60-х годов перед Государственным научно-исследовательским проектным институтом «Морнефтегазпроект» ставятся большие задачи.

Так, если в 50-е годы на Каспии можно было ограничиться крановыми судами грузоподъемностью 20 тыс. т., то уже в 60-е годы подобные крановые суда затруднились выполнять поставленные задачи. Вследствие этого, для управления «Каспнефтефлот» заказываются новые крановые суда, повышается грузоподъемные способности старых, проводится работы по усовершенствованию танкеров.

Завод «Красное Сормово», реконструировав некоторые суда, поднимает их грузоподъемные возможности до 2 тыс. т.. Впервые в судостроительной практике СССР начинается разработка кранового судна типа катамаран, состоящее из двух корпусов, соединенных одной общей грузовой палубой.

В 1965 году на заводе «Красное Сормово» завершается строительство кранового судна «Кёр-оглы» грузоподъемностью 250 т. для Каспийского моря. После сдачи в эксплуатацию этого судна открывались широкие возможности для проведения строительных работ на глубине 60 метров моря. Не остается без внимания труд инженеров, принявших участие в применении этого технического новшества. В марте 1966 года бюро ЦК КП Азербайджана принимает решение о награждении конструкторов, отличившихся в разработке кранового судна «Кёр-оглы».

В 1966 году завершается строительство первой в Советском Союзе самоподъемной плавучей буровой установки «Апшерон». Введение в эксплуатацию этой установки ускорило процесс бурения в море, значительно повысило культуру производства.

Посредством транспортных установок «КПСС - 50» и «26 бакинских комиссаров» стало возможным строительство стационарных платформ в более глубоких местах моря. Начиная с 1960 года нефтепромысловый флот наряду с обеспечением нефтедобычи в азербайджанском секторе Каспия, принимает непосредственное участие и в разведывательных работах в иранском, туркменском, казахстанском и российском секторах моря.

О заслугах Гейдара Алиева в области пароходства

...С июля 1969 года Азербайджанской Республикой начинает руководить общенациональный лидер Гейдар Алиев. Отныне Каспийское морское пароходство, а также Каспийский морской нефтепромысловый флот находились в центре внимания и заботы руководства республики. Особую роль играет влияние Гейдара Алиева в закупке новых судов, улучшении жизненных условий каспийских моряков, в модернизации пароходства. С целью усовершенствования работ по нефтедобыче на Каспии, Каспийский нефтепромысловый флот пополняется новыми и современными судами. В 1970-1980-е годы флот закупает мощные суда, произведенные в Финляндии, Польше, Югославии. Долгие годы пассажирские перевозки «Нефтяных камней»

осуществляют два пассажирских судна вместимостью 600 мест финского производства.

Добыча нефти из более глубоких слоев моря в 70-х годах прошлого столетия требовала приобретения для Каспийского нефтепромыслового флота судов с широкими техническими возможностями. Из-за отсутствия опыта в строительстве подобных судов в СССР, сооружение необходимых для нефтедобывающей промышленности танкеров со сложной специализированной грузовой системой было возможным лишь на зарубежных судостроительных заводах.

Для азербайджанского пароходства было непросто оформить заказ на строительство судов на заводах зарубежных стран. Эта проблема находит решение лишь при больших усилиях, решительности и влиянии Гейдара Алиева. В 1973 году в Голландии сооружается судно-трубоукладчик «Сулейман Везиров» для строительства подводных трубопроводов. Это судно обеспечивает проведение подводных трубопроводных линий на участках с глубиной до 195 метров. В Баку также доставляются построенные в Норвегии три судна снабжения мощностью 7040 лошадиных сил.

В распоряжение флота передается построенное в 1978 году во Франции геологоразведочное судно «Али Амиров», способное проводить работу на глубине 200 метров моря. А спустя два года сдается в эксплуатацию и построенное в Германии крановое судно «Азербайджан» грузоподъемностью 2500 т.

В последующие годы для Каспийского нефтепромыслового флота в связи с ростом добычи нефти закупаются суда и установки различного назначения. Речь идет о крановых, пассажирских, буксирных, геологоразведочных судах, служебных катерах, баржах.

Все это показатель прогресса и развития в пароходстве. Однако, в 70-е годы в области пароходства наблюдалось и немало проблем.

В сентябре 1978 года в связи с проблемами в азербайджанском пароходстве ЦК КП Азербайджана направляет специальное письмо в ЦК КПСС. В письме указывалось, что в последние годы в Каспийском пароходном управлении возникли серьезные затруднения с закупкой танкеров, дноуглубительных судов и других технических средств. По истечению срока действия и технического состояния в эту пятилетку из 34 танкеров были выведены из баланса 19. В тоже время, если ранее предусматривалось пополнение парка нефтеналивного флота за счет строительства в Румынии, Болгарии и Волгограде 22 танкеров, то пока с Румынией и Болгарией не подписаны соглашения о строительстве, а в 1979-1980 гг. ожидается прибытие всего 4 танкеров из Волгограда. В письме также подчеркивается неудовлетворительная ситуация в области морских паромов. Отмечается, что перевозка железнодорожных вагонов на паромах впервые в Советском Союзе было осуществлена в 1962 году в Каспийском море. В то время на заводе «Красное Сормово» было построено 5 паромов. В письме также сообщается, что серьезные проблемы наблюдаются в переправе частных автомоби-



Трубоукладочное судно «Сулейман Везиров»



Общенациональный лидер Гейдар Алиев на пароле «Советский Азербайджан» отправляется на Нефтяные камни. 1975 год.

лей в направлении Баку-Красноводск, упоминается, что очень часто на Бакинском морском вокзале в ожидании переправы скапливается около 300 автомобилей. Письмо завершается следующими словами: «ЦК КП Азербайджана просит рассмотреть поднятые в письме вопросы и дать поручение по их решению». Резкое письмо о скопившихся за годы проблемах Каспийского морского пароходства было подписано секретарем ЦК КП Азербайджана Гейдаром Алиевым. Прошло много времени - много воды утекло с тех пор. Однако, сегодня ясно, что в тот период написать руководству Советского Союза открытое и подробное письмо обо всех проблемах Каспийского пароходства смог бы только такой мужественный лидер, как Гейдар Алиев...

Через несколько лет после этого бюро ЦК КП Азербайджана принимает решение «Об обеспечении защиты грузов народного хозяйства в железнодорожном и водном транспорте и усилении борьбы с кражей». Общенациональный лидер Гейдар Алиев держал в центре внимания вопрос укрепления материально-технической базы в пароходном управлении и в последующие годы, в частности в годы работы в Москве.

В целом, за 1980-1991 гг. для Каспийского нефтепромыслового флота было закуплено построенное в зарубежных странах 17 крановых судов грузоподъемностью 40-2500 т., 23 судна-снабженца мощностью 4000-8000 лошадиных сил, 12 пассажирских, 9 пожарных и другие суда.

Будучи у власти, Гейдара Алиева комплексно подходит к развитию пароходного хозяйства, уделяет внимание вопросам решения культурно-бытовых проблем каспийских моряков, организации их досуга.

Неслучайно, что по распоряжению Гейдара Алиева в 1981 году в знак уважения к прошлому,

оценки истории, торжественно был отмечен 100 летний юбилей Бакинской морской школы, а также 50-летие выхода в свет первого номера газет «Каспийский моряк» и «Моряк Каспия», а отличившиеся сотрудники были удостоены государственных наград.

В 1984 году за достижения в области успешного выполнения планов по производству Каспийское пароходное управление было удостоено высшей награды Советского государства - ордена «Октябрьская революция».

Спустя несколько лет, бюро ЦК КП Азербайджана принимает решение «Об обеспечении защиты грузов народного хозяйства в железнодорожном и водном транспорте и усилении борьбы с кражей».

Общенациональный лидер Гейдар Алиев держал в центре внимания вопрос укрепления материально-технической базы в пароходном управлении и в последующие годы, в частности в годы работы в Москве.

Следовало бы отметить, что годы правления Гейдара Алиева Азербайджаном и работы в высшем руководстве СССР считаются периодом стремительного развития флота в истории Азербайджанского каспийского пароходства. Именно в тот период, благодаря заботе и вниманию общенационального лидера для флота в разных странах было закуплено более 450 судов различного назначения.

Сегодня большинство из этих судов ходят в водах Каспия и вносят свой вклад в социально-экономическое развитие страны.

... В 1991 году после обретения Азербайджаном своей государственной независимости начинается новый период в истории Каспийского пароходства. Правда, и здесь были свои сложности, испытания. Так, во время январских событий 20 января против азербайджанского народа, каспийские моряки продемонстрировали решимость, столкнулись с потерями, отдали свои жизни в борьбе за независимость страны. Однако эти суровые дни для страны еще больше укрепили моряков, и после обретения независимости они посвятили свою жизнь и деятельность на процветание, дальнейшее развитие независимого Азербайджана.

24 января 1992 годов Кабинет министров Азербайджанской Республики принимает решение «О передаче предприятий транспорта и связи в юрисдикцию Азербайджанской Республики». После 70 летнего перерыва суда в водах Каспия начали ходить под флагами Азербайджанской Республики.....

ГЛАВА IX

Каспийское пароходство на новом этапе развития

Пароходное управление вновь становится акционерным обществом

После обретения Азербайджаном государственной независимости, под руководством общенационального лидера Гейдара Алиева разрабатывается стратегия социально-экономического развития страны и эта стратегия охватывает одну из важных областей транспортного сектора-пароходство.

Со второй половины 90-годов прошлого столетия Азербайджан начинает принимать участие

Конфранс, посвященный восстановлению Великого Шелкового Пути. 1998 год.



“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 daşımaların səmərəliliyinin artırılması, ölkənin rəqəbat qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədi ilə qərar 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 aktlarını 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.

Распоряжение Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева о создании закрытого акционерного общества “Азербайджанское Каспийское морское пароходство”. 22 октября 2013 года.

маршруту протяженностью 11-12 тыс. км. На Азербайджанское Каспийское морское пароходство отводилась роль связующего звена в транспортном коридоре Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) и придавалось большое значение участию Каспара в крупных международных проектах. Азербайджанское правительство по велению времени приступает к принятию мер по усовершенствованию структуры пароходства, еще большему усилению материально-технической базы. В пароходстве страны проводятся серьезные реформы.

В 2012 году утверждается Концепции развития «Азербайджан 2020: взгляд в будущее», в котором определены перспективы по превращению Азербайджана в важный транспортный узел региона, рациональному использованию стратегической географической позиции страны, развитию транзитной и транспортной служб.

Помимо этого, Распоряжениями Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева от 22 октября 2013 года «О создании закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» и от 10 января 2014 года «Об организации деятельности закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» было создано закрытое акционерное общество «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» путем объединения и реформирования существующих в республике двух крупных флотов – Азербайджанского Государственного каспийского морского пароходства и Каспийского морского нефтепромыслового флота Государственной Нефтяной Компании Азербайджанской Республики, с целью продолжения основательных структурных преобразований в экономике, увеличения местных и международных перевозок в области морского судоходства, повышения конкурентоспособности и транзитного потенциала страны.

в международных проектах. Особое значение имеют переговоры, проводимые с целью интеграции в транспортную систему Евросоюза. Расположение Баку на торговом маршруте, соединяющим Европу с Азией, повысило значимость страны в вопросе восстановления Великого Шелкового Пути.

В 1996 году достигается соглашение о создании международного евразийского транспортного коридора. Тем самым Каспийское морское пароходство становится важным средством в транспортной линии Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). В перевозках международных грузов и пассажиров в транскаспийском направлении планировалось широкое использование железнодорожных вагонов, автомобильного транспорта, паромов и танкеров.

Каспийское морское пароходство, обладающее самым мощным танкерным флотом в Каспийском море, стал привлекать особое внимание.

Евроазиатский транспортный коридор, известный как Исторический Великий Шелковый Путь, берет начало с города Ляньюньган Китайской народной Республики и простирается до австрийской столицы Вены.

Не вызывало сомнений в особой значимости Каспийского моря в грузовых перевозках по этому

Таким образом, закрытое акционерное общество «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» стало новой и мощной структурой, предоставляющей различного рода услуги по грузовым и пассажирским перевозкам, а также по ремонту и модернизации судов, специализированную пароходную службу в реализации нефтегазовых операций в море.

Госпрограмма по развитию пароходства

Проводимые в пароходстве реформы были непосредственно связаны вызовами нового времени, нового века. Сдача в эксплуатацию самого большого в Каспийском бассейне порта - Бакинского международного морского торгового порта, начала деятельности Бакинского судоремонтного завода, строительство железной дороги между Ираном и Азербайджаном и другие крупные проекты служат еще большему усовершенствованию транспортной системы страны.

Уже было известно, что реализуемые в регионе крупные инфраструктурные проекты способствуют увеличению объема транзитного груза, проходящего через Азербайджан и росту спроса на суда различного назначения. Было необходимо подготовиться к этим перспективам.

В то же время стремительное развитие перевозок различными транспортными средствами в Каспийском море требовало усовершенствования инфраструктуры порта. Интеграция Азербайджана в мировую транспортную систему в Восточно-Западном или Северо-Южном направлении открывала новые возможности для превращения страны в транспортный и логистический узел региона. Увеличение числа нефтегазовых операций в Каспийском море, в том числе в азербайджанском секторе Каспия, требовало оснащенного ведущими технологиями, отвечающего международным стандартам современного специализированного нефтепромыслового флота. Поскольку большая часть углеводородов, произведенных в Азербайджанской Республике, выпадает до долю месторождений в Каспийском море, многопрофильный специализированный нефтепромысловый флот акционерного общества будет играть особую роль в проведении этих операций и иметь стратегическое значение для Азербайджанской Республики.

Требованием дня становятся строительство и сдача в эксплуатацию новых, и отвечающих современным требованиям транспортных судов и специализированных судов нефтяной промышленности, усиление флота, капитальный ремонт судоремонтных заводов и оснащение их новыми технологиями для более эффективного и качественного проведения судоремонтного процесса.

С целью обеспечения выполнения предстоящих важных стратегических задач, в ноябре 2016 года была утверждена «Государственная программа развития пароходства в Азербайджанской Республике в 2016-2020 годах». Основная цель госпрограммы - обеспечить развитие судоходства в Азербайджане, рост грузоперевозок через территорию страны, сформировать ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» как авторитетную судоходную компанию, которая предоставляла бы услуги для нефтяной промышленности и осуществляла конкурентоспособные перевозки, соответствующие международным стандартам, обеспечивая поступления в госбюджет, а также принять необходимые меры для превращения Азербайджана в транспортно-логистический центр международного значения.

Первые результаты структурных реформ в судоходстве

Сразу же после соответствующих структурных изменений, а также определения предстоящих целей началось выполнение стратегии, предусмотренного в транспорте, в том числе в области морского транспорта и пароходства.



Сухогруз «Узеир Гаджибейли».

В 2014 году в Баку был доставлен самой большой на Каспии плавучий док, построенный «Судоремонтно-Судостроительной Корпорацией» Нижнего Новгорода по заказу Азербайджанского Государственного Каспийского морского пароходства. Согласно рабочему принципу это уникальное сооружение отличается от прежних плавучих доков. До сих пор плавучие доки строили из железобетона, новый док же сделан полностью из металла. Все операции на этом сооружении, построенном на основе самых современных технологий, управляются автоматизированной системой. Ремонтные работы не приостанавливаются даже в случае аварии в автоматизированной части. Поскольку возможно использование механизма ручного управления дока.

Осенью 2014 года сдаются в эксплуатацию два сухогруза, названных в честь выдающегося композитора Узеира Гаджибейли и видной азербайджанской поэтессы Натаван. Водоизмещение каждого судна - 5490 т., длина - 108,3 м, ширина - 16,5 м, осадка - 4,79 м. Сухогрузы привлекаются к грузовым перевозкам в Чёрном, Средиземном и других морях.

Затем ЗАО «Азербайджанское каспийское морское пароходство» приобрело новое буксирно-снабженческое судно. По своим техническим характеристикам этот буксир-снабженец является первым на Каспии. Широкий диапазон технических возможностей судна с тяговой силой - 207 тонн, оснащенного системой динамического позиционирования DP-2, позволяет привлечь его для работ, предусмотренных в рамках многих проектов, проводимых в Каспийском море, в том числе «Шахдениз-2», «Шафаг-Асиман», «Апшерон Фаза-1». Судно получило название древнего азербайджанского города – Лянкаран.

В том же году было сдано в эксплуатацию пассажирское судно, носящее имя всемирно известного певца и композитора Муслима Магомаева. Судно построено в соответствии с требованиями кода HSC Международной Морской Организации, применяемого при строительстве скоростных пассажирских судов. Его длина достигает 70 метров, ширина - 16 метров, высота борта - 6 метров. Судно, вместимостью 150 человек, не имеющее аналогов в бассейне Каспийского моря, будет выполнять заказы компании ВР. На этом уникальном судне катамаранного типа, состоящем из двух корпусов, установлено 4 двигателя, каждый мощностью в 3917



Церемония сдачи в эксплуатацию судна «Лянкаран». 2014 год.

лошадиных сил. Это позволяет развивать скорость до 70 километров в час, в результате чего нефтяники могут быстрее добираться до морских платформ. В соответствии с современными требованиями и, в первую очередь, в целях защиты человеческой жизни на море, судно оснащено системой динамического позиционирования DP-2 и специальной платформой для



Церемония сдачи в эксплуатацию пассажирского судна «Муслим Магомаев». 2014 год.

безопасной пересадки пассажиров.

А один из приобретенных судов носит имя азербайджанского поэта «Насими», построен по тому же проекту, что и флагман флота танкер «Президент Гейдар Алиев». Танкер «Насими», грузоподъемностью в 13 000 тонн, длиной в 149,9 метров, шириной в 17,3 метра, осадкой в 7,14 метров, перевозит нефть и нефтепродукты по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), созданному по инициативе Общенационального лидера Гейдара Алиева.

В рамках долгосрочного альянсного соглашения между ЗАО «АКМП» и компанией «Каспиан Марин Сервисиз», приобретено еще 3 буксира и 2 грузовых судна для перевозки труб. Эти суда предназначены для проекта «Шахдениз-2» и активно участвуют в строительстве новых трубопроводов. Мощность каждого буксира составляет 3044 лошадиных сил, тяговая сила – 38 тонн. Длина каждого грузового судна с дедвейтом 1890 тонн составляет 81,6 метров, ширина – 11,3 метра, осадка – 3,7 метров.

В целом, приобретение всех этих судов способствует укреплению позиции закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» на международном и местном рынках по грузовым и пассажирским перевозкам, прославлению его как надежной и влиятельной пароходной компании. Помимо этого, акционерное общество вносит свой вклад в успешную реализацию нефтяной стратегии Азербайджана в условиях возрастающей роли нефти в мировой экономике. Обладая мощным и современным оборудованием по добыче нефти, Азербайджанское каспийское пароходство привлекает внимание влиятельных нефтяных компаний зарубежных стран, расширяет с ними сотрудничество.

Приобретение судов, оборудованных новыми и современными технологиями, привело к открытию новых рабочих мест для морских специалистов. Плававшая под флагами Азербайджана за пределами страны, она служит пропаганде страны и в целом развитию морского транспорта.

С благословения Президента отправляются в плавание

Уделялось большое внимание усилению флота ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» и в последующие годы. Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев всегда держит в центре внимания развитие пароходной сферы, участвуя в церемониях сдачи в эксплуатацию новых судов, дает свое благословение.

В 2016 году с участием Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева состоялась церемония сдачи в эксплуатацию скоростного пассажирского судна «Рашид Бейбутов», танкера «Гянджа» и сухогруза «Гафур Мамедов». Технические показатели танкера «Гянджа» позволяют ему заходить в мелководные порты Каспийского моря, а также проходить по Волго-Донскому и Волго- Балтийскому каналам. Этот танкер оборудован самым современным оборудованием.

Сухогруз «Гафур Мамедов» стал ведущим в Каспаре, так как до сих пор максимальная грузоподъемность сухогрузов составляла 3 тысячи тонн. Ввод «Гафура Мамедова» в эксплуатацию позволяет упрочить позиции пароходства на рынке сухогрузных перевозок, обновить парк судов, поскольку у некоторых завершается срок эксплуатации. В то же время новый сухогруз сыграет важную роль в доставке грузов с учетом ввода в эксплуатацию железнодорожной ветки Баку-Тбилиси- Карс.

А введенное в эксплуатацию Азербайджанским Каспийским морским пароходством судно-снабженец «Губадлы» построено на норвежском судостроительном заводе STX Norway Offshore, считающемся одним из передовых предприятий в мире по строительству судов такого типа. Судно предназначено для доставки различных видов грузов на морские платформы.

Построенное на Бакинском судостроительном заводе по заказу компании BP в рамках проекта «Шах Дениз-2» подводное строительное судно «Ханкенди» знаменует начало новой эры в истории не только азербайджанского, но и всего Каспийского пароходства. «Ханкенди»,



Церемония сдачи в эксплуатацию судна «Ханкенди». 2017 год.

является самым современным, оснащенным новыми технологиями судном нефтепромышленного флота Каспийского моря, спроектированного для строительства соответствующих мировым стандартам подводных сооружений на глубине моря до 550 метров.

Во время сдачи в эксплуатацию «Ханкенди» в мире было всего 10 судов такого типа и одно из них было построено в Азербайджане. Действительно, вызывает гордость!

В настоящее время Бакинский судостроительный завод реализует еще один масштабный проект - строительство двух уникальных судов типа «RoPax» и двух нефтяных танкеров по заказу ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» .

Бакинский судостроительный завод за короткий период деятельности реализовал достаточно успешные проекты. В качестве примера можно также привести плавучий док «28 Мая» грузоподъемностью 25 тысяч тонн, буксирное судно «SOCAR 1» тяговой мощностью 50 тонн, понтоны и верхние блоки полупогружной буровой установки имени Гейдара Алиева, пассажирские суда «Зафар», «Уфуг» и «Туран».

За последние пять лет Азербайджанское Каспийское морское пароходство закупило 20 новых современных судна, участвующих, как в грузоперевозках, так и в нефтегазовых проектах. В их числе – самое большое на Каспии буксирно-снабженческое судно, 8 сухогрузов грузоподъемностью 5500 т., 1 танкер, 6 снабженческих судов, а также построенные на Бакинском судостроительном заводе одно буксирное и три пассажирских судна. В настоящее время транспортный флот пароходства состоит из 52 судов, а специализированный нефтепромышленный флот насчитывает 212 судов.

Работы по обновлению флота проводятся в соответствии с программой стратегического развития пароходства, а также «Государственной программы по развитию пароходства в Азербайджане на 2016-2020 гг.».

Государственной программой предусмотрено формирование в соответствии с международными стандартами конкурентоспособной и мобильной судоходной компании по оказанию морских услуг на Каспии и вне каспийских бассейнах, обеспечение эффективно



Церемония сдачи в эксплуатацию судов «Уфуг», «Зафар», «Туран». 2016 год.

коммерческой деятельности, формирование местных высококвалифицированных кадров.

Проделанные в этой сфере работы способствовали внесению значительного вклада в превращение Азербайджана в международный транспортный и логистический центр, усилению транзитного потенциала страны, развитию не нефтяного сектора при диверсификации экономики, укреплению позиции национального пароходства на рынке грузоперевозок.

В соответствии с поставленными задачами по диверсификации сферы деятельности пароходства и снижения зависимости от одного рынка, в 2014 году Азербайджанское Каспийское морское пароходство восстановило свою деятельность в международных водах. До этого времени работа азербайджанского флота в международных водах по различным причинам была приостановлена на пять лет. Моряки ждали с нетерпением дня, когда Азербайджанский трехцветный флаг вновь будет реять на дальних берегах. Их ожиданиям был положен конец созданием закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство».

Приобретением в 2014 году по поручению Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева судов «Узеир Гаджибейли» и «Натаван», акционерное общество восстанавливает деятельность за пределами Каспия. Отныне суда под азербайджанским флагом причаливают в портах Средиземного и Черного морей.

В настоящее время за пределами Каспия под флагом Азербайджана плавают 13 судов. В результате успешной экономической политики государства флот Каспийского пароходства постоянно обновляется и пополняется.

О морском транспортном флоте

Проведенные после создания закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» структурные изменения позволили упростить управление, более оперативно планировать и реагировать на вызовы времени.



Танкер «Президент Гейдар Алиев»

Морской транспортный флот акционерного общества осуществляет перевозку пассажиров и грузов различного назначения, а также принимает меры по своевременному и качественному ремонту, в соответствии с правилами технической эксплуатации судов и представления их морскому Регистру.

Танкерный флот закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское пароходство» занимает ведущую позицию в каспийском бассейне. Для сохранения своих позиций на Каспии и удельного веса по грузоперевозкам азербайджанский флот в последние годы пополняется новыми судами.

Особенно, с 2003 года грузоподъемность транспортного флота значительно увеличилась благодаря 2 танкерам типа «Профессор Азиз Алиев» (8000 т), танкеру «Джаббар Гашимов» (12000 т) и 7 танкерам типа «Президент Гейдар Алиев» (13000 т).

Сегодня танкеры Азербайджана осуществляют импорт, экспорт и транзит грузов из портов Актау (Казахстан), Туркменбаши, Аладжа, Окарем, Киянлы (Туркменистан), Махачкала (Россия), Анзали, Ноушахр, Нека, Ферейдун-Кенар, Амирабад (Иран). Большая часть грузов выпадает на долю нефти и нефтепродуктов, транспортируемых в направлениях Аладжа-Сангачал, Киянлы-Сангачал, Окарем-Сангачал и Туркменбаши-Баку.

Восстановление Великого Шелкового Пути и запуск детища «Контракта века» нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан способствовали стремительному росту объема наливного груза, транспортируемого в вышеуказанных направлениях.

Основными линиям работ сухогрузов ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» являются Баку – Туркменбаши – Баку, Баку – Актау – Баку, Махачкала-Амирабад-Махачкала, Астрахань-Амирабад-Астрахань, Актау – Амирабад – Актау, в том числе порты Средиземного и Черного морей. В этих направлениях осуществляются перевозки пшеницы, цемента, контейнеров, клинкера, труб, полипропилена, металлолома и т.д.

Суда типа “Низами” в основном перевозят клинкер из порта Амирабад Иранской Исламской Республики в порт Баку, суда типа “Теймур Ахмедов”, а также суда “Маэстро Ниязи” и “Махмуд

Рагимов” задействованы в перевозках пшеницы из порта Актау Казахской Республики в Амирабад, цемента и клинкера из порта Амирабад в порты Актау и Баку. Трубы перевозятся в направлении Актау – Баку, а контейнеры - в направлении Баку – Туркменбаши.

ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» является единственной компанией Каспийского бассейна, обладающей паромным флотом. В транспортном коридоре Европа – Кавказ – Азия железнодорожные вагоны и пассажиры, а также автомобили перевозятся 7 паромными типа «Дагестан» (емкость - 28 вагонов), 4 паромными типа «Академик Зарифа Алиева» (емкость - 52 вагона), двумя – типа «Барда» (емкость - 54 вагона), а также 2 судами Ро-Ро типа «Композитор Кара Караев» в направлениях Баку – Актау – Баку и Баку – Туркменбаши – Баку.

Растет роль Каспийского морского нефтепромыслового флота

Каспийский морской нефтепромысловый флот выполняет работы по полному обеспечению процессов добычи нефти и газа в Каспийском море, в том числе, строительству морских оснований, эстакад, геологической разведке, прокладыванию нефтегазопроводов, их ремонту во время эксплуатации, обеспечению пожарной безопасности нефтяных объектов, доставке нефтяников на рабочие места.

Этот флот в соответствии с правилами технической эксплуатации судов принимает меры по своевременному и качественному ремонту морских транспортов и представлению Морскому Регистру, оказывает услуги, связанные с разведкой и добычей минеральных ресурсов на море.



Судно “Лянкран” выполняет буксировку объекта

В состав нефтепромыслового флота входят специализированные суда, судоремонтные мастерские, а также мастерские по ремонту баллонов пожаротушения и судовых спасательных средств и другие вспомогательные службы.

Для обеспечения работ, связанных с морской добычей нефти, в распоряжении ЗАО «АКМП» имеются специализированные различного назначения, в том числе крановые, буксирно-снабженческие, пассажирские, трубопрокладывающие, противопожарные, инженерно-геологические, буксирные, а также малотоннажные служебные и вспомогательные суда. Флот регулярно пополняется новыми судами. Несомненно, и в будущем будет повышаться число судов и качество услуг.

Суда флота также успешно выполняет заказы зарубежных компаний, занимающихся нефтегазовой добычей. За прошедшие годы они своевременно и качественно выполнили заказы фирм, действующих в российском, туркменском и казахстанском секторе Каспийского моря. К этим работам были привлечены такие суда, как «Аура», «Андога», «Вадим Сейидов», «Лутога», «Ильгар Полуев», «Эхрам Халыгов», «Нерча», «Нефтегаз-58» и др.

Современные судостроительные заводы

Баку один из городов имеющий достаточно богатый опыт в сфере судоремонта. Здесь первые судоремонтные заводы приступили к деятельности еще во второй половине XIX века, и эта историческая традиция продолжается сегодня.

ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» располагает широкими возможностями по ремонту судов. Судоремонтные заводы «Биби-Эйбат» и «Зых» проводит высококачественный ремонт танкеров, универсальных сухогрузных, пассажирских и буксирных судов, паромов, плавучих буровых установок.

Высококвалифицированные специалисты с большим умением выполняют все сложные ре-



Судоремонтный завод

монтажные операции. Заводы также выполняют монтаж и наладку судовых систем и устройств, электрического и радионавигационного оборудования, двигателей, приборов, водолазные и подводные гидротехнические работы, освидетельствование подводной части корпуса и винторулевого комплекса с поднятием судов на док, работы по их очистке и окраске, проверку и ремонт надувных спасательных плотов, гидростатических разделительных устройств, индивидуальных спасательных средств и другие работы.

Основная деятельность Судоремонтного Завода «Биби-Эйбат» связана с выполнением ремонта принадлежащих ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» и другим организациям судов и технического оборудования, а также изготовлением для них различного рода запасных частей, специальных красок и технических средств.

Помимо этого, завод высококачественно выполняет монтаж и наладку судовых систем и устройств, электрического и радионавигационного оборудования, двигателей, приборов, освидетельствование подводной части корпуса и винторулевого комплекса с поднятием судов на док, работы по их очистке и окраске.

В структуру завода входят механико-ремонтный, корпусно-сварочный, очистительно-окрасочный, литейный, энергомеханический, электромонтажный, доковый, деревообрабатывающий цеха и участки, а также цех по производству красок.

Задачей судоремонтного Завода «Зых» является выполнение ремонта принадлежащих ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» и другим организациям судов и технического оборудования, а также изготовлением для них различного рода запасных частей, специальных красок и технических средств. Завод также выполняет монтаж и наладку судовых систем и устройств, электрического и радионавигационного оборудования, двигателей, приборов, водолазные и подводные гидротехнические работы, освидетельствование подводной части корпуса и винторулевого комплекса с поднятием судов на док, работы по их очистке и окраске, проверку и ремонт надувных спасательных плотов, гидростатических разделительных устройств, индивидуальных спасательных средств и другие работы.

В структуру завода входят механико-ремонтный, корпусно-сварочный, очистительно-окрасочный, литейный, энергомеханический, электромонтажный, доковый и деревообрабатывающий цеха и участки.

От Мореходных классов до Морской академии

Как уже сообщалось выше, основа морского образования в Азербайджане заложена в 1881 году созданием Мореходных классов. В 1902-м году на базе Бакинских мореходных классов было учреждено Бакинское училище дальнего плавания. Функционирующий в дальнейшем как Бакинский мореходный техникум, это образовательное учреждение с 1944-го года стало называться Бакинское мореходное училище. Постановлением Кабинета министров Азербайджанской Республики от 15 июля 1996 года на базе Бакинского мореходного училища была создана Азербайджанская Государственная морская академия.

В Академии функционируют 3 факультета, 7 кафедр.

На факультете «Морская техника и технология» на уровне бакалавра готовят кадров по специальностям: «Инженерия судостроения и судоремонта» и «Инженерия эксплуатации судовых энергетических установок».

На уровне магистратуры формируются профессиональные умения будущих специалистов по «Инженерии морской техники и технологии», «Инженерии эксплуатации морской техники и оборудования».

Студенты, обучающиеся на уровне бакалавра факультета «Морская навигация и менеджмент»



Подготовка будущих профессиональных моряков.

Академии, постигают знания по специальностям: «Инженерия навигации», «Инженерия организации перевозок и управления на транспорте» (по водному транспорту), «Транспортный сервис», «Менеджмент».

А на уровне магистра они получают образование по «Организации перевозок и управления на транспорте» (по водному транспорту), «Судоходство и управление движением судов».

Факультет «Электромеханика и радиоэлектроника» Академии на уровне бакалавра дает знания по специальностям: «Инженерия электричества», «Инженерия электроники, телекоммуникации и радиотехники», «Инженерия автоматизации процессов».

На уровне магистратуры готовятся кадры по «Инженерии электричества» и «Инженерии автоматизации процессов».

В Академии работает высокоспециализированный профессорско-преподавательский состав.

Распоряжением Кабинета министров Азербайджанской Республики с 2010 года в Азербайджанской Государственной морской академии открыта докторантура по специальностям: «Судовая техника», «Эксплуатация водного транспорта и судоходство», «Технология судостроения и судоремонта».

Большую роль в подготовке студентов имеет практика. Поэтому, особое внимание уделяется прохождению ими на судах учебной, производственной и мореходной практик. В центре внимания также совершенствование обучения, его связь с наукой и производством. Здесь функционируют Научно-Исследовательский Отдел, Студенческое Научное Общество.

Азербайджанская Государственная морская академия включена в каталог морских учебных заведений Международной морской организации. Азербайджанская Государственная морская академия сотрудничает с высшими морскими учебными заведениями зарубежных

стран. Академия является членом Учебно-методического совета высших морских учебных заведений стран СНГ, функционирующего в составе морской академии им. адмирала Макарова в Санкт-Петербурге.

Академия, дипломы и сертификаты которой имеют международное признание, наряду с подготовкой кадров, проводит также работу по повышению их квалификации. Так, действующий при Азербайджанской Государственной морской академии Учебно-тренировочный центр проводит для командного состава судов и специалистов, работающих на морских объектах, тренинги в соответствии с требованиями и стандартами Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

Действующий при ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» Каспийский морской транспортный проектно-изыскательский и Научно-исследовательский институт вносит достойный вклад в развитие паромного сообщения. Именно в этом институте разработаны проекты паромных комплексов в портах Баку, Туркменбаши и Бекдаш.

По проектам института также построены паромные переправы: Ванино – Холмск (соединяющая остров Сахалин с материком), Ильичевск – Варна (Украина - Болгария), Клайпеда - Мукран (Литва - Германия). Коллектив института также является автором проектов гидротехнических сооружений на заводе глубоководных оснований, расположенном в Гарадагском районе Баку, по реконструкции судоремонтных заводов и судоходных каналов; ими также разработаны проекты общественных и жилых зданий, различных сооружений. Кроме того, изыскательские и проектные работы были проведены в Сирии, Ливии, Иране, Болгарии и Афганистане.

ГЛАВА X

Краткая хроника истории пароходства на Каспии

21 мая 1858 год

Российский император Александр II подписал указ о соединении учрежденного в 1849 году для срочного пароходства по Волге, Оке, Каме и их притокам общества «Меркурий» с обществом пароходства и торговли по Каспийскому морю, под фирмой «Кавказ», устав которого утвержден 15 апреля 1858 года.

1859 год

В Баку началось строительство морского порта.

4 февраля 1863 год

В устав общества «Кавказ и Меркурий» впервые были внесены изменения.

24 мая 1868 год I

Императором были утверждены поправки в уставе общества «Кавказ и Меркурий».

1873 год

Впервые в мире баржа «Александр» братьев Артемьевых осуществила транспортировку нефти и нефтяных остатков из Баку в Астрахань.

Февраль 1876 год

Губернатор города Баку генерал Д. Старосельский с разрешения наместника Кавказа, Великого князя Михаила Николаевича проводит обсуждения по открытию в Министерстве финансов России Бакинских мореходных классов.

1878 год

Впервые в мире именно на Каспии, в Бакинском порту был введен в эксплуатацию первый в мире самоходный металлический нефтеналивной паровой танкер – «Зороастр» братьев Нобелей.

11 мая 1879 года

Внесены небольшие изменения в устав Общества «Кавказ и Меркурий».

1880 год

Для освещения пристани компании «Кавказ и Меркурий» в Баку были установлены первые в городе электрические фонари.

7 ноября 1881 года

По приказу Бакинского губернатора капитан второго ранга Н. Филиппов был утвержден начальником Бакинских мореходных классов и старшим преподавателем по специальным мореходным наукам.

8 ноября 1881 года

Состоялось торжественное открытие Бакинских мореходных классов имени императора Александра II, а 16 ноября начались первые занятия.

29 мая 1884 года

Новые поправки в уставе Общества «Кавказ и Меркурий» были утверждены императором Александром III.

1896 год

За применение прогрессивных новшеств Обществом «Кавказ и Меркурий» в области пароходства, компания на Всероссийской Нижегородской выставке получила право изображения на своих судах государственного герба России.

12 апреля 1899 год

Российский император Александр III утвердил новый устав Общества Кавказ и Меркурий».

3 июня 1902 года

Утверждено «Положение о местном управлении приморскими торговыми портами» и согласно этому документу с 1-го июля было дано поручение о начале деятельности Бакинского торгового порта.

1903 год

В Каспийском море началась эксплуатация первых в мире крупных дизельных танкеров – теплоходов «Вандал» и «Сармат».

1904 год

«Кавказ и Меркурий», «Восточное общество товарных складов» и «Российское транспортное и страховое общество» вместе организовали Иранское транспортное бюро.

1 июля 1905 года

Дан приказ об открытии в городе Баку школы механиков из трех классов.

Октябрь 1908 года

Первый теплоход с двумя реверсивными двигателями «Дело» начал транспортировку нефтепродуктов в Каспийском море.

21 мая 1908 года

Было отмечено 50-летие создания Общества «Кавказ и Меркурий»

24 ноября 1911 года

«Кавказ и Меркурий» вместе с «Восточным обществом товарных складов» приобретает недвижимость Кура-Каспийского акционерного общества за 1.750.000 рублей. Поскольку большая часть акций Акционерного общества находилась у Х.З. Тагиева, компания была признана «Компанией Тагиева», и договор о купле-продаже был заключен с ним.

1913 год

«Кавказ и Меркурий» объединился с «Восточным обществом товарных складов» и стал называться КАМВО (объединенные о-ва «Кавказ и Меркурий» и Восточное о-во товарных складов).

23 января 1918 года

Председатель Совета народных комиссаров России В.И. Ленин подписывает декрет «О национализации флота».

6 июня 1918 года

«Бакинская коммуна» подписывает декрет о национализации Каспийского торгового флота. Согласно декрету с целью управления Каспийского торгового флота было учреждено Каспийское областное водно-транспортное управление.

7 октября 1918 года

Совет министров Азербайджанской Республики отменяет декрет Бакинской коммуны о национализации Каспийского торгового флота.

16 октября 1918 года

По приказу министра путей сообщения Худата бека Малик-Асланова восстанавливается управление Бакинского торгового порта, а исполнение обязанностей начальника порта временно поручается инженеру Министерства путей сообщения Павлу Патоцкому.

2 ноября 1918 года

Между уполномоченным Министерства путей сообщения П. Патоцким и инженером Объединенного общества «Кавказ и Меркурий» и «Восточное общество товарных складов» Н. Спекторским был подписан акт. Согласно документу, принадлежащие объединённому обществу суда, теплоходы, баркасы и другие плавучие средства, а также заводы, эллинги, мастерские, пристани, товарные склады, жилые дома и др. недвижимость были возвращены прежним владельцам.

18 ноября 1918 года

Каспийский торговый флот был передан в распоряжение английских войск под командованием генерала У. Томсона.

25 ноября 1918 года

С целью управления каспийского морского транспорта в Баку было учреждено Британское морское управление транспорта. Управление структурой было передано майору Брауну.

25 ноября 1918 года

По распоряжению майора Брауна начальником торгового флота назначается А. Ф. Данилов

24 августа 1919 года

С уходом из Баку британских войск Британское морское управление транспорта было ликвидировано.

1 декабря 1919 года

По приказу министра путей сообщения Азербайджанской Республики инженер-металлург Чингиз Хан Ильдырым Султан был назначен заместителем спецуполномоченного по Водному транспорту Министерства путей сообщения.

4 апреля 1920 года

В Баку прошло общее собрание судовладельцев, посвященное проблемам пароходства.

30 апреля 1920 года

Восстановлена транспортировка нефти из Баку в Астрахань.

12 мая 1920 года

Председатель Совета труда и обороны РСФСР Владимир Ульянов-Ленин подписал декрет об объявлении военного положения во всех водных сообщениях.

Маю 1920 года

С целью руководства водным транспортом было создано Каспийское временное управление

водного транспорта.

21 мая 1920 года

Начальник Главного управления водного транспорта России («Главвод») Якушев утвердил устав о морском транспорте на Каспии.

Согласно уставу, до изменения ситуации на Каспийском море, в Баку создано Областное управление морского транспорта («Мортран»).

28 мая 1920 года

По приказу начальника Главного управления водного транспорта России главный инспектор Российского речного пароходства Н.А. Тучков назначается начальником Управления каспийского морского транспорта.

6 июня 1920 года

В газете «Коммунист» (на русском языке) был опубликован декрет о национализации Каспийского торгового флота.

10 июня 1920 года

Теплоход «Президент Крюгер» общества «Кавказ и Меркурий» был переименован в честь большевика Федора Губанова «Федя Губанов».

10 октября 1920 год

Теплоход «Аслан» был переименован в «Тов. Петров».

Октябрь 1920 года

На базе закрытой Бакинской мореходной школы дальнего плавания и его вспомогательной школы судовых механиков был учрежден Техникум водного транспорта.

1 ноября 1920 года

Согласно декрету, подписанному Н. Наримановым, всем Народным комиссариатам и управлениям Азербайджанской Советской Социалистической Республики было объявлено, что все декреты относительно водного транспорта Совета народных комиссариатов России распространяются и на территории Азербайджана.

12 ноября 1920 года

По приказу Народного комиссара путей сообщения был создан военный революционный трибунал при Управлении каспийского морского транспорта.

10 декабря 1920 года

Согласно декрету № 525 Всероссийского центрального исполнительного комитета об управлении морским транспортом Каспийского моря, весь морской торговый флот Каспийского моря как сухогрузный, так и наливной, а равно и все расположенные на Каспийском море морские торговые порты, морские агентства и сооружения переходят в ведение и распоряжение Народного комиссариата путей сообщения РСФСР.

С целью управления торговым флотом и установок при Народном комиссариате путей сообщения РСФСР было создано «Каспийское морское транспортное управление».

5 апреля 1921 года

Началась первая большевистская навигация на Каспийском море.

10 января 1922 года

По приказу Народного комиссариата путей сообщения РСФСР Управление каспийского морского транспорта был переименован Каспийский округ путей сообщения («Каспопс»).

15 марта 1922 года

По приказу Народного комиссариата путей сообщения РСФСР уполномоченный Народного комиссариата путей сообщения Дмитрий Полуян был назначен на должность начальника Управления каспийского округа путей сообщения.

13 июня 1922 года

По ликвидации «Каспопс», согласно утвержденному положению Совета труда и обороны РСФСР было учреждено Государственное управление каспийского морского пароходства.

1 сентября 1922 года

Государственное управление каспийского морского пароходства («Гокасп») приступило к деятельности. Д. Полуян вновь назначается председателем Совета управления, Ч. Ильдырым и А. Серебровский членами Совета управления, М. Холодовский управляющим директором.

7 сентября 1923 года

Заместитель председателя Совета труда и обороны СССР А. Рыков подписал приказ об акционировании Государственного управления каспийского морского пароходства и реформировании его в Акционерное общество «Каспийское пароходство».

10 сентября 1923 года

По распоряжению Народного комиссариата путей сообщения с целью управления Каспийским пароходством был создан Временный совет управления.

23 октября 1923 года

Временный Совет управления дал распоряжение о кратком именовании «Каспийского пароходства» - «КАСПАР».

14 марта 1925 года

По решению Совета труда и обороны СССР утверждена судостроительная программа морского торгового флота.

20 октября 1925 года

По указу Народного комиссариата путей сообщения СССР Франс Богуш назначен председателем Совета управления «Каспийское пароходство».

30 января 1931 года

Учрежден Народный комиссариат водного сообщения СССР. В распоряжение нового комиссариата передано речное и морское транспортное хозяйство.

15 марта 1934 года

Совет народного комиссариата СССР принимает решение «О реформировании управляющих органов водного транспорта». По этому решению Каспийское пароходство, ранее функционировавшее как акционерное общество, стало Управлением каспийского морского флота.

26 марта 1934 года

Народный комиссариат водного транспорта издал приказ №93 «О реформировании местных органов Управления морского транспорта». Согласно приказу, все морские торговые порты на Каспийском море, завод имени «Вано Стуруа», база по дноуглублению Каспия, бакинские судостроительные заводы имени «Парижская коммуна» и «Закфедерация» переданы в распоряжение Управления каспийского морского флота.

11 апреля 1934 года

С целью еще более усовершенствования работы Каспийского морского флота, по приказу народного комиссара водного транспорта СССР Астраханский рейд, как независимая структура, был передан в распоряжение начальника Управления каспийского морского флота.

28 мая 1935 года

На следовавшем из Красноводска в Астрахань пароходе «Советский Азербайджан» с грузом нефти произошел взрыв и возник пожар. Погибло в огне и утонуло 27 человек.

Июнь 1935 года

Начальник Каспийского морского пароходного управления Вячеслав Зоф освобожден от занимаемой должности, в декабре 1936 года арестован.

В. Зофа обвинили в участии в антисоветской террористической организации, 19 июня в отношении его был вынесен смертный приговор, который был исполнен на следующий день.

21 мая 1937 года

По приказу народного комиссара водного транспорта СССР Пахомова Иван Меняйлов из-за привлечения к судебной ответственности отстранен от должности начальника Каспийского морского пароходного управления.

29 апреля 1937 года

По решению бюро ЦК КП (б) Азербайджана отстранен от должности начальника Политотдела Каспийского пароходного управления в связи с утверждением его кандидатуры на должность первого секретаря Центрального комитета Нахчыванской Автономной Республики.

16 декабря 1937 года

Прослужив всего четыре месяца на должности начальника Каспийского морского пароходного управления, Николай Энгвер был арестован в здании ЦК КП Азербайджана за антиреволюционную деятельность.

23 апреля 1937 года

По приказу Народного комиссара водного транспорта СССР теплоход «Рыков» был переименован в «Советскую Армению», «Буханир» в «Советскую Грузию», «Томский» в «Чкалов».

27 марта 1938 года

Каспийское морское пароходное управление разделен на две части- Нефтеналивное пароходное управление «Касптанкер» и Сухогрузное пароходное управление «Каспфлот».

Апрель 1938 года

Долгие годы прослуживший в водном транспорте Александр Гребенщев назначен начальником Каспийского нефтеналивного пароходного управления - «Касптанкер».

8 апреля 1938 года

Впоследствии ставший символическим обозначением репрессий Никол Ежов назначен Народным комиссаром водного транспорта СССР .

4 мая 1938 года

На заседании бюро ЦК К(б)П Азербайджана исполняющий обязанности начальника политотдела Каспийского пароходного управления Филипп Матюшев назначен начальником политотдела Каспийского нефтеналивного пароходного управления («Касптанкер»).

4 мая 1938 года

На должность начальника политотдела Каспийского сухогрузного пароходного управления утверждена кандидатура Гасан Зейналова.

1939 год

По приказу Президиума Верховного совета СССР созданы Комиссариаты Народного морского флота СССР и Народного речного флота СССР.

11 ноября 1939 года

Бюро ЦК К(б)П Азербайджана отправило письмо комиссару Народного морского флота СССР Комаровскому в связи с превышением должностных полномочий начальника управления по эксплуатации «Касптанкер» Рахимова Махмуда Джафаргулу оглу.

21 июня 1940 года

Бюро ЦК К(б)П Азербайджана утвердило на должность начальника «Касптанкер» с 1939 года временно исполняющего обязанности этого управления Филиппа Матюшева.

Декабрь 1940 года

Председатель Республиканского комитета союза моряков управления «Касптанкер» Николай Мухин назначен замначальника политотдела «Касптанкер».

28 июня 1941 года

Управлению «Каспфлот» было дано первое боевое задание: доставить из Красноводска в Баку 12 тысячную воинскую часть и 8 тысячный тон военно-стратегического важного груза!

Июнь 1941 года

Судоремонтный завод «Закфедерация» начал производить авиационные бомбы. Судоремонтному заводу «Вано Стуруа» поручено производство военной продукции 5 наименований.

8 июня 1941 года

Требовалось соблюдение обязательного правила по освоению военных знаний личным составом судов Каспийского флота

22 августа 1941 года

Оснащенные зенитными установками суда «Каспфлот» и «Касптанкер» доставили из Баку в Иран личный состав воинских частей.

Сентябрь 1941 года

Суда Каспийского флота привлечены также к перевозке раненых. Пассажирские суда «Туркменистан» и «Дагестан» после реконструкции оказывали санитарную службу в качестве плавучих госпиталей.

27 сентября 1941 года

Из-за дефицита хлеба в Средней Азии управлению «Каспфлот» было поручено доставить из Баку в Красноводск 10 тыс. тон зерна.

27 сентября 1941 года

Началось оснащение Каспийских судов пулемётами типа «Мадсона».

24 октября 1941 года

Пожар в порту Красноводска, сгорели теплоход «Осетин» и пароход «Орлёнок».

15 мая 1942 года

Народный комиссар морского флота СССР подписал приказ «О мерах по усилению работ для перевозки нефтепродуктов из Баку на север».

20 июня 1942 года

Появление первых фашистских истребителей над рекой Волга.

27 октября 1942 года

Нефтяной танкер «Агамалыоглу» у берегов Астрахани подвергся воздушной атаке вражеских сил, на судне произошел пожар.

Декабрь 1942 года

Положен конец практике руководства одного человека – Ф. Матюшева двумя пароходными управлениями на Каспии - «Каспфлот» и «Касптанкер». Отныне Ф. Матюшев руководит только сухогрузным флотом. На должность начальника «Касптанкер» назначен Махмуд Рахимов.

1 ноября 1943 года

Бюро ЦК К(б)П Азербайджана приняло решение о привлечении 300 человек в возрасте 15-16 лет для приема в мореходную школу.

Март 1944 года

Принято решение о награждении группы каспийских моряков за своевременное выполнение планов по перевозке сухого груза и топлива на фронт, и целом для народного хозяйства.

1 октября 1944 года

Отмечено 50-летие деятельности капитана танкера «Сталин» Алибалы Раджабова на флоте.

10 марта 1944 года

Народный комиссар морского флота СССР П. Ширшов подписал приказ о реформировании мореходных школ в стране, в том числе Бакинского мореходного техникума.

16 марта 1944 года

На заседании бюро ЦК К(б)П Азербайджана обсужден вопрос «О проведении мер по подготовке руководящих кадров для морского флота Азербайджанского ССР».

6 июня 1945 года

С целью организации поисково-разведывательных работ на Каспийском море создана Азербайджанская нефтяная экспедиция.

23 июня 1946 года

На заседании бюро ЦК К(б)П Азербайджана утверждена кандидатура Мирзагы Ханмамедова на должность начальника политического отдела «Каспфлот».

14 ноября 1948 года

Первый десант нефтяников на морском буксире «Победа» высадился на Черных камнях, которые потом прославятся как Нефтяные Камни.

7 мая 1949 года

Совет министров СССР принял решение «Об обеспечении разведки и разработки морских месторождений в Азербайджанской ССР плавучими средствами». Согласно данному решению при объединении «Азнефтьразведка» создано Управление плавучих средств.

31 октября 1949 года

Согласно решению Совета министров СССР «О мерах по улучшению организации работ по разведке и эксплуатации морских нефтяных месторождений Азербайджанской ССР» учреждено объединение «Азербайджаннефть» по разведке морских нефтяных месторождений, добыче нефти и строительству морских нефтяных месторождений в Баку, создано Управление «Плавучие средства», отделившееся от объединения «Азнефтьразведка».

7 ноября 1949 года

Забил первый нефтяной фонт на Нефтяных Камнях.

23 ноября 1949 года

Доктор по геолого-минералогическим наукам, академик Академии наук Азербайджанской ССР Ахад Якубов назначен начальником объединения «Азербайджаннефть», а руководитель Морского треста буровых работ Юсиф Сафаров утвержден на должность замначальника по буровым работам объединения.

14 января 1952 года

Замминистра Морского флота СССР С. Байев утвердил список еще пяти непригодных к плаванию кораблей предназначенных для затопления с целью создания искусственного острова в районе Нефтяных Камней: «Памяти 26-ти», «Луначарский», «Самарканд», «Искра» и «Советская Грузия».

10 июня 1952 года

С целью подготовки морских специалистов для Объединения «Азморнефть» Министерства нефтяной промышленности, Совет министров СССР принял решение об учреждении в городе Баку филиала Бакинской мореходной школы для приема 150 учащихся по специальностям судоводителей и судомехаников.

22 января 1953 года

По приказу №144 министра нефтяной промышленности СССР Управление «Плавучие средства» ликвидировано и учреждено управление «Каспнефтефлот» при объединении «Азербайджаннефть».

20 апреля 1953 года

«Каспнефтефлот» зарегистрирован в государственном реестре в Министерстве финансов СССР.

18 мая 1953 года

Совет министров СССР принял решение, объединив пароходные управления «Касптанкер» и «Каспфлот», создать Государственное Каспийское Морское Пароходство Морского и Речного флота СССР –«Каспар».

3 июня 1953 года

Бюро ЦК КП Азербайджана утвердил служившего последние годы на должности начальника «Касптанкер» Николая Павловича Мухина руководителем Государственного каспийского морского управления.

Январь 1955 года

М. Ханмамедов заменил Н. Мухина на должности начальника Государственного Каспийского морского управления.

Июль 1956 года

М. Ханмамедов освобожден от занимаемой должности начальника Государственного каспийского морского управления и назначен первым заместителем начальника «Каспар». Зампредседателя Совета министров Азербайджанской ССР Махмуд Рахимов утвержден на должность руководителя Государственного Каспийского морского управления.

Июнь 1958 года

Управление речного транспорта при Совете министров Азербайджанской ССР передан на баланс Государственного Каспийского морского управления.

23 сентября 1958 года

Бюро ЦК КП Азербайджана приняло решение о присвоении Бакинской мореходной школе имени героя Советского союза Гафура Мамедова.

5 июля 1960 года

На заседании бюро ЦК КП Азербайджана 111 сотрудников «Каспар» представлены к государственным наградам. Выражена просьба о награждении 10-х орденом Ленина, 28-х орденом «Красное знамя труда» и др. орденами и медалями.

3 августа 1960 года

По приказу Президиума Верховного Совета СССР машинисту теплохода «Инженер П. Пустошкин» Государственного Каспийского морского пароходного управления Петру Мельникова присвоено почетное звание Героя Соцтруда.

3 августа 1960 года

Начальник Государственного Каспийского морского управления Махмуд Рахимов в очередной раз награжден орденом Ленина. Этим высоким орденом награждено еще 10 сотрудников Государственного каспийского морского управления. 25 нефтяников были удостоены ордена «Красное знамя труда», 37- ордена знака Почета, 26- различными медалями.

1965 год

Завод «Красное Сормово» завершил строительство кранового судна «Кер-Оглы» грузоподъемностью 250 т. для Каспийского морского нефтепромыслового флота.

Сентябрь 1978 года

В связи с проблемами в азербайджанском пароходстве первый секретарь ЦК КП Азербайджана Гейдар Алиев направил специальное письмо в ЦК КПСС.

Ноябрь 1981 года

По распоряжению общенационального лидера Гейдара Алиева в знак уважения и оценки истории торжественно было отмечено 100-летие Бакинской мореходной школы, а также 50-летие первого номера газет «Каспийский моряк» и «Моряк Каспия».

20 июля 1984 года

За достижения в области успешного выполнения производственных поручений Государственное Каспийское морское управление награждено орденом Октябрьской революции.

24 января 1992 года

Кабинет министров Азербайджанской Республики принял решение «О передаче транспортных и коммуникационных предприятий в юрисдикцию Азербайджанской Республики». После 70-летнего перерыва суда на Каспийском море стали ходить под флагом Азербайджанской Республики.

22 октября 2013 года

Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев подписал Распоряжение о создании закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство».

10 января 2014 года

Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев подписал Распоряжение об организации деятельности закрытого акционерного общества «Азербайджанское Каспийское морское пароходство».

Ноябрь 2016 года

Утверждена «Государственная программа развития пароходства в Азербайджанской Республике в 2016-2020 годах».

Библиография

Архивы:

1. Государственный исторический архив Азербайджанской Республики
2. Государственный архив Азербайджанской Республики
3. Государственный архив кино-фото документов Азербайджанской Республики
4. Архив политических документов Управления делами Президента Азербайджанской Республики
5. Российский государственный исторический архив (Санкт-Петербург)
6. Государственный архив Российской Федерации (Москва)
7. Российский государственный архив экономики (Москва)
8. Российский государственный архив кинофотофонодокументов (Красногорск)
9. Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга

Литература:

На азербайджанском языке

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 mədən qurğuları / R. N. Qarayev, M. İ. Mədətov ; red. R. N. Qarayev. Bakı, 2004.

На русском языке

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 IX. Тифлис, 1880.
4. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией: Том VII. Тифлис, 1878.
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 Каспийскому морю 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-морьяки 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 рапортов. 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.

Интернет-ресурсы

<http://flot.com>
<http://istmat.info>
<http://www.acsc.az/>
<http://www.alexanderyakovlev.org>
<http://www.morflot.ru>
<http://www.morye.crimea.ua>
<http://www.shipslib.com>
<https://cyberleninka.ru>
www.ourbaku.com

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	2
----------------	---

ГЛАВА I

Быть или не быть судоходству на Каспии?	5
Планы Петра I по Каспийскому морю	5
Выгодный торговый путь в Иран	6
Протест кавказского наместника	7
Пароходство и политика	8
Планы князя Воронцова по Каспийскому морю	9

ГЛАВА II

Путь, начавшийся с «Кавказа и Меркурия»	12
Компанию «Меркурий» приглашают на Кавказ	12
Новая кандидатура для создания пароходной компании.....	13
Заманчивые предложения Новосельского	15
К обсуждениям присоединяется Барятинский	16
Объединение «Кавказа » и «Меркурия».....	17

ГЛАВА III

«Кавказ и Меркурий» в Баку	19
Компания расположилась на улице Ольгинской	19
Обсуждение строительства эллинга.....	21
Нельзя строить эллинг на Баилово!	23
Бакинские склады акционерного общества.....	24
Случайное открытие братьев Артемьевых	26
Технический прогресс в судоходстве	28
Дизельные двигатели и пароходство	29
История создания мореходных классов в Баку	31
Баку как центр мореходного образования	33
И вновь о торговых связях с Ираном	34
Иранское транспортное бюро	35
«Кавказ и Меркурий» задумывается о добыче нефти	36
Зачем Тагиев продаёт пароходную компанию?	37
Есть ли необходимость в деятельности «Кавказа и Меркурия»?	39
Почтовые перевозки вновь поручаются обществу «Кавказ и Меркурий».....	40
Конфликт с городской властью Баку	42
Вся власть..., в том числе пароходство, Советам!	43

ГЛАВА IV

Переходящее из рук в руки Каспийское море...	44
Первая советизация и пароходство в Баку	44
Замена флагов на судах	47
Английский генерал Денстервиль о Каспийском пароходстве	48

Первое решение АДР по пароходству	49
Англичане вновь возвращаются в Баку	50
В Баку вводится военное положение	52
Англичане прибирают к рукам Каспийский флот	52
Моряки бастуют	54
Обсуждения в парламенте Азербайджана	54
Эмоциональная речь Расулзаде	55
Обсуждение в парламенте вопроса о «налогах на водный транспорт»	56
«Добровольческая армия» и Каспийский флот	57
Англичане покидают Баку	58
Пароходство в распоряжении национального правительства	59
Безосновательные претензии «Добровольческой армии» и	60
От Чингиза Ильдырыма до Покровского	60

ГЛАВА V

1920-е годы: в поисках путей нового управления	63
Восстанавливается транспортировка нефти в Астрахань	63
Первые назначения в морском транспорте	64
Декрет о национализации флота	65
Приказ, который Нариманов считал временным	67
Знак полумесяца на советских судах?	68
Большевистская навигация на Каспии	69
Руководство пароходства вызывают в Москву	71
Новое управление: Государственное каспийское пароходство	72
Переименование управления не решило финансовые проблемы	73
Борьба против алкоголизма и недостаток средств в судоходстве	74
Пароходное управление преобразовывается в акционерное общество	75
Тюркоязычным судоводителям говорят «нет»	76
Как вывести пароходство из финансового кризиса?	77
Почему судоходство не может достичь уровня 1913 года?	78
Документ, отправленный не по адресу	79
Старые суда все ещё бороздят воды Каспийского моря	80
Москва направляет в КАСПАР нового руководителя без ведома Баку	81
Поиск «контрреволюционеров» в пароходстве	82

ГЛАВА VI

Репрессии 1937 года в морском пароходстве	84
Новые реформы в морском транспорте	84
Усиливается Управление каспийского морского флота	86
Не политический груз политических отделов	87
Еще одно структурное изменение	88
Трагический конец парохода «Советский Азербайджан»	89
Преследование и расхваливание	90
Сила партийных призывов	91
Станный отчет народного комиссара водного транспорта Сталину	92

Еще один начальник Каспийского пароходного управления отстраняется от должности	93
Освободить от должности... и расстрелять!	94
Суровые обвинения в адрес Гасана Рахманова и тюремное заключение	95
Почему М. Багиров был недоволен водным транспортом?	96
Каспийское морское пароходное управление разделяется на две части	97
Махмуда Рахимова рекомендуют на высокую должность	98

ГЛАВА VII

Каспийский флот в годы войны	101
Моряки переходят на военный режим	101
Суровые правила военного времени	102
Эвакуация оборудования фабрик и заводов морским путем.....	103
Ремонтники судов приступают к производству оружия	105
Главная задача моряков - транспортировка нефтепродуктов	106
Сталин: «В случае необходимости взрывать бакинские нефтяные месторождения»	108
История пожара и героизма на танкере «Агамалыоглы»	109
Каспийские моряки работают без перерыва	111
Каспийские моряки удостоены высоких наград	112
Повышается внимание к морскому образованию	113
Война завершается	114

ГЛАВА VIII

Каспийское пароходство после войны	116
Каспию необходимы новые суда	116
Вражеские суда... в Каспийском море?	118
Спрос на закупку новых судов.....	119
Новая идея: размещение нефтеналивных терминалов в пригороде	120
История добычи нефти со дна Каспийского моря.....	121
И. Сталин: Осушить Каспийское море!	122
Геологи приступают к разведывательным работам на Каспии.	123
Спрос на плавучие средства	124
Учреждается Управление «Плавучие средства»	124
«Черные камни» становятся «Нефтяными камнями»... ..	126
Предложение о создании нефтепромыслового флота.....	128
Спрос на морские кадры	130
Легенда и истина об «Острове семи кораблей»	131
Как был создан Каспийский морской нефтепромысловый флот?	132
Достижения и потери на Нефтяных камнях	134
«Касптанкер» и «Каспфлот» вновь объединяются	135
Кем является новый начальник «Каспар»?	136
Али Байрамов или Гафур Мамедов?.....	137
Почему Махмуд Рахимов не стал Героем Соцтруда?.....	138
Печатные издания моряков и	139
Изменяются особенности перевозок на Каспии	140
Усовершенствование нефтепромыслового флота	141
О заслугах Гейдара Алиева в области судоходства	142

ГЛАВА IX

Каспийское пароходство на новом этапе развития	146
Пароходное управление вновь становится акционерным обществом	146
Госпрограмма по развитию пароходства	148
Первые результаты структурных реформ в судоходстве	148
С благословения Президента отправляются в плавание.....	151
О морском транспортном флоте.....	153
Растет роль Каспийского морского нефтепромыслового флота.....	155
Современные судостроительные заводы	156
От мореходных классов до морской академии	157

ГЛАВА X

Краткая хроника истории пароходства на Каспии	160
Библиография	171

Автор	Мусаллим Гасанов
Редактор	Эльшан Алиев
Координатор проекта	Мехман Мехдиев
Перевод с азербайджаского языка	Лейла Гусейнова
Корректор	Лейла Гусейнова
Дизайн и верстка	“Setline”-ООО
Типография	“Max Offset”-ООО
Тираж	100 штук