



BAKI LİMANI VƏ LİMAN MƏNTƏQƏLƏRİ

Ardı. Əvvəlki bax №№ 14, 15, 17.

Dəniz nəqliyyatı üçün mütəxəssislərin hazırlanmasına hökumət tərəfindən 1852-ci ildə başlandı və Bakı Müsəlman məktəbində dəniz sinifi yaradıldı ki, orada «Bakıda yaşayanların uşaqlarına Xəzərdə üzən ticarət gəmilərinin tikintisi və gəmilərin hərəkəti qaydaları» tədris edildi. Şagirdlərin rus dilini zəif bilməsi ilə əlaqədar 1854-cü ildə dəniz məktəbinin yaradılması ideyası yarandı və bir qədər təxirə salındı (yeni 1858-ci ilə qədər). 1881-ci ilin 9 noyabrında gəmi sürücülüyü — dəniz sinifi yaradıldı və sinifə 8 tələbə qəbul edildi. Sonradan 22 nəfərə çatdırıldı. 1882-ci ildə sinifdə 8 azərbaycanlı təhsil alırdı, onların 6-sı — Bakıdan, 1 nəfəri isə Lənkərandan idi. 1890-cı ildə gəmi sürücülüyü sinfində 65 nəfər təhsil alırdı ki, onların 10 nəfəri azərbaycanlı və 45 nəfəri rus idi.

1881-1902-ci illərə qədər təhsil almışların sayı 945 nəfər olmuşdu, onlardan 136 nəfəri azərbaycanlı idi. Dəniz məktəbinin 300 cilddən ibarət öz kitabxanası da var idi. Məktəbdə naviqasiya, lotsiya, dəniz mexanikası və gəmi arxitekturası tədris olunurdu. Burada fars dili də öyrədilirdi. Əsas diqqət yeri mütəxəssislərin hazırlanmasına yönəlmişdi. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, bu vaxta qədər Rusiya hərbi donanmasına milli azlıqların uşaqlarını qəbul etmirdilər.

Vitse-admiral rütbəsinə birinci azərbaycanlı İbrahimbəy Allahverdiyev oğlu Aslanbəyov nail olmuşdu. O, Peterburqda 3 il hərbi-dəniz korpusunda təhsil almış və 1837-ci ildə təhsilini müvəffəqiyyətlə bitirmişdir. Həmin təhsil ocağında onun adı böyük hərflərlə «Fəxri qırmızı lövhəyə» yazılıbdır. I. Aslanbəyov 10 sentyabr 1822-ci il tarixində Bakıda anadan olmuşdur. 1842-ci ildən 1861-ci ilə qədər Qaradəniz donanmasında xidmət etmişdir. 1887-ci ildə Aslanbəyov vitse-admiral rütbəsi və yüksək vəzifə — Baltik donanmasının Flaqmanı verilmişdir. İbrahimbəy Allahverdiyev oğlu Aslanbəyov 7 dekabr 1901-ci ildə Peterburqda vəfat etmiş və orada torpağa tapşırılıb.

Birinci azərbaycanlı admiralı Aslanbəyovun Rusiya hərbi dəniz donanmasında böyük xidmətləri olmuş və o dünya hərbi-dəniz tarixində böyük bir iz qoymuşdur. Admiral Aslanbəyov haqqında geniş danışmaq ayrı mövzunun məhsuludur.

XIX əsrin axırlarında Xəzər və Qara dəniz donanması və həmçinin çay donanması Bakı nefti ilə işləyirdi. İngiltərə, ABŞ və Almaniyanın neft yanacağından istifadə etməsi, Çar Rusiyasının aktivləşməsinə səbəb oldu.

1904-cü ildə Xəzər donanmasının gəmilərində neft yanacağından tamilqlə istifadə etməyə başladılar. Yüksək keyfiyyətli benzinlə donanmanı Bakı Neft Sənaye firmaları, o cümlədən «Nobel qardaşları» Yoldaşlığı firması təmin edirdi.

Neft və neft məhsulları

Bakıdan dənizlə və demir yolu ilə daşınırdı.

1880-1885-ci illərdə Xəzərə «Zoroastr» və «Budda», tankerləri daxil oldular. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, 1908-ci ildən Rus donanmasında dizel mühərrikinə istifadə edilirdi. Belə ki, donanmada «Kars» və «Ərdوغان» gəmiləri 500 at gücündə dizel mühərriki ilə işləyirdi.

1905-1911-ci illərdə İran inqilabı vaxtında Rusiya öz mülkünü qorumaq məqsədi ilə İran sahilinə desantlar göndərdi. Əsasən 1911-1912-ci illərdə desantlar gəmi atəşi ilə Ənzəli limanına daxil oldu.

Birinci dünya müharibəsi illərində 1914-1918-ci illər

Beləliklə, Bakı nefti birinci dünya müharibəsi illərində (və ondan qabaq illərdə də) Rusiya imperiyasının dəniz donanmasında mühüm yer tuturdu.

Birinci dünya müharibəsi illərində Bakı Rusiyanın hərbi-dəniz aviasiyası üçün kadr hazırlığına başladı və Bakıda dəniz aviasiya məktəbi yaradıldı. Onun yaradılması üçün 1915-ci ildə Peterburqdan Bakıya lazım olan avadanlıqlar, motorlu kater, 2 avtomobil, xüsusi eşalon anqarlar, 6 uçan aparat və s. göndərildi.

Şəhər rəhbərliyi tərəfindən körpü ayrıldı, qaraj anqarı tikildi və bina ayrıldı.

Müharibə zamanında dəniz aviasiyası yüksək səviy

Bakı limanına kapital qoyuluşu təkcə Bakı üçün deyildi. Liman əsas diqqətini işçilərin yaşayış şəraitinə deyil, mədəni həyatına da diqqət yetirirdi. Bu şəraiti liman məntəqələrində də baş verirdi.

Liman məntəqələri əsasən Abşeron, Port-İlyiç, Lənkəran, Astara, Astara Şahaqac-Şixarxi və s. idi.

Bu məqsədlə birinci növbədə bina və qurğuların təmiri, yeni binaların tikilməsi, anbarların və həmçinin ensiz təkərli yolun salınması və s. idi.

Birinci növbədə, Lənkəranda vağzalın və liman körpünün tikintisi daşdan olan dambanın uzadılması idi.

Abşeron liman məntəqə

Astara liman məntəqəsində körpü 1925-ci ildə tikilmişdi və 1936-cı ildə 150 m-ə qədər yeni körpü uzadılmış və hissəli təmir edilmişdir (Bu müddətdə körpü 50%-i sıradan çıxmışdı) və işçi vəziyyəte gətirilmişdir ki, bu da yük əməliyyatının aparılmasında böyük rol oynadı.

Abşeron liman məntəqəsi üzrə estekada tipli, uzunluğu 475 m. olan körpünün təmiri, ağac svaydan olan pirsin uzunluğu 155 m., eni 11,0 m 1934-cü ildə təmir edilmişdir.

1929-cu ildə tikilməyə başlanmış 1 saylı pirsə 4912,9 min rubl. tələb olunur. 1936-cı ildə pirsin aşağı hissəsinin tikintisi qurtarmış və 1937-ci il üçün pirsin üst

— Astara liman məntəqəsi üzrə torpaq danbasının tikintisi nəzərdə tutulmuşdu və həcmi 900 kub. m təşkil edəcəyi və bunun üçün 18,3 min.rubl nəzərdə tutulmuşdu.

Astara liman məntəqəsində yüklərin saxlanması körpüdə naves tikilməsi nəzərdə tutulmuşdu və sahəsi 360 kv. m olmalı idi ki, bu da yüklərin yağış və qardan və günəşdən qorunması üçün idi. Anbarların körpüdən 500 m-lik məsafədə olması ilə əlaqədar idi.

Haşiyyə:

Bakı limanı öz ölçüsünə görə yükəşirmədə ittifaqda birinci yeri tuturdu. Plan üzrə yükəşirmə 14.411 min ton maye və quru yükü üzrə olmalı yük aşırması müharibədən əvvəlki ildə 5592 min ton olmuşdu (1913-cü il).

Bakı limanının tərkibinə, Bakı buxtasından başqa aşağıdakı liman məntəqələri daxil idi, problemlər var idi.

1. 1934-cü ildə tikilmiş Abşeron limanı
 2. Artem (Pirallahı) adası
 3. Lökbatanda körpü
 4. 1922-ci ildə tikilmiş Port-İliç
 5. Lənkəran
 6. Astara (Astara Şahaqac-Şixarxi).
- Beləliklə, Bakı limanı ittifaqın iqtisadi perspektiv inkişafı ilə əlaqədar, Xəzərdə dəniz nəqliyyatında xidməti onun qarşısına problemlər yaratdı və onun həllində aşağıdakıların görülməsi nəzərdə tutuldu.
1. Bakıda Pnevmatik dalğaqıranın (brakvatora) qurulması.
 2. Bakı limanında 1 saylı pirsin qurtarıb istismara verilməsi.
 3. Limanda meşə sahəsinin yaradılması.
 4. Dəniz vağzalının qavanan tikilməsi.
 5. Bakı limanında kombinatın (ev) tikilməsi.
 6. Abşeron limanının inkişafı.
 7. Lökbatanda körpünün tikilməsi.
 8. Ələt limanının tikintisi.
 9. Port-İliç limanının genişləndirilməsi.
 10. Sumqayıtda limanın tikintisi.

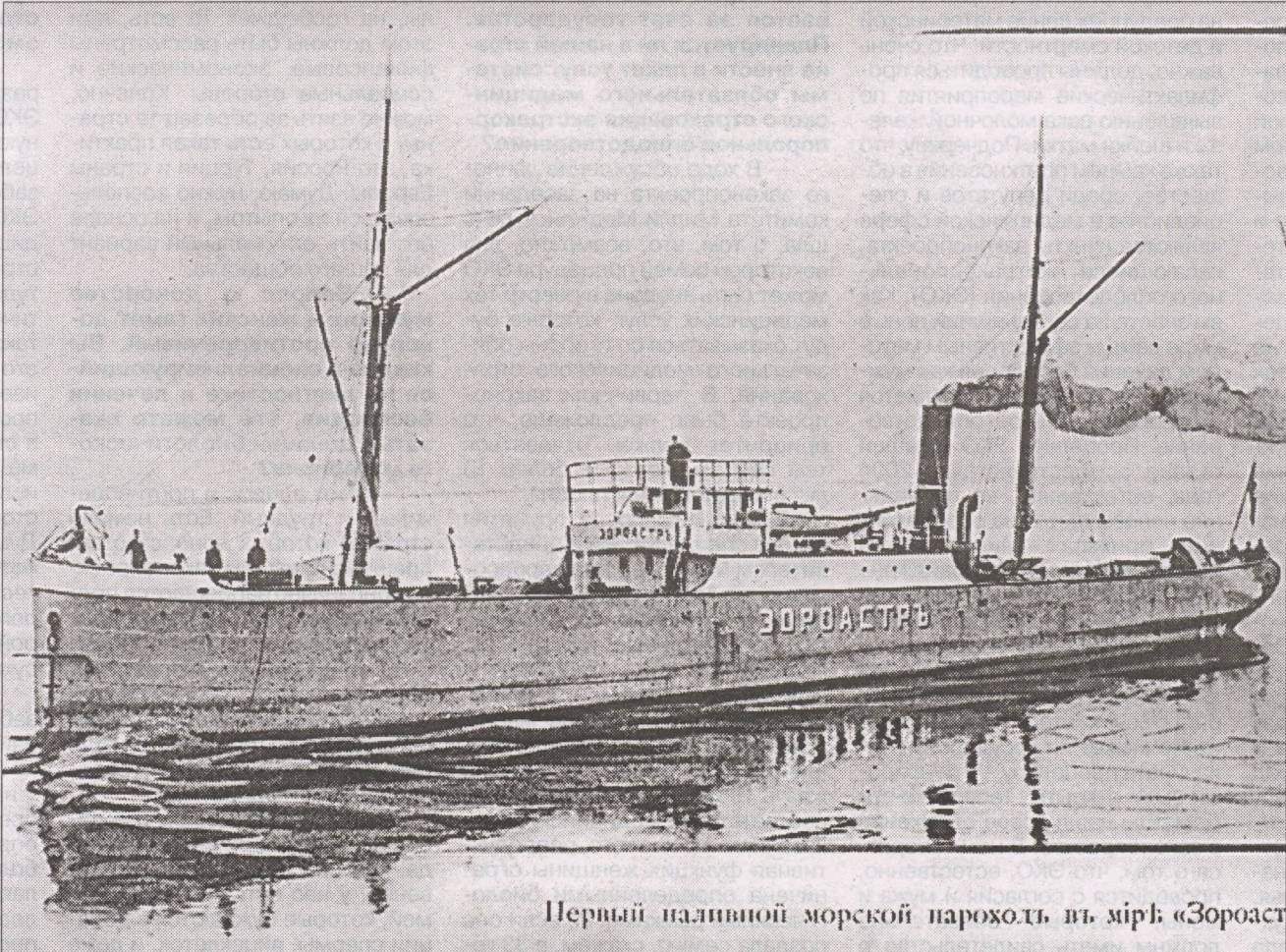
Bakı buxtasına pnevmatik dalğaqıranın olması iqtisadi və istismar nöqtəyində nəzərə lazımlı idi və uzunluğu 5 km təşkil edirdi. Bu tipli qurğunun dəqiq qiyməti məlum olmasa da, təqribən 6.0 min rublə başa gələrdi. Bakı limanının dəniz nəqliyyatının milliləşməsinə qədər yüngül konstruksiyalı 90 ağac svaylı körpüsü var idi. İldən-ildə yükəşirmənin çoxalması ilə əlaqədar olan körpülərdə mexanikləşməyə diqqət artdı.

Hələ 1927-ci ildə 11 körpüyə demiryolu çəkilmişdi, həm də işiq, su və nəqliyyatla təmin edilmişdi.

1929-cu ilin axırında 1 saylı pirsə körpü 1053 pm. və dərinlik 6,0 m və sahəsi 110 min kv. m ambar, 2-12 ton olan kran, qaldırıcı lift 60 akkumulyator arabası var idi və bu işlər smeta üzrə 21582 min rubl təşkil edirdi (bunlar 1935-ci il qiymətləri ilədir).

Ardı var.

Nazim ƏRƏBOV.



Первый наливной морской пароход в мире: «Зороастръ»

də Xəzər donanması aktiv döyüşlərdə iştirak etmirdi, hərbi və təsərrüfat yüklərin daşınması ilə məşğul olurdu.

Bu dövrdə limanlar öz tərkibinə, avadanlığına və əhəmiyyətinə görə 3 qrupa bölünürdü.

3-cü qrupa Bakı və Kerç limanları daxil idi. Beynəlxalq vəziyyətlə əlaqədar Bakı ticarət limanı müvəqqəti olaraq «Alyoşa Popoviç», «Potok», «Boqatır» və başqa buksirlərini dəniz təsərrüfatının (vedomstvo) istifadəsinə vermişdi, hətta sahibkarlar da öz gəmilərinin bir neçəsini hərbi dəniz komandanlığına bağışlamışdı. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, tanınmış xeyriyyəçi azərbaycanlı Hacı Z.A.Tağıyev də öz «Leyla» gəmisini də hərbi dənizçilərin istifadəsinə vermişdi.

Bu dövrdə Bakı nefti böyük rol oynayırdı.

1914-cü ildə dünyada cəmi 53,7 milyon ton neft hasil edilmişdi. Antanta ölkələrindən yalnız Rusiya öz neftinə malik idi ki, 1913-cü ildə 9,2 milyon ton hasil edilmişdi.

Almaniyanın özündə isə cəmi 121 min ton neft hasil edilirdi.

yədə özünü göstərdi. 1917-ci ilin fevralında Dəniz Nazirliyinin tabeliyində Bakıda aviasiya diviziyası (xüsusi tapşırıqlı) yaradıldı və Bakı zabitlərin dəniz aviasiya məktəbi ora daxil edildi.

Rusiyada fevral inqilabı 300 illik Romanovlar sülaləsinin, yeni monarxiyanın dağılması ilə nəticələndi və Müvəqqəti hökumət yaradıldı.

1930-cu illərin ikinci yarısında limana demiryol xətti çəkilir, avadanlıqlarla təchiz olunan yeni körpülər tikilir. Bakı limanı eyni zamanda 6 gəmini qəbul edib, yükdən aşırılması qabiliyyətinə malik olur.

1929-30-cu illərdə limanın ən böyük və geniş demiryolu keçən 8 saylı enli pirs tikilib istifadəyə verilir. 1938-ci ilin oktyabrında limanda ilk dəfə olaraq yükləmə mexanizmi — portal kran montaj olunub istifadəyə verilir. Körpülərin tikilməsi və təmirindən başqa, yükəşirmə mexanizmlərinin və donanmaya xidmətdə olan mexanizmlərə, həmçinin yük əməliyyatında işlənən inventarların hazırlanmasına, avtonəqliyyatın təchizatı tədqiqat və layihələşdirmə işlərinə limanda böyük diqqət etdirilirdi.

sində pirsin baş hissəsinin bərkidilməsi, Port-İlyiç liman-məntəqəsində mexanizmlərdən istifadə edilməsi nəzərdə tutulmuşdu.

Bütün qeyd edilmiş işlərin görülməsinə sahil qurğuları üçün 86,4 min rubl əsas vəsait ayrılmışdı, o cümlədən Bakı — 40,18 min rubl, Port-İlyiç liman məntəqəsinə — 26,65 min rubl; Astara — 8,03 min rubl. Liman məntəqələrinin hidrotexniki qurğularına isə 395,83 min rubl ayrılmışdı, o cümlədən, Bakı — 247,19 min rubl, Port-İlyiç — 17,10 min rubl, Astara — 24,6 min rubl, Abşeron — 88,09 min rubl. Bakı üzrə enli pirsin təmirinə — 166,64 min rubl. 29 saylı körpü üçün — 40,27 min rubl ayrılmışdı.

Enli pirs ağır çəkili və tranzit yüklər üçün istifadə olunurdu. Enli pirs 1932, 1935 və 1936-cı illərdə hissəli təmir edilmişdi. 1937-ci ildə isə onun təmiri başa çatmalı idi. 29 saylı körpüdə yüklərin fumiqasiya üçün kamera və pambığın yükləyib, boşaldılması üçün sahə ayrılmışdı.

Port-İlyiç liman məntəqəsi üzrə: hələ 1924-cü ildə tikilmiş körpünün 60% sıradan çıxmışdı.

Enli pirs ağır çəkili və tranzit yüklər üçün istifadə olunurdu. Enli pirs 1932, 1935 və 1936-cı illərdə hissəli təmir edilmişdi. 1937-ci ildə isə onun təmiri başa çatmalı idi. 29 saylı körpüdə yüklərin fumiqasiya üçün kamera və pambığın yükləyib, boşaldılması üçün sahə ayrılmışdı.

Port-İlyiç liman məntəqəsi üzrə: hələ 1924-cü ildə tikilmiş körpünün 60% sıradan çıxmışdı.

hissəsinin tikintisinə başlamaq nəzərdə tutulmuşdu. 1936-cı il üçün əsas vəsait 15 milyon rubl idi.

Plan üzrə 1937-ci il üçün 4.912.900 rubl. nəzərdə tutulmuşdu, bu da 1938-ci ildə Pirsin tam gücü ilə işləməsinə yükəşirmə əməliyyatının vaxtı-vaxtında görülməsinə şərait yaradırdı.

Bakı limanının enli pirsində işlər tam təşkil olunmuşdu.

— Liman məntəqəsi olan Port-İlyiçdə demiryolu ilə razılaşdırılmış, ensiz vaqon yolunun yaradılması yüklərin ambarlara aparıb boşaldılmasında — 50 m qədər olan məsafəyə vaqonetkalardan istifadə edilirdi. Burada anbar tikintisi də nəzərdə tutulmuşdu.

— Liman məntəqəsi Abşeronda bub daşından olan dambanın 250 m-dən 450 m-ə qədər uzadılması kovşada və körpüdə maye yükün aşırılmasına şərait yaratdı.

— Lənkəran liman məntəqəsinin körpüsünün ümumi sahəsi 1670 kv. m təşkil edilməsinə əsas vəsait olaraq 300 min rubl. ayrılmışdı.

Lənkəranın inkişafını nəzərə alaraq körpünün tikilməsinə ehtiyac hiss olunurdu və tədbir görüldü.