



BAKI LİMANI VƏ LİMAN MƏNTƏQƏLƏRİ

Ardı. Əvvəlki
bax №13

1918-ci ilin baharında — 28 mayda Azərbaycan Respublikasının müstəqilliyi elan olunmuşdu. Milli Şuranın «Azərbaycanın müstəqilliyi haqqında aktı» qəbul edilmişdir. Azərbaycan Respublikası öz fəaliyyətinə başladığı dövrdə şərait həddindən artıq mürəkkəb və gərginliyi ilə fərqlənirdi. Bu dövrdə Xəzər bölgəsi böyük dövlətlərin geostateji rəqabət obyektinə çevrilmişdi.

Bu prosesin başlanğıcı 1917-ci il fevral inqilabı dövründə qoyuldu və Oktyabr bolşevik çevrilişindən sonra vətəndaş müharibəsinə gətirib çıxartdı və öz təsirini Azərbaycanda da göstərməyə bilməzdi.

Xəzər dənizinin ən böyük limanı — Bakını tutmaq Xəzər dənizinin bütün akvatoriyasını tam nəzarət altına almaq üçün geniş imkanlar açırdı.

Bu dövrdə bir tərəfdə Almaniya və Türkiyə, digər tərəfdə isə İngiltərə və başqaları bir-birinə qarşı mübarizə aparırdılar və özlərinin geosiyasi məqsədlərini güdürdülər.

İngiltərə hələ XVIII əsrdə Xəzər dənizi hövzəsində möhkəmlənməyə cəhd etmişdi. Bu barədə Londonun «Tayms»ında yazılmışdı ki, «Xəzər Britaniyanın ən qədimdən maraqlı dairəsində olmuşdur». 1918-ci ilin yayında ingilislər Xəzər dənizi üzərində nəzarətini yaratmaq üçün fəaliyyətə başladılar və belə hesab edirdilər ki, «dəniz üzərində nəzarət kimə məxsusdursa, o da Bakıya sahib olmalıdır». Bu dövrdə öz növbəsində F.Xoyskinin rəhbərlik etdiyi milli hökumətin əsas səyi ölkənin bütün ərazisində suverenliyin qurulmasına yönəldilmişdi. Azərbaycan və Türkiyənin maraqları üst-üstə düşürdü.

4 iyun 1918-ci ildə Batumi şəhərində bağlanmış sülh və dostluq müqaviləsi əsasında Türkiyə lazım gəldikdə hərbi yardım etməyi də öz öhdəsinə götürmüşdü.

Türkiyə ordusu Bakıya daxil olandan sonra hücumlarını Xəzər dənizinin sahili boyunca davam etdirdi. Türkiyə 30 oktyabr 1918-ci il tarixli Mudros müqaviləsinin şərtlərinə görə öz ordusunu tezliklə Qafqaz-Xəzər bölgəsindən və həmçinin Azərbaycandan da çıxartdı. Xəzər bölgəsində ingilislərin mövqeyi xeyli dərəcədə möhkəmləndi.

1919-cu ilin əvvəllərində Xəzər bölgəsinə nəzarət etmək uğrunda Almaniya, Türkiyə və Rusiya arasında gedən kəskin geosiyasi rəqabət bölgədə İngiltərənin mövqeyinin güclənməsi ilə nəticələndi. Bu amillər Azərbaycan Respublikası üçün müsbət nəticəyə malik idi və onu Rusiya təcavüzündən müdafiə edirdi. Bu zaman (Sovet dönməində) Astraxandakı donanma Xəzərin şimal hissəsinə nəzarət edirdi.

Bolşeviklər öz sürətli katerləri ilə Bakıdan 30-32 mil aralıqda üzürdülər. Ən çox narahatçılığı 1919-cu ilin baharında yaradılmış «xüsusi dəniz ekspedisiyası» edirdi və Bakıda olan bir dəstə bolşeviklərə silah-sursat daşıyırdı.

Azərbaycan Respublikasının hakimiyyəti öz dəniz sahillərini qorumaq üçün tədbirlər görürdü. Çətinliklərə baxmayaraq, Azərbaycan Respublikasının Xarici İşlər Nazirliyi qeyd edirdi ki, Azərbaycan donanması, necə bu vaxta kimi və bundan sonra da öz Milli bayrağı altında üzəcək.

Hökumət donanmada yaratmağa çalışırdı. Belə bir vaxtda (5 dekabr 1919-cu ildə) Bakı limanında dayanmış «Kars» və «Ərdəhan» gəmilərini Azərbaycanın Xəzər sahili müdafiəsində istifadəsini nəzərdə tuturdu.

8-14 noyabr 1919-cu il tarixlərində Bakıda dənizin sahil əraziləri-

nin müdafiəsi il əlaqədar müfəttiş yoxlaması keçirildi və müəyyən edildi ki, Şıxov burnu və Nargin adasında görülən müdafiə işləri nisbətən yaxşı, lakin Sultan burnunda isə müdafiə çox zəifdir. Buna görə də 19 sentyabr 1919-cu il tarixində Xəzər dənizi sahillərinin qorunması sərhəddilərlə birgə, Qızılburun, Ələt və Astaraya qədr olan ərazinin qorunması qərara alındı. 1920-ci ilin aprelin 8-də olan qərarında «xüsusi səlahiyyətə malik olan yollar və su nəqliyyatı nazirinin yazılı icazəsi olmadan heç bir gəmi Bakı buxtasından açıq dənizə çıxarmalıdır», deyilirdi.

Bakı buxtasına giriş və buradan çıxışa yalnız gəmilərin yolu ilə — Nargin adası və Şıxov burnu arasında icazə verilir. Gələn və Bakı buxtasından çıxan sərnişin və yük gəmiləri mütləq sahilədən 3 kilometr aralıda Bayıl burnunun sonundakı liman keşikçi gəmisinə sərnişinlə-

daxil oldu və 3, 4 mayda Lənkəran və Astaraya desantlar çıxartdı. Beləliklə də, Azərbaycanın bütün Xəzəryanı ərazisi nəzarət altına alındı və bununla da acı nəticəsi olaraq Azərbaycan Respublikası öz mövcudluğunu itirdi.

Sovet hakimiyyətinin bərqərar olunmasından sonra bütün Xəzər ticarət donanması və dənizkənarı təsərrüfatı milliləşdirildi.

Bu zaman burada limanın idarəsi yaradılır. Hüduqlar, liman rüsumları, gəmilərin yüklənmə və boşaldılma normaları, hüquqi və normativ sənədlər təsdiq olundu.

Limana vahid nəqliyyat təşkilatı oldu və Abşeronun, Salyan, Lənkəran, Astara, Astara-Şahağac, Port-İlyiç liman məntəqələri Bakı limanının tərkibinə daxil edildi, o cümlədən Kür çayı donanması Bakı limanının tabeliyinə verildi.

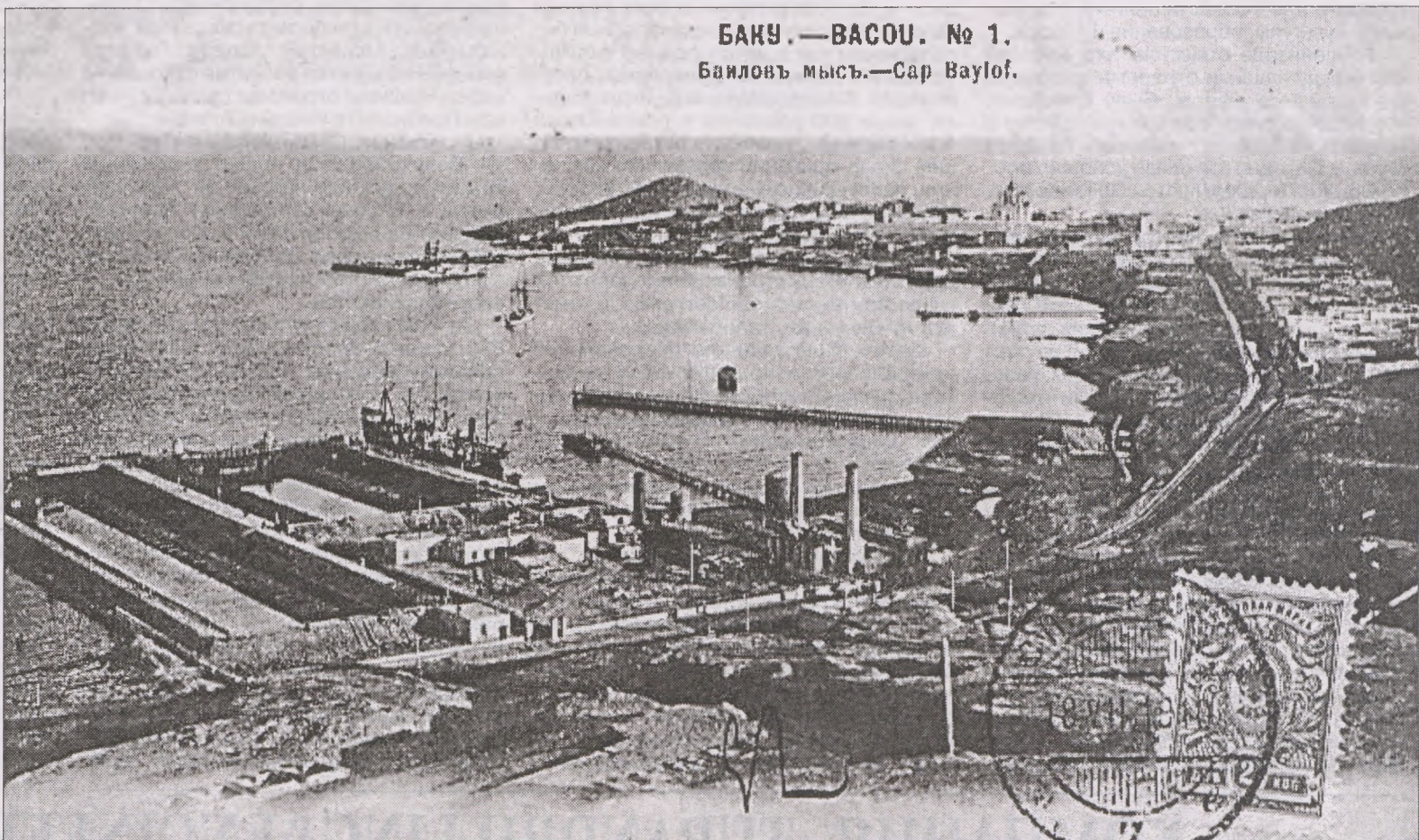
Bakı limanı rəhbərliyi nəzarəti gücləndirdi. Belə bir vaxtda Bakı

şəhərinin şimalında, dəniz gəmilərinin yan aldığı buxtada yerləşən yaşayış məntəqəsinin yerində qəsəbə salınmışdır.

5 oktyabr 1919-cu ildən adı dəyişdirilərək liman adlandırılmışdır.

Əvvəlki illərdə burada buxta Xəzər dənizinin şimal və cənubu arasında hərəkət edən gəmilərin dayanmaq yeri idi. 1924-cü ildə qəsəbə V.İ.Leninin adına Port-İlyiç adlandırılmışdır və Port-İlyiç 1922-ci ildə Xəzər dənizi sahilində tikilmiş ilk sovet limanı olmuşdur.

Haşiyyə: 18 iyuna qədər Bakıda dəniz donanması müvəqqəti idarəetmə ilə, sonradan nizama salınaraq, dəniz donanmasının istismarının idarə edilməsi şöbəsi yaradılması ilə nəticələndi və vəziyyət yavaş-yavaş nizamlandı, Xalq komissarlığı və yerli idarə etmələr təşkil edildi. Bakıda Azərbaycan fəvqəladə komissiyası və həmçinin XI ordunun xüsusi şöbəsi yerləşdi.

BAKU.—BACOU. № 1.
Байловъ мысь.—Саръ Байловъ.

rin pasportunun və yük sənədlərinin yoxlanılması üçün yaxınlaşmalı idi. Alınmış icazə isə dənizdə yalnız bir gün üzümə hüquq verirdi.

Bu tədbirlər, əsasən Bakıya gizli yolla bolşevik qrupların silah gətirilməsinin və neft məhsullarının daşınmasının qarşısını almağa yönəlmişdi.

1920-ci ilin əvvəllərindən Volqa-Xəzər hərbi donanması Xəzərdə döyüş əməliyyatlarına başlamışdı və donanmaya tapşırıq verilmişdi ki, «Sahil məntəqələrindən geniş istifadə etmək şərti ilə Xəzər dənizini ələ keçirsin». 21 aprel 1920-ci il tarixində XI ordu Bakıya yaxınlaşarkən, Ələt stansiyası rayonuna hərbi dənizçilərdən desant çıxarmalı, Bakıda Neft donanmasını ələ keçirməli idi. Sonrakı prosesdə şəraitdən asılı olaraq hərəkət etməli idi.

27 aprel 1920-ci ildə XI ordu Azərbaycan ərazisinə daxil olduqdan sonra, Bakıda dövlət çevrilişi edildi və hətta «Kars» və «Ərdəhan» kanoner gəmiləri komandanlığına öz adamlarını salır və özəklərini yarıda bilmişdilər.

Bakının dəniz müdafiəsi pozuldu və o dövrdə hətta Bakı hərbi limanında rəis müavini işləyən kommunist Çingiz İldırım sahil bataryaları sürgülərini sökməklə çox iş gördü.

Bu vaxt Volqa-Xəzər hərbi donanması gəmiləri Bakı buxtasına

buxtası gəmilərlə dolu idi və bunun səbəbi qeyri-müəyyənlik idi. Odur ki, bu halı aradan qaldırmaq üçün xüsusi komissiya yaradıldı ki, gəmi karvanının buxtada yığılmasının səbəbini öyrənsin. Müəyyən edildi ki, idarəedici sistemin zəifliyi dəniz nəqliyyatında biganəliyin əsas səbəbidir.

Belə vəziyyət liman məntəqələrində də yaranmışdı. Belə ki, Lənkəran liman məntəqəsi də eyni halda idi. Baxmayaraq ki, Lənkərandakı gəmilər reyddə idi.

Astara, Astara-Şahağac-Şıxarxı liman məntəqələrində eyni hal davam edirdi. Gəmilərin İrana hərəkətində də idarəetmənin və gəmilərin hərəkət qrafikinə pozulması çətinlik yaradırdı.

Kür çayı üzərində yerləşən Salyanda çox da böyük olmayan donanması milliləşdirilmişdi, gəmilərin hərəkəti yox dərəcədə idi. Kür çayında hərəkət ancaq Salyandan dənizə qədər idi, və balıq daşınması ilə məşğul idilər. Bu dövrdə Salyanda donanmaya hərbiçilər rəhbərlik edirdilər.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan inqilab komitəsinin sədri 1920-ci ildə Xəzərdə ticarət donanmasının milliləşdirilməsi barədə dekret imzalayırdı.

Dövlət donanmasının tərkibinə 106 yelkənli, 390 müxtəlif tonnajlı gəmi daxil edilirdi.

Haşiyyə: 1921-ci ildə Lənkəran

Xəzər dənizinin sahillərinə nəzarəti öz üzərinə götürən yeni şöbə də yaradıldı. 1920-ci il iyun-iyul ayında Bakı limanı akvatoriyasının minarından təmizlənməsi işləri görüldü ki, bu da neft gəmilərinin təhlükəsizliyini təmin etdi.

1924-cü ildə gəmilərin sayı 66-dan 106-ya qədər artdı. Xəzərdə bu vaxt maye və quru yük daşıyan donanma gəmilərin sayı 162-yə çatdı. Beləliklə, Bakı Xəzər hövzəsində birincilik əldə etdi.

Haşiyyə: «Bir gün Lənkərandakı» kitabından, müəllif E.P.Spaşqenberq.

«Lənkəran Zaqaqazıyanın cənubi-qərbində Xəzər dənizinin sahilində yerləşir. Keçmişdə Lənkərana getmək bizim vaxta nisbətən çox çətin idi. Bakı ilə Lənkəran arasında dəmir yol xətti yox idi. Gediş-gəliş ancaq dəniz yolu ilə idi və əsasən qışda güclü külək əsəndə çoxlu çətinliklərlə üzleşirdilər.

Yeni, 1925-ci ili biz gəmidə palubada qarşıladıq. Gecə çox qaranlıq və soyuq necə bizdə, şimalda gecikmiş payızda olduğu kimi idi. Xəzərin üzərində külək əsir, gəminin göyertəsinə acıqlı və köpüklü dalğalar səs salırdı.

Gecə biz darıxdırıcı küləyin və gəmi pərinin monoton səsinə yatdıq. O biri gün gəmi Lənkəran reyndində dayandı. Güclü fit səsinə bütün sərnişinlər ayağa qalxdılar. Bizləri əla, çox isti səhər hava-

sı qarşıladı. Bu hal çox çəkmədi. Gəmi fit çalan kimi baxmayaraq ki, hava və dəniz sakit idi sahilədən 10-na qədər böyük «kulas» ayrıldı, gəmiyə tərəf hərəkət etdi. Biz belə bir halı heç gözlemirdik.

Tez gəmiyə yaxınlaşdılar və gəmini əhatəyə aldılar, sonra günəş şüasından qaralmış muskullu yükçülər hər tərəfdən gəmiyə qalxdılar. Bir az qarmaqarışlıq yaranırdı. Hər kəs (yükçülər) sərnişini və onun yükünü çox bacarıqla qaldıra-raq öz «kulas»larına yükləyirdi və çalışırdılar ki, çoxlu yük yükləsinlər. Onlar öz aralarında bir «artel» kimi yarış edirdilər. Onlar bu işi ələ ustalıqla tez görürdülər ki, bu da ya piratların hücumu səhnəsini xatırladırdı, ya da sərgüzəşt filmləri. 2-3 dəqiqə keçməmiş dolmuş kulas, gəmi gövdəsindən sahilə doğru irəliləyirdi ki, və birdən kulaslar bir-birinin ardınca saya oturdular. Yene də çətinlik başladı. Belə hallar

baş verəndə yükçülər sərnişinləri çox ustalıqla çiyinə götürür, sahilə yaxınlaşaraq yerə tullayırlar. Elə ustalıqla bunu edirlər ki, sərnişinlərin hamısı ayaq üstə düşürlər. İnanmıram ki, bu cür, sərnişinlərin düşürülməsi kiminsə xoşuna gələr. Hal-hazırda bu hal ancaq yaddaşlarda qalıb. Beləliklə, hamılıqla sağ-salamat çatırlar».

Haşiyyə: XVI-XVIII əsrin ortalarına qədər Səfəvilər dövlətinin tərkibində olan Talış əyaləti cənub bölgəsinə əhatə etmiş və 1722-1732-ci illərdə Rusiyanın tərkibində olmuşdur.

XVIII əsrin ortalarında Azərbaycan tarixində ilk müstəqil Talış xanlığı yarandı.

I Şah Abbas Talışda olarkən qədim yaşayış məntəqələrindən biri olan Qızılağacda olmuş və burada ov etmişdir. Vaxtı ilə Nadir Şah da bu yerdə olmuşdur. Qızılağac Avropa ilə Yaxın Şərqlə arasındakı ticarətdə başlıca rol oynamışdır. Qızılağac orta əsrlərdə Xəzər dənizi limanları ilə mühüm ticarət əlaqəsi saxlayan əsas yaşayış məntəqələrindən biri idi.

1614-cü il dekabrın 19-da Rus elçisi M.İ.Tixonov I Şah Abbasla Qızılağacda görüşmüşdür.

Qızılağac limanının Rus dövləti üçün mühüm əhəmiyyəti var idi.

Ardı var.

Nazim ƏRƏBOV.