



DƏNİZ

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin qəzeti



... Azərbaycan dünya miqyasında nəqliyyat-logistika mərkəzi kimi öz rolunu bundan sonra da oynayacaqdır. Bizim coğrafi vəziyyətimiz çox əlverişlidir. Ancaq mən həmişə demişəm-xatırlayıram hələ on il bundan əvvəl nəqliyyat məsələləri ilə bağlı çıxışlarımda demişəm ki, əgər biz bu coğrafi vəziyyətimizi infrastrukturla təmin etməsək, bu coğrafiyanın heç bir mənası olmayacaqdır. Ona görə son illər ərzində başqa sahələrdə aparılan siyasətlə yanaşı, nəqliyyat sektorunun inkişafı da prioritet məsələ olmuşdur. Təsadüfi deyil ki, Azərbaycanda ən böyük dövlət investisiyaları nəqliyyat sektoruna qoyulmuşdur.

İlk növbədə ona görə ki, buna ehtiyac var idi. Çünki biz bütün nəqliyyat infrastrukturumuzu yenidən qurmalıydıq. Digər tərəfdən, nəqliyyat və infrastruktur iqtisadi inkişafı şərtləndirən birinci amildir. Bəzi hallarda belə hesab oluna bilər ki, yollara, hava nəqliyyatına, dəniz nəqliyyatına qoyulan vəsait tez qayıdan vəsait deyildir. Bu, həqiqətdir. Yeni yaradılan imkanlar, turizm zonaları, iqtisadi inkişaf, şəhərlərarası rabitənin rahatlığı, yük daşımalarının artımı, tranzit potensialımızın inkişafı - bütün bu amillər bizi həm siyasi, eyni zamanda, iqtisadi cəhətdən də gücləndirir. Ona görə nəqliyyat sektoruna qoyulan investisiyalar özünü doğruldur.

Bu gün nəqliyyatın bütün istiqamətləri üzrə konkret proqramlar icra edilir. Avtomobil yolları tikilir. Magistral yollar, şəhərlərarası yollar, demək olar ki, tamamlanır. Biz son bir neçə il ərzində ilk növbədə, kənd yollarının tikintisi ilə ciddi məşğuluq. Həm dövlət büdcəsinin, həm də Prezidentin Ehtiyat Fondunun vəsaiti hesabına kənd yollarının tikintisi sürətlə gedir. Hesab edirəm ki, növbəti illərdə - 2018-ci ilə, üçüncü regional proqram başa

çatana qədər biz bütün kənd yollarını tikəcəyik və bərpa edəcəyik.

Dəniz nəqliyyatı da prioritet olaraq qalır. Xəzər Gəmiçiliyi dünya miqyasında böyük şirkət hesab olunur. Yaxın keçmişdə bu şirkətin daha da səmərəli fəaliyyəti üçün əlavə tədbirlər görülmüş, struktur islahatları aparılmışdır. Bu gün Xəzər Gəmiçiliyi də "AZAL"-ın səviyyəsinə çatmalıdır və çatacaqdır. Bizim 260-dan yuxarı gəmimiz vardır. Düzdür, onların bəziləri lazımi səviyyədə deyil. Ancaq son 10 il ərzində 20-yə yaxın gəmi alınmışdır. Onlardan 10-u tanker, 6-sı isə bərədir. Azərbaycanda böyük gəmiqayırma zavodu tikilmişdir. Heç vaxt Azərbaycanda belə zavod olmamışdır. Ancaq gəmi təmiri zavodlarımız olmuşdur. Amma bu gün gəmiqayırma zavodumuzda istənilən gəmi istehsal oluna bilər. Tanker, bərə, sərnəşin gəmisini, neft əməliyyatlarına xidmət edən gəmilər və eyni zamanda, hərbi gəmilər də istehsal oluna bilər. Bu gün Xəzər hövzəsində ən böyük beynəlxalq dəniz ticarət limanı da Azərbaycanda - Ələtdə tikilir. Bu il limanın birinci mərhələsi başa çatacaq, istifadəyə veriləcəkdir. Bütövlükdə isə biz gələcək il Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının açılışını qeyd edəcəyik. Birinci mərhələdə 10 milyon, ondan sonra 20 milyon, o cümlədən bir milyon konteyner yük daşıma qabiliyyətinə malik olan bu liman Azərbaycanın tranzit imkanlarını daha da artıracaqdır.

Bununla paralel olaraq Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisi də uğurla gedir. Bu layihəni biz tərəfdaşlarla - Türkiyə və Gürcüstanla bərabər icra edirik. Bu dəmir yolunun tikintisi nəticəsində Azərbaycan iki qitəni birləşdirəcəkdir. Onsuz da biz Avropa ilə Asiya arasında olan bir ölkəyik. Dəmir yolları ilə, avtomobil yolları ilə, hava nəqliyyatı ilə biz öz mərkəzi rolumuzu daha da artıracağıq. Bakı-Tbilisi-Qars tarixi layihədir. Azərbaycan maliyyə yükünün böyük hissəsini öz üzərinə götürmüşdür. Azərbaycanın payına düşən tikinti işləri artıq bu ilin sonuna qədər tamamlanacaq və ümid edirəm ki, gələcək illərdən başlayaraq bu yol tamamilə açıla bilər. Beləliklə, Asiya ilə Avropanı birləşdirən ən rahat, qısa yol Azərbaycandan keçəcəkdir.

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının
Prezidenti



Bir çox yüzilliklər bundan əvvəl Şərqlə Qərbi birləşdirən Böyük İpək yolunun tarixi əhəmiyyəti və cazibəsi bizim günlərdə yenidən artıb. O, əvvəllər olduğu kimi, yenə əzəldən bir-biri ilə əməkdaşlığa və dialoqa can atan müxtəlif mədəniyyətlərə və sivilizasiyalara mənsub dövlətlər arasında körpü olacaqdır.

Bu gün müasirlərimiz vaxt ilə məşhur səyyah Marko Polonun keçib-getdiyi qədim karvan yolunu yenidən mənimsəyirlər. Bu yolun ipək sapı istiqamətində bir çox ölkələr düzülüb. Azərbaycan hələ o vaxtlar da bu nəhəng yolun əsas ticarət və nəqliyyat qov-

YÜK AXININA HAZIR OLMALIYIQ



saqlarından biri olmuşdur. O, bu günə qədər öz əvəzsiz, nadir coğrafi mövqeyini itirməmiş, Böyük İpək yolunun bərpasının təşəbbüscülərindən birinə çevrilmiş və 1993-cü ildə Brüssel konfransında Qafqazın və Mərkəzi Asiyanın digər yeni müttəfiq dövlətləri ilə birgə qoşulduğu Avropa Birliyinin Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına texniki yardım üzrə TRACEKA

proqramının fəal iştirakçısı olmuşdur.

Böyük İpək yolu ideyası yüksək texnologiyalara sahib Avropanı çoxdan düşündürürdü. Bu qitənin iş adamları, dövlətləri böyük xammal ehtiyatlarına malik qoca Asiyaya qovuşmaq arzusu ilə Tarixi İpək yolunun bərpası üçün yollar axtarırdılar.

Hətta 1988-ci ildə YUNESKO "İpək Yolu - Dialoq Yolu"

ideyasını irəli sürdü. Yeni İpək yolunun təxmini marşrutu da cızılmışdı. Bu yol İtaliyadan başlayır, Yunanıstan, Türkiyə, Suriya, İraq, İran, Zaqafqaziya, Mərkəzi Asiya, Şimali Pamirdən keçməklə Şərqi Türküstana, daha sonra Çinə gedib çıxır. Hər iki yolun başlanğıcı müxtəlif ölkə və şəhərlərə saxələnir. Bir ucu İrlandiya sahillərinə, digər ucu Çinin şərqi sahilləri və Yaponiyaya calanır.

Sovet imperiyasının "hökmranlığı" dövründə bu ideyanın reallaşacağına ümid az idi. Yalnız SSRİ dağıldıqdan, Zaqafqaziya və Mərkəzi Asiya respublikaları müstəqillik qazanandan sonra İpək Yolunun bərpası xəritəsi barədə ucadan danışmağa başladılar.

Avropa Şurası 1993-cü ildə bu regionların inkişafı üçün 8 dövlətin razılığı ilə TRACEKA proqramı qəbul etdi. Avro-



pa Şurasının texniki maliyyə köməyi, Ümumdünya Bankının, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının kredit dəstəyi ilə limanların, dəmir yolu, avtomobil yollarının yenidən qurulması, körpülərin bərpası, aviasiya sistemlərinin modernləşdirilməsinə başlandı.

Siyasətçilər, iqtisadçılar, iş adamları Qədim İpək yolu layihəsinin reallaşması üçün sayısız-hesabsız tədbirlər, müxtəlif seminarlar keçirdilər. Lakin bu yolun bərpasına ciddi müqavimət göstərən qüvvələrin yaratdığı maneələri aşı bilmədilər.

O vaxtlar Azərbaycanın qonşularla iqtisadi əlaqələrinin

(Davamı 3-cü səhifədə)

DİBDƏRİNLƏŞDİRMƏ İŞLƏRİ BAŞA ÇATDIRILIB

Xəbər verdiyimiz kimi, "Mühəndis Balarza Məmmədov" yerqazanının, habelə "Bakılı-3", "Bakılı-5" və "Bakılı-6" gəmilərinin daxil olduğu karvan "Bibi-

heybət" Gəmi Təmiri Zavodunun ərazisində tezliklə istifadəyə veriləcək yeni üzən tərsanənin yerləşəcəyi sahədə dibdərinləşdirmə işlərini başa çatdırıb. İki ayda 80 min kubmetrdən çox dibdərinləşdirmə işləri görüldü.

"DƏNİZ"

GÖSTƏRİCİLƏR YAXŞILASHIR

Dəniz Nəqliyyatı Donanmasının dənizçiləri qış aylarında əlverişsiz hava şəraiti ilə bağlı yük daşınmasındakı itkilərin əvəzini çıxmağa çalışırlar. Yazın ilk ayında 822012 ton yük daşıyan dənizçilər aprelə bu göstəricini 19854 ton yaxşılaş-

dırmağa nail olublar. İlin dördüncü ayının hesabına yazılan 841866 ton yükün 487649 tonu maye yük daşıyan gəmilərlə təyinat limanlarına çatdırılıb.

"Üzən qatarlar"la 5147 vaqon Xəzərin bir sahilindən o biri sahilinə keçirilmişdir.

"DƏNİZ"

ULU ÖNDƏR HEYDƏR ƏLİYEVİN İDEYALARI İLƏ DAHA XOŞBƏXT GƏLƏCƏYƏ DOĞRU



Bütün şərəfli ömrünü insanlığa və canından artıq istədiyi Azərbaycana həsr edən Ulu öndər Heydər Əliyevin dahiliyini hər birimiz zaman keçdikcə daha dərinləndiririk. Heç şübhəsiz ki, bu gün qədirbilən hər azərbaycanlının qəlbində Ulu öndərin ölməz və işıqlı obrazı yaşayır. "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətində ümummilli lider Heydər Əliyevin anadan olmasının 91-ci ildönümünə həsr edilmiş silsilə tədbirlərdə də bu sevgini hiss etmək çətin deyildi. Belə tədbirlərdən biri də mayın 6-da Azərbaycan

illərində ölkəmizin sıçrayışlı inkişafına nail olmaq üçün genişmiqyaslı, kompleks tədbirlər həyata keçirmiş, xalqın və Azər-

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev xüsusilə vurğuladı ki, donanmanı xalqımızın çox böyük sərvəti hesab edən Ulu öndər hər iki donanmanın qorunub saxlanması, yeni gəmilər hesabına zənginləşməsi üçün də əvəzsiz işlər görüb. Yaxşı yadımdadır, təkcə 1982-1983-cü illərdə Xəzər Dəniz Neft Donanmasının tərkibinə o dövr üçün müasir 35 gəmi daxil oldu. Keçmiş Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin nəqliyyat donanması gəmilərinin əvəzlənməsi prosesi ləngiyəndə və ya dayandırılanda da dənizçilərimizin köməyinə məhz Ulu öndər çatırdı.

İndi planetimizin çox yerindən nəzərlər dünyada ən böyük enerji layihələrinin gerçəkləş-



Avropa- Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətə başlaması, Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas neft ixrac boru kəmərinin inşası...da ümummilli liderimizin bəşəri xidmətlərindəndir.

dən-günə çiçəklənən Azərbaycan ümummilli liderimizin mənavi-siyasi irsinin layiqli davamçısı, möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə dünyanın ən qüdrətli, ən inki-



Dövlət Dəniz Akademiyasında keçirildi.

Ulu öndərin anadan olmasının 91-ci ildönümünə həsr olunmuş Elmi-praktiki konfransı giriş sözü ilə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev açdı. Müasir müstəqil dövlətimizin banisi və qurucusu Heydər Əliyevin Vətən və xalq qarşısında misilsiz tarixi xidmətlərindən danışarkən bildirdi ki, Ulu öndər istər sovet dövründə, istərsə də müstəqillik

baycanın mənafeyini həmişə hər şeydən uca tutmuşdur. Fitri istedadı, yüksək təşkilatçılıq və idarəçilik məharəti ilə Azərbaycanı aqrar ölkədən gündən-günə inkişaf edən sənaye ölkəsinə çevirən Ulu öndər müstəqilliyimizin ilk illərində xalqın tələbi ilə ikinci dəfə hakimiyyətə qayıtdıqdan sonra təkcə dövlət kimi mövcudluğu şübhə altında olan Azərbaycanın başı üstündən bütün fəlakətləri sovuşdurmadı, həm də bu günkü sürətli inkişafının təməlini qoydu.



diyi Azərbaycana yönəlib. Təkcə biz yox, bütün dünya yaxşı bilir ki, bir vaxtlar çoxlarına əfsanə kimi görünən layihələri yalnız Ulu öndərimizin qətiyyəti, cəsarəti, uzaqgörənliyi sayəsində reallaşdırmaq mümkün olub. 1994-cü ildə dünyanın iri neft şirkətləri ilə imzalanmış və həyata keçiriləndə Xəzər Dəniz Neft Donanması dənizçilərinin də əvəzsiz xidməti olan "Əsrin müqaviləsi" Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin möhkəmləndirilməsində müstəsna rol oynadı. Böyük İpək yolunun bərpası, Xəzərdən keçən hissəsində gəmilərimizin yükdaşma imkanlarından istifadə olunan

R. Vəliyev xüsusilə qeyd etdi ki, ümummilli liderin alternativ olmayan siyasi kursu çoxlanaqlı Azərbaycanımızın uğurlu inkişafının əvəzsiz təminatı deməkdir. Bu gün Azərbaycan dövləti möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə gələcəyə, inkişafa məhz ümummilli liderin təməlini qoyduğu yolla inamla irəliləyir. Şübhəsiz, Ulu öndərin xatirəsinə ən böyük ehtiram da onun arzularının və ideyalarının həyata keçməsinə fədakarlıqla xidmət göstərməkdir. "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin çoxmilli kollektivi də belə xidmətdən şərəf duyur və inanırıq ki, gün-

şaf etmiş ölkələri sırasında öz layiqli yerini tutacaqdır.

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının rektoru, texnika elmləri doktoru Rasim Bəşirov, "Dəniz texnikası və texnologiyası" fakültəsinin dekanı Zahid Şərifov, tələbə Nübar Nəcəfzadə çıxışlarında zamanın fəvqündə dayanan Ulu öndərin həyat və fəaliyyətinin müxtəlif məqamlarından, o cümlədən elm və təhsilin inkişafı üçün gördüyü mühüm işlərdən söhbət açdılar. İftixarla bildirdilər ki, bugünkü Azərbaycan məhz Ulu öndərin görmək istədiyi kimi inkişaf edir, qüdrətlənir və daha da qüdrətlənəcəkdir.

Sonra "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev "Tələbə və gənc tədqiqatçıların elmi-texniki konfransı"nda fərqlənən bir qrup tələbəyə diplomları təqdim etdi.

Tədbirin sonunda Ulu öndər Heydər Əliyevə həsr olunmuş filmə baxış keçirildi.

Rasim TAHİROV



İKİNCİ DÜNYA MÜHARİBƏSİ İLLƏRİNDƏ ƏHALİ İTKİLƏRİ

O dövrdə sayı daha çox azalmış xalqlardan biri azərbaycanlılar olmuşdur

Hipertrofik əhali qırğınlarının ölçülərinə görə heç bir tarixi hadisə ilə müqayisəyə gəlməyən İkinci Dünya müharibəsinin bitməsindən 69 il keçir. Ötən dövrdə sonuncu Cahan savaşı haqqında ardıcıl araşdırmalar aparılmış, sayısız-hesabsız kitablar yazılmış və filmlər çəkilmişdir. Azərbaycanda da "Böyük Vətən müharibəsi" adlanan bu qanlı-qadali dövrlə bağlı xeyli əsər yaradılmışdır. İlk baxışda belə düşünmək olar ki, artıq bu tarixi hadisə və onun tördədiyi faciələr yetərinə işıqlandırılmışdır. Doğrudan da, müharibədə iştirak edən döyüşçülərimizin qəhrəmanlıqları və həmin dövrdə

Azərbaycan iqtisadiyyatının oynadığı həlledici roldan yetərinə bəhs edilmişdir.

Demografik araşdırmalar isə göstərir ki, 1941-1945-ci illərdə Azərbaycanın başına gələn və getirilən fəlakətlərin heç də hamısı qədərincə öyrənilməmişdir. Həmin dövrdə ölkələr üzrə əhalinin sayca dəyişməsinə xarakterizə edən demografik statistika göstərir ki, Azərbaycan nəinki sovet respublikaları ilə, hətta müharibədə iştirak edən dünya dövlətləri ilə nisbi müqayisədə ən çox əhali itkisinə məruz qalan məmləkət olmuşdur.

Rəsmi sovet statistik mənbələrindən götürülmüş rəqəmləri və onların əsasında əldə et-

diyimiz nəticələri gözəndən keçirək. Öncə qeyd edək ki, hər hansı bir ölkədə müharibənin əhəlinin sayına göstərdiyi təsiri müəyyən etmək üçün ən bəsit və doğru metod onun başlanğıcında əhalinin sayı ilə sonundakı sayı arasındakı fərqin aşkar edilməsidir. Bu fərqi hərbi əməliyyatlarda ölənlərin sayı ilə tutuşdurduqda isə mülki əhalinin sayının dəyişməsinə müəyyən etmək olar. Ancaq mülki əhalinin qırılması ilə bağlı azalmayı müəyyən etmək üçün əhalinin miqrasiyası və ya sürgün edilməsi halları hesaba alınmalıdır. Xatırladaq ki, müharibə

(Davamı 5-ci səhifədə)

ƏGƏR BAKI NEFTİ OLMASAYDI...



Ümummilli liderimiz Heydər Əliyev alman faşizmi üzərində qələbənin təmin edilməsində Azərbaycanın böyük xidmətlərindən danışarkən demişdir: "Əgər Bakının nefti olmasaydı, Sovetlər İttifaqının qələbəsi mümkün deyildi."

Bəli, Azərbaycan xalqı İkinci Dünya müharibəsində həm döyüş meydanlarında, həm də arxa cəbhədə əsl şücaət, fədakarlıq nümunələri göstərmişdir.

Həmin illərdə Bakı neftinin nə demək olduğunu alman komandanlığı da yaxşı anlayırdı. Hələ 1941-ci il aprelin 29-da yaradılan Oleburq iqtisadi qərargahı tərəfindən təsis edilmiş planda Qafqazın, ələlxüsus Bakının işğalı mühüm yer tuturdu. Qafqazın işğalı faşistlərin "A" qrupu ordusuna həvalə edilmişdi. "Ost" planına görə Bakı 1941-ci il sentyabrın axırınadək almanların əlində olmalıydı.

Düşmənin hərbi hissələrinin 1942-ci il avqust ayının sonunda Şimali Qafqaza çatması və Qroznı neft rayonunun faşist ordusu tərəfindən zəbt edilməsi Bakı neftinin müharibənin gedişində əhəmiyyətini və rolunu daha da artırdı. Müharibənin ilk illərində Baltik dənizindən Qara dənizə qədər uzanmış cəbhənin tələb etdiyi bütün benzinin 80, sürtkü yağlarının isə 90 faizini Azərbaycan təmin edirdi.

Uzun illər SSRİ-nin neft və qaz sənayesinə başçılıq etmiş Nikolay Baybakov da təsdiq edirdi ki, azərbaycanlısuz Sovet İttifaqının faşizm üzərində qələbəsi sual altında qala bilərdi. O, demişdir:

"Faşizm üzərində qələbə üçün Azərbaycanın etdiklərini bəlkə də heç bir respublika etməmişdir. Qırxıncı illərdə SSRİ-də çıxarılan 33 milyon ton neftin 23,5 milyon tonu Azərbaycanın payına düşürdü."

O dövrdə ölkədə istehsal edilən neftin 70-75 faizi, benzinin 85-90 faizi azərbaycanlıların fədakarlığının bəhrəsi idi. 1941-1945-ci illərdə Azərbaycan ölkəyə 70 milyon ton neft, 22 milyon ton benzin vermişdi...

Qələbənin əldə olunmasında Xəzər dənizçilərinin də misilsiz xidməti olmuşdur. Elə müharibənin ilk günlərində keçirdikləri mitinqdə dənizçilər faşizmə qarşı amansız döyüşlərə atılmağa hazır olduqlarını bildirmişlər. Təkcə iyunun 24-də 67 kapitan, kapitan köməkçisi və baş mexanik, 160 matros, 18 operativ işçi cəbhəyə yola düşmüşdü. Gəmiçiliyin radio mərkəzləri və telefon qovşaqlarında çalışanların əlli faizi savaşın ilk ayında səfərbərliyə alınmışdı.

Müharibənin ilk ayındaca daşınan yüklərin tərkibi və təyinatı da kəskin şəkildə dəyişdi. Üstəlik daha çox yük və hərbi qüvvə daşımaq lazım gəlirdi. Buna görə bütün nəqliyyat donanmasından, hətta dinc quruculuq dövründə yararsız hesab edilən bəzi gəmilərdən də istifadə olunurdu. Orta Asiya respublikalarına yük və adam daşınmasının həcmi xeyli artırılmışdı. Çoxtonnajlı



"VKP(b)", "Jdanov", "Azərbaycan", "Profintern" tankerləri hər səfərdə göyertəsinə 4500-5000 adam qəbul edirdi. Müharibənin ilk altı ayında 100 mindən çox adam daşınmışdı. 1942-ci ildə Stalinqrad ətrafında və Qafqazda gedən döyüşlər zamanı Xəzərdən daha çox hərbi yük keçirilmişdi. Geriyə qayıdarkən gəmilərimiz Həştərxan reydinə- Mahaçqalaya-dək əsgər, sursat, döyüş texnikası gətirirdi.

Ordunun yanacaq təminatı da Xəzər dənizçilərinin şücaətindən çox asılı idi. Dövlət Müdafiə Komitəsinin tapşırığına görə Xəzər dənizçiləri Bakıda istehsal olunmuş yanacaq və sürtkü yağlarını nəyin bahasına olursa-olsun Volqaya çatdırmalı, Bakı-Həştərxan-Stalinqrad neft konveyeri fasiləsiz işləməli idi.

Xəzər dənizçilərinin səfərləri düşmən aviasiyasının hücumları altında keçirdi. Məsələn, "Lenin" tankeri top atəşi ilə düşmən aviasiyasının 4 hücumunu dəf etmişdi. "Azərbaycan" tankeri Həştərxan dəniz reydidə alman təyyarələrinin şiddətli basqınına məruz qalmışdı. Təyyarələr hər iyirmi-otuz dəqiqədən bir tankerə və barja atəş açırdılar.

"Profintern" tankerinə dəniz reydidə doqquz alman təyyarəsi

hücum etmişdi. Nəqliyyat və hərbi gəmilərdə qoyulmuş toplarla təyyarələrin hücumlarını dəf etmək asan deyildi. Bombardmanlar nəticəsində 11, 33, və 75 sayılı barjalar dənizdə batmışdı. Eyni intensiv həmləyə "Ağmalioğlu" tankeri də məruz qalmışdı. Bakıda anbarlarına 10 min ton benzin dolmayan gəmiyə yolda düşmən təyyarələri hücum etdilər. Atılan bombalar gəmidə yanğına səbəb oldu. Partlayışdan kapitan Əlibala Rəcəbov kontuziya aldı və ağır yaralandı. Dənizçilər yanğıni söndürəndən sonra çox çətinliklə gəmini saydan çıxarıb Bautino limanına çatdırdılar...

Müharibə illərində nəqliyyat donanması 11 iri gəmisini itirmişdi, bir çox gəmilər ciddi zədə almış, 400 metal barj sıradan çıxmışdı...

Çoxları etiraf edir ki, əgər Azərbaycan nefti olmasaydı, İkinci Dünya müharibəsində SSRİ-nin İngiltərə və Amerika koalisiyası ilə birlikdə alman faşizmi üzərində qalib gəlməsi mümkün olmazdı. Bəli, Azərbaycan nefti, bir də, neftçilərimizin min cür əziyyətlə istehsal etdikləri "qara qızıl"ı düşmən aviasiyasının həmlələri altında cəbhəyə çatdıran dənizçilərimizin əfsanəvi fədakarlığı olmasaydı, bu gün ermənilər tərəfindən Azərbaycan torpaqlarının 20 faizinin işğalına göz yumanlara çətin ki, faşizm üzərində qələbəni qeyd etmək müyassər olaydı. Görəsən qəddarlığına görə alman faşizmini kölgədə qoyan erməni faşizminə qarşı dünya nə vaxt haqq səsini ucaldacaq?

"DƏNİZ"

(Əvvəli 1-ci səhifədə)

qırılması, nəqliyyat blokadası şəraitində yaşaması və ədalətsiz müharibəyə çəlb olunması da ciddi problemlər yaradırdı. Ulu Öndər Heydər Əliyevin xalqın tələbi ilə ikinci dəfə hakimiyyətə qayıdırsa Tarixi İpək yolunun bərpasını sürətləndirdi. Məhz ümummilli lider Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycanda Avropa Birliyinin TRACEKA proqramı ilkin müdafiə edildi və "Əsrin layihəsi" nə regionun indiki iştirakçılarının cəlb edilməsi ilə bağlı fəal işlərə başlandı. Nəqliyyat və kommunikasiya, ticarət və yük daşınmasının sadələşdirilməsi, həmçinin nəqliyyat infrastrukturuna iri kapital qoyuluşu üçün baza yaradılması ilə bağlı mühüm tədbirlər görülməsi sahəsində regional əməkdaşlıq xeyli canlandı. TRACEKA mahiyyət etibarilə bütövlükdə regionun, o cümlədən Azərbaycanın iqtisadiyyatının canlanmasına səbəb olan "həyat yolu"na çevrildi.

Tarixi İpək yolunun ölkəmiz üçün necə böyük əhəmiyyətə malik olduğunu, bu yolun fəaliyyətində Azərbaycanın mövqeyini Ulu Öndər Heydər Əliyev qədər düzgün qiymətləndirən ikinci bir siyasətçi yox idi desək, yanılmırıq. O, fəxrlə deyirdi ki, "Azərbaycan bu yolun mərkəzində yerləşir. Və burada çox mühüm strateji mövqe tutur. Təkcə ona görə yox ki, biz bu yolun mərkəzindəyik. Ona görə ki, biz Xəzər dənizinin sahilində yerləşirik.

YÜK AXININA HAZIR OLMALIYIQ

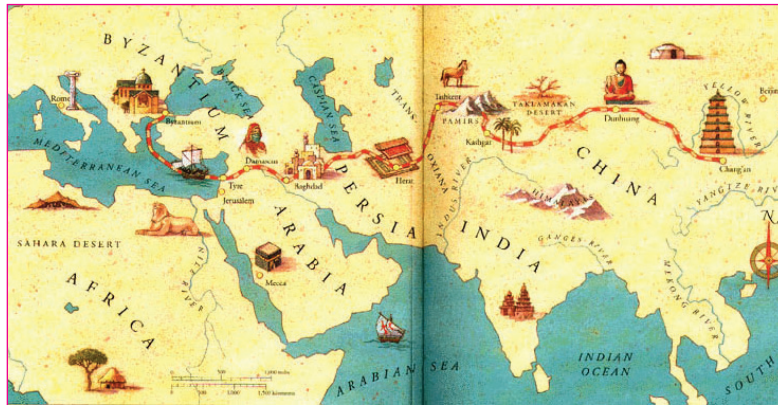


"İpək Yolu" Yaponiya, Çin və Mərkəzi Asiyadan keçib Xəzərə çıxacaqdır. Xəzərin şərq və qərb sahilləri arasında isə bərə keçidi var və bu, Azərbaycana məxsusdur. Bakı "İpək Yolu" nun üstündə yeganə iri dəniz limanıdır. Buna görə də Azərbaycan burada çox mühüm yer tutur."

Bəs yeni "İpək Yolu" dedikdə konkret nə anlaşılır? Dahi Heydər Əliyev Yaponiyanın "EN-EYÇ-GEY" telekanalına müsahibəsində bu sualın cavabını belə açıqlamışdır: "Yeni "İpək Yolu" köhnə "İpək Yolu" nun bərpa edilməsi deməkdir, amma müasir nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunmaqla, əvvəllər bu yol işləyərək nəqliyyatın indiki növləri yox idi. Adamlar piyada gedib-gəlirdi və ya nəqliyyat vasitələrindən istifadə edirdilər. İndi isə dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı, dəniz gəmiləri var və bunlar "İpək Yolu"nu min illər əvvəl olduğundan qat-qat səmərəli edir."

Bütün çətinliklərə baxmayaraq, xalqımızın ümummilli liderinin gərgin əməyi sayəsində

əsas verir. Bu gün "Tarixi İpək yolu" nun bərpasının Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin iştirakçısı olan ölkələrin inkişafında və onlar arasında hərtərəfli əlaqələrin genişləndirilməsində əvəzsiz rolu hər kəsə gün kimi aydındır. Bu yol qitələrin bir-birinə qovuşmasına, iqtisadiy-



də Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan, Özbəkistan prezidentləri Türkmənistanda Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaranması barədə tarixi sənəd imzaladılar. 1996-cı ildən Türkmənistan və Azərbaycan ərazisindən keçməklə Özbəkistandan Qərbi Avropaya yola salınan pambıq yüklü vaqonları bortuna götürən "Akademik Həsən Əliyev" gəmi-bərəsinin həyata keçirdiyi səfər bu dəhlizdə daşımaların başlanğıcı hesab edilir. Bu, təkcə Azərbaycan üçün yox, bütövlükdə region üçün böyük tarixi hadisə idi... Hər halda, günün reallığı bunu deməyə

yatların, mədəniyyətlərin inteqrasiyasına təkan verir və bundan sonra da verəcəkdir.

...Fərəhli haldır ki, xalqımızın ümummilli liderinin nəqliyyat sektorunun inkişafına göstərdiyi diqqət və qayğı möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilir. Nəqliyyatın inkişafı iqtisadi strategiyasında mühüm yer tutur. 2013-cü il oktyabrın 16-da İslam Əməkdaşlıq Təşkilatının 12-ci Bakı Zirvə toplantısında nəqliyyat sektorunun inkişafına göstərilən dövlət qayğısından, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin perspektivlərindən danışan

ölkəmizin başçısı bildirdi ki, Azərbaycan tədricən regional nəqliyyat mərkəzinə çevrilir. Bu, əlbəttə, uzun illər həyata keçirilən məqsədyönlü siyasətin məntiqi nəticəsidir. Çünki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin reallaşması da bir çox ölkələrin qıcıqlanmasına səbəb olmuşdur. Buna baxmayaraq, dövlət başçısı İlham Əliyev bütün maneələri dəf edərək bu yolun çəkilməsinə nail oldu. İndi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti bütün dünyanın diqqət mərkəzindədir. İldən-ildə bu yoldan istifadə etmək arzusunda olanların sayı daha da artır. Ötən ilin payızında qardaş Türkiyədə "Mərmərə" sualtı dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin əhatə dairəsini genişləndirməklə onu daha cazibədar etdi.

Yaxın gələcəkdə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttində qatarlar ilk sınaq səfərlərinə çıxacaq. Bu xətt işə düşdükdən sonra "Tarixi İpək yolu" ilə ötürülən yüklərin həcmi qat-qat artacaqdır. Yolun Xəzərdən keçən hissəsində yüklərin ötürülməsi bizim "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin nəqliyyat donanması ilə həyata keçiriləcəkdir. Biz bu böyük yük axınına hazır olmalıyıq. Elə etməliyik ki, cavabdeh olduğumuz sahədə hər hansı səbəbdən birçün an belə, gecikmələrə yol verilməsin. Elə çalışmalıyıq ki, dənizçilərin fədakarlığına hamı yenə heyran qalsın.

"DƏNİZ"

SÖZÜNÜ QARABAĞDA DEYƏN OĞUL

Xalqımız, yurdumuz həmişə igid, cəsur oğullarına güvənib. Elə bu oğullarımızın şücaəti sayəsində Qələbə bayrağımız Xankəndidə, Şuşada, Laçında, Kəlbəcərdə, Cəbrayılda və işğal altında olan digər qədim torpaqlara



Bu gün Vətənə həmişəkindən daha igid, daha cəsarətli, daha savadlı oğullar gərəkdir. Çünki 1988-ci ildən başlayaraq Ermənistan silahlı qüvvələrinin hərbi təcavüzü nəticəsində torpaqlarımızın 20 faizi - Dağlıq Qarabağın və ona bitişik 7 rayonun ərazisi işğal olunmuşdur. İşğal faktı ilə barışmayacağıni hər zaman bəyan edən Azərbaycan danışıqların nəticəsiz qalacağı təqdirdə münafiqənin həllində güc yoluna əl atacağıni gizlətmir. Niyə? Çünki Dağlıq Qarabağ əzəli Azərbaycan torpağı və Azərbaycanın ayrılmaz hissəsidir. Ərazi bütövlüyü məsələsində isə heç bir güzəşt-dən söhbət gedə bilməz.

BMT-nin ali orqanlarının münafiqə ilə bağlı qərarlarına, o cümlədən zəbt olunmuş ərazilərdən erməni silahlı qüvvələrinin qeyd-şərtsiz çıxarılmasını tələb edən BMT Təhlükəsizlik Şurasının qətnamələrinə, işğal edilmiş ərazilərdə qanunsuz məskunlaşmanı təsdiqləyən ATƏT missiyasının tövsiyələrinə baxmayaraq qəsbkar

Ermənistan bu gündə həmin sənədlərə heç bir əhəmiyyət vermir, işğalçılıq, terrorizm siyasətini davam etdirir.

Elə buna görə bu gün Vətənə, Vətənə sipər oğullar həmişəkindən daha çox gərəkdir. Bu gün gənclərin orduya hazırlanması, onların hərbi-vətənpərvərlik ruhunda tərbiyə edilməsindən vacib nə var?! Yeniyyətələri orduya hazırlanmasında ailə, məktəb, ictimai təşkilatlar...əllərindən gələni əsirgəməməlidirlər. Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında da gənclərin hərbi-vətənpərvərlik ruhunda tərbiyəsinə xüsusi fikir verilir. Axı gələcəyin dənizçiləri ADDA-nı bitirdikdən sonra ilk olaraq Vətən qarşısında borclarını yerinə yetirmək üçün ordu sıralarına çağırılırlar.

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının akt zalı çox tədbirlərə, çox mərasimlərə şahidlik edib. Aprelin 30-da ikinci Dünya müharibəsi veteranlarının, əmək qəhrəmanlarının, Qarabağ müharibəsi iştirakçılarının da qatıldığı növbəti tədbir - xalqımızın

igid oğlu, Qarabağ müharibəsinin əfsanəvi qəhrəmanı, "Azərbaycan Bayrağı" ordenli İbad Hüseynovla görüş isə yaqin ki, cavanların yaddaşından heç vaxt silinməyəcək.

Tədbiri giriş sözü ilə Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının rektoru, texnika elmləri doktoru, professor Rəsim Bəşirov açdı.

Bakı Şəhər Veteranlar Şurasının sədri Məhərrəmin Cahangirov xalqımızın qəhrəman oğlu İbad Hüseynovun şərəfli ömür yolundan söz açdı. Bildirdi ki, İbad Hüseynov 1970-ci il oktyabrın 18-də Xocavənddə dünyaya göz açıb. 20 Yanvar faciəsi baş verəndə o, Sovet ordusunda - Amurda yerləşən hərbi hissədə xidmət edirdi. İmperiya ordusunun Bakıya hücumu zamanı onlarla dinc sakinin öldürüldüyünü eşidəndə digər azərbaycanlı əsgərlərlə birlikdə, ordudan tərxis olunmaları üçün müddətsiz aclıq aksiyası keçirirlər. Rus zabitlərinin bütün hədə-qorxularına baxmayaraq etirazçılar aclıq aksiyasını dayandırmırlar. Hərbi hissənin rəhbərliyi biq yeri təzə-təzə tərfləyən bu yeniyyətələrin tələbləri qarşısında geri çəkilməyə məcbur olur. İbadgil xidmət müddətləri bitməmiş ehtiyata buraxılırlar...

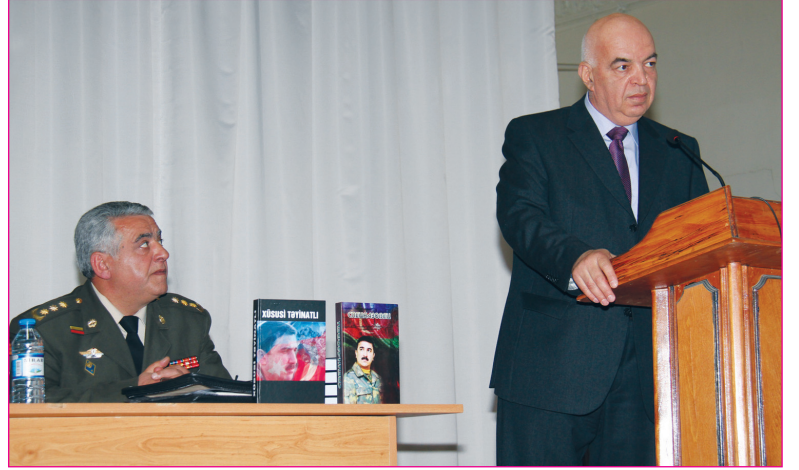
Sovet ordusundan vaxtından əvvəl tərxis olunduqdan sonra İbad Hüseynov dərhal Vətənə qayıdır, Xocavəndin (keçmiş Martuni) azərbaycanlılar yaşayan kəndlərinin müdafiəsinin təşkili, sənqərlərin yaradılması, erməni hərbi birləşmələrinin hücumlarının qarşısının alınması... istiqamətində misilsiz fədakarlıq göstərir. Dəfərlə yaralanır, sağalan kimi yenidən döyüşə atılır.

Sonra söz general-leytenant Yaşar Aydəmirova verildi. General çıxışında diqqəti Azərbaycanın hərbi sənəsinə qızıl hərflərlə yazılan İbad Hüseynov fenomeninə yönəldi. Bildirdi ki, heç bir hərbi təhsili olmayan gəncin özünün hazırlayıb həyata keçirdiyi döyüş əməliyyatlarının demək olar ki, hamısının uğurlu nəticələnməsinin səbəbini elə İbad Hüseynov fenomenində axtarmaq lazımdır...

Ehtiyatda olan polkovnik Məhəmməd Qədirov, briqada komandiri Məmməd Rəhimov, polkovnik Həbib Məmmədovun İbadın döyüş şücaətləri ilə bağlı çıxışları böyük maraqla dinləndi.

Həmin illərdə ermənilərin ən çox güvəndiyi, iftixar etdikləri terrorçulardan biri də "Avo" ləqəbi ilə tanınan Monte Melkonyan idi. ASALA-nın rəhbərlərindən olan bu quldur 1957-ci ildə ABŞ-ın Kaliforniya ştatında doğulub. Arxeologiya ixtisası üzrə Berkli universitetini bitirib. 1978-ci ildən Livanda gedən vətəndaş müharibəsində sağ xristian qüvvələrin tərəfində vuruşub. Bundan sonra türk ordusuna qarşı PKK-nin həyata keçirdiyi əməliyyatlarda iştirak edib. 1981-ci il sentyabrın 24-də Parisdə Türkiyə səfirliyinə hücumun təşkilatçısı olub. 1983-cü ildə Parisdə Orli hava limanında Türk hava yolları şirkətinin kassaları qarşısında partlayış təşkil edib. Bu terror aktı nəticəsində 5 nəfər həlak olub, 55 nəfər müxtəlif dərəcəli bədən xəsarəti alıb...1990-cı ildə Ermənistan tərəfindən Azərbaycanın Dağlıq Qarabağ ərazisinə göndərilən Melkonyan Xocavənd rayonunun işğalı zamanı ermənilərin ön cəbhə dəstələrinin birinin komandiri olmuşdur.

İbad Hüseynov qəddarlığı, türklərə hədsiz nifrəti ilə seçilən "Avo"-nun



izine düşür. Monte Melkonyanın Xocavənd istiqamətində planlaşdırdığı irimiqyaslı hücum əməliyyatı ərəfəsində İbad Hüseynov bu terrorçu ilə üz-üzə gəlir və onu qətlə yetirir. "Avo"nun fiziki yoxluğu, zərərsizləşdirilməsi onun gerçəkləşdirmək istədiyi növbəti hərbi əməliyyatları da alt-üst edir...

Sonra söz görüşün qəhrəmanına verildi. İbad Hüseynov bildirdi ki, hər bir gənc bu gün Vətən eşqi, torpaqlarımızın erməni işğalçılarından təmizlənməsi arzusu ilə yaşamaq, bu müqəddəs işə öz töhfəsini verməlidir.

rimızda dalğalanacaq. Bu haqq savaşımızda həmişə öndə olmağa, öndə getməyə hazırım...

Sonra görüş iştirakçıları xalqımızın qəhrəman oğlunun həyat və döyüş yolundan bəhs edən filmə baxdılar.

Görüşün sonunda Azərbaycanın nə oğluna bir neçə sualla müraciət etmək istəyirdim. Fikrimdən daşındım. Çünki İbad Hüseynov sözünü əzəli Azərbaycan torpaqları uğrunda gedən döyüşlərdə demişdi...

Rasif TAHİROV

ƏKSƏR SƏRNIŞİN GƏMİLƏRİNİ KÖLGƏDƏ QOYUR

May ayında Peterburq limanına yan alacaq "Royal Princess" səyahət layneri bir çox parametrlərinə görə əksər sərnişin gəmilərini kölgədə qoyur. Keçən il inşa edilən bu gəminin uzunluğu 330 metrdir. Ona kimi isə ən uzun gəmi "Celebrity Eclipse" layneri sayılırdı.



Deyəsən Rusiyada Peterburq limanının keçmiş şöhrətini özünə qaytarmaq barədə düşünür. "Siija Festival" və "Vikiñg

Cinderella" səyahət gəmilərinin də yaxın aylarda Baltikdə ən böyük sərnişin limanına yan alacağı gözlənilir.

"DƏNİZ"

Böyük kanallar su yollarını minlərlə kilometr qsaltmaqla dəniz daşımalarını daha səmərəli edir. Ona görə zaman-zaman okeanları və dənizləri birləşdirən nəhəng kanallar tikilir. Cari ildə Nikaraqua ərazisindən keçməklə Sakit və Atlantik okeanlarını birləşdirən kanalın tikintisinə başlanılmalı idi. Lakin Panama kanalına alternativ olan bu kanalın inşası gələcəyə keçirilib. Buna səbəb kanalın keçəcəyi marşrutun gec tədqiq olunmasıdır. Yeni su yolunun texniki-iqtisadi əsaslandırılmasına kanalın keçəcəyi sahə tam dəqiqləşdirildəndən sonra başlanılacaq.

KANALIN TIKINTISINƏ GƏLƏN İL START VERİLƏCƏK



Mərkəzi Amerikada Atlantik və Sakit okeanlarını birləşdirəcək Nikaraqua kanalını Panama kanalından 600 km məsafə ayırır. Yeni ka-

nalla rəqabətdə uduzmamaq üçün Panama kanalında genişmiqyaslı yenidənqurma işləri həyata keçirilir. Kanalın rekonstruksiyası başa çatandan sonra onun yükötürmə imkanları 300 milyon tondan 600 milyon tonadək artacaqdır.

"DƏNİZ"

(Əvvəli 2-ci səhifədə)

SSRI-də əhali statistikasının aparılmasına mane olmuş və bu vəziyyət 1950-ci ilə qədər davam etmişdir. Ona görə də biz müharibə dövründə sovet respublikaları üzrə əhalinin sayının dəyişməsinə müəyyən etmək üçün 1940-cı və 1950-ci illərin məlumatlarından istifadə etməli olmuşuq.

Respublikalar	Əhalinin sayı		Dəyişmə	
	1940 il	1950 il	min nəfərle (+, -)	faizlə (+, -)
Rusiya	110.098	101.438	-8.660	-7,9
Ukrayna	41.340	36.588	-4.752	-11,5
Belorusiya	9.046	7.709	-1.337	-14,8
Litva	2.925	2.573	-352	-12,0
Latviya	1.886	1.944	+58	+3,1
Estoniya	1.054	1.097	+43	+4,1
Moldova	2.468	2.290	-178	-7,2
Azərbaycan	3.274	2.859	-415	-12,7
Gürcüstan	3.612	3.494	-118	-3,3
Ermənistan	1.320	1.347	+27	+2,0
Qazaxıstan	6.148	6.592	+444	+7,2
Özbəkistan	6.551	6.194	-357	-5,4
Tacikistan	1.525	1.509	-16	-1,0
Qırğızıstan	1.528	1.716	+188	+12,3
Türkmenistan	1.302	1.197	-105	-8,1
SSRI üzrə	194.077	178.547	-15.530	-8,0

Cədvəldən görüldüyü kimi, 1940-50-ci illərdə nisbi olaraq əhalisi ən çox azalan respublika Belorusiya olmuşdur. Bu ölkədə 1950-ci ilə 1940-cı ilə nisbətən əhalinin sayı -14,8 faiz olmuşdur. Bu göstəriciyə görə 2-ci ölkə Azərbaycan - 12,7 faiz, 3-cü Litva - 12 faiz, 4-ü Ukraynadır - 11,5 faiz, SSRI üzrə həmin dövrdə əhalinin sayı 8 faiz azalmışdır. Bu rəqəmlər müharibə dövründə respublikalar üzrə əhali itkisi haqqında müəyyən bir təsvir yaratsa da, əsl gerçəyi üzə çıxartmır.

Birincisi, qeyd edək ki, Moskva demograflarının hesablamalarına görə, SSRI-nin əhalisi 1941-ci ilin iyununda (müharibədən sonrakı sərhədlərdə) 197,5 milyon nəfər, 1945-ci ilin sonunda isə 170,5 milyon nəfər olmuşdur. Yəni SSRI-nin əhalisi 1941-45-ci illər ərzində 27 milyon nəfər və ya 13,7 faiz azalmışdır.

İkincisi, müharibədən qalıb çıxan Sovet İttifaqının zəbt etdiyi və öz tərkibinə qatdığı bölgələrdən milyonlarla insan müharibədən sonra etnik mənsubiyyətinə görə qonşu ölkələrə deportasiya edilmişdir. O cümlədən 1939-cu ilin sentyabrın 17-sinə qədər Polşa ərazisinin yarısını təşkil edən Qərbi Ukrayna, Qərbi Belorusiya və Vilno (Vilnius) rayonu adlanan keçmiş Polşa torpaqlarından 2,5 milyon nəfər polyak və az sayda yəhudi indiki Polşa ərazisinə deportasiya edilmişdir. Eyni zamanda indiki Polşa ərazisindən də 481 min nəfər ukraynalının və 37 min nəfər belorusun SSRI-yə köçürülməsi təşkil edilmişdir.

1944-46-cı illərdə indiki Kaliningrad (Königsberg) vilayətindən (müharibəyə qədər Almaniyanın bir bölgəsi idi) 1,16 milyon nəfər alman Almaniya qanunlarına qarşı ya deportasiya edilmişdir. Finlandiyanın şimal-şərqinin bir hissəsi və Viborq bölgəsi Rusiyaya qatıldıqdan sonra 424 min nəfər yerli fin indiki Finlandiya ərazisinə köçürülmüşdür. Müharibəyə qədər Yaponiyanın tərkibində olmuş Saxalin adasının cənub hissəsi və Kuril adalarından 256 min nəfər yapon Yaponiyaya deportasiya edilmişdir. Hazırda Zakarpat vilayəti adlanan, müharibəyə qədər isə Çexoslovakiyanın şərqi hissəsini təşkil edən bölgədən və Ruminiyadan alınmış Bessarabiya və Şimali Bukovinadan xeyli əhali SSRI-dən deportasiya edilmişdir. Hətta 1947-ci ildə Ukraynanın Volin bölgəsindən də 33 min nəfər çex Çexoslovakiyaya deportasiya edilmişdir. Baltik respublikalarından 200 min nəfərə yaxın alman və 6,5 min nəfər İsveç SSRI-dən çıxarılmış və ya köçürülmüşdür.

Üçüncüsü, alman qonşuları Sovet ərazilərindən geri çəkildikcə həmin ərazilərin alman əhalisi də köçməli olurdu. 1939-cu ildə indiki sərhədləri daxilində Ukraynada 627 min nəfər, Litvada 114 min nəfər, Latviyada 62 min nəfər, Belorusiyada 44 min nəfər, Moldovada 37 min nəfər, Estoniyada 15 min nəfər alman yaşayırdı. 1945-ci ilə qədər bu ərazilərdən, eləcə də Rusiyanın alman işğalı altında olmuş ərazilərdən 600 min nəfərdən çox alman Almaniya-

İKİNCİ DÜNYA MÜHARİBƏSİ İLLƏRİNDƏ ƏHALİ İTKİLƏRİ

O dövrdə sayı daha çox azalmış xalqlardan biri azərbaycanlılar olmuşdur



ya qaçmış, Baltik ölkələrində yaşayan almanlar isə həm də deportasiya edilmişlər. Bundan başqa, 1941-44-cü illərdə Baltik ölkələrindən 230 min nəfər yerli əhali Avropa və Amerikaya getmişdir ki, onların da çoxunu litvalılar təşkil edirdi. Avropadan isə 300 min nəfər yəhudi faşistlərin soyqırım siyasətindən canını qurtaraq SSRI-yə gəlmişdi.

Dördüncüsü, müharibə illərində almanlara əsir düşmüş sovet adamlarının 270 min nəfəri müharibə bitdikdən sonra vətəne dönməkdən imtina edərək, əsasən Amerikaya emiqrasiya etmişlər. Onların 141 min nəfəri litvalılar, latışlar və estonlar, 128 min nəfəri isə ukraynalılar və ruslar olmuşdur.

Beşincisi, 1941-42-ci illərdə alman işğalına məruz qalmış sovet ərazilərindən milyonlarla əhali SSRI-nin şərq bölgələrinə evakuasiya edilmişdi ki, onların da xeyli hissəsi yeni yaşayış yerlərindən geri dönməmişlər. Məsələn, təkcə Belorusiyadan 1,5 milyon nəfər Volqaboyu, Ural və Sibir bölgələrinə köçürülmüşdür.

Altıncısı, müharibə illərindən başlamış 1950-ci ilə qədər, xüsusilə də 1944-45-ci illərdə Stalinin milli ayrıseçkilik siyasəti nəticəsində SSRI-nin qərbində yaşayış bir sıra etnoslar bütünlüklə, bəziləri də qismən öz doğma torpaqlarından Qazaxıstana, Orta Asiyaya və Sibire sürgün edilmişdir. Bütünlüklə sürgün edilənlər almanlar, Krım tatarları, çeçenlər, inqışlar, qaraçaylılar, balkarlar, kalmıqlar və Axıska türkləri idi. Polyaklar, yəhudilər, yunanlar, bolqarlar və başqaları qismən sürgün edilmişlər. 3 milyon nəfərden artıq əhali milli mənsubiyyətinə görə arzuolunmaz hesab edilərək SSRI-nin şərqinə sürgün edilmişdir.

Beləliklə, yuxarıda göstərilən faktlardan məlum olur ki, 1940-50-ci illərdə SSRI-də əhali azalması xeyli dərəcədə deportasiya və ya emiqrasiya ilə bağlı olmuşdur. Müharibə dövründə və sonrakı 5 ildə təxminən 5,5 milyon nəfər əhali zorla və ya könüllü SSRI-ni tərk etmiş, 1 milyon nəfərə yaxın əhali isə SSRI-yə köçmüşdür. SSRI-yə gələnlərin 120 min nəfəri isə erməni idi. Onların da 90 min nəfəri Ermənistana köçürülmüşdür.

Əhali yerdəyişmələri nəticəsində ən çox əhalisi azalan respublikalar Ukrayna və xüsusilə Belorusiyaya olmuşdur. Belorusiyada əhalinin azalması 1950-ci illərdə də davam etmişdir. Belə ki, Sovet hökuməti işğal etdiyi Königsberg bölgəsi, Litva, Latviya, Estoniya və Finlandiya ərazilərindən deportasiya edilmiş və emiqrasiya etmiş əhalinin tərk etdiyi yaşayış məntəqələrinin slavyanlarla məskunlaşdırılması prosesinə belorusları da geniş şəkildə cəlb etmişdi. Görünür ki, bu da Belorusiyanın adı çəkilən ərazilərlə qonşu olması və ya coğrafi yaxınlığı ilə bağlı idi.

Aparadığımız araşdırmaların nəticəsi göstərir ki, 1940-50-ci illər Ukrayna və Belorusiyada müliki əhalinin müharibə dövründə qırılması ilə bağlı azalma faizi SSRI üzrə ümumi göstəricidən, xüsusilə Azərbaycanla müqayisədə olduqca aşağı olmuşdur. Paradoksal bir sual ortaya çıxır: necə olur ki, 3 ildən artıq (1941-44-cü illər) faşist Almaniyanın işğalı altında olan və böyük dağıntılara məruz qalan Belorusiya və Ukraynada, eləcə də digər bölgələrdə əhalinin qırılması ilə bağlı azalma Azərbaycanla müqayisədə olduqca az olmuşdur?

Azərbaycanda 1941-ci ilin iyununda əhalinin sayı 3.380 min nəfər olmuşdur. Müharibə başlayan kimi Azərbaycanda yaşayan almanlar (1939-cu ildə onların sayı 23 min nəfər idi) dərhal Qazaxıstana və Sibire sürgün edilmişdir. On minlərlə əhali isə müharibə bölgələrindən Bakıya evakuasiya edilmişdir. Bakı hospitallarında 400 min nəfərə yaxın əsgər və zabit malicə olunmuşdur. Bundan başqa, 1948-ci ildən başlayaraq Ermənistanda yaşayan azərbaycanlılar Azərbaycana deportasiya edilmişlər.

Beləliklə, Ukrayna və Belorusiyadan fərqli olaraq Azərbaycana gələn əhali gələnlərdən



daha çox olmuşdur. Bununla belə, Azərbaycanda 1950-ci ilə əhalinin sayı müharibənin başlanğıcındakından 15,4 faiz az olmuşdur. Hesablamalarımıza görə, süni əhali yerdəyişmələrinin təsirini aradan qaldırırdıqdan sonra 1945-ci ilin sonunda Azərbaycanın əhalisinin sayı 780 min nəfər və ya 23,1 faiz azalmışdır.

Xatırladıq ki, müharibə illərində Azərbaycandan Sovet ordusuna səfərbər edilənlərin sayı 600-650 min nəfər olmuşdur. Onların da 275 min nəfəri müharibədə həlak olmuşdur. Beləliklə, müharibə dövründə müliki əhali itkisi yarım milyon nəfərdən çox olmuşdur, yəni müharibədə ölənlərdən 2 dəfə çox. Bu əhali itkisinin böyük əksəriyyəti kənd əhalisinin payına düşürdü. Əhalisinin 75 faizi azərbaycanlılar olan kəndlərdə əsgərlik yaş çatmış bütün kişi əhalisi müharibəyə göndərilmişdi. Halbuki şəhərlərdə, xüsusilə Bakıda dövlət idarələrində və mütəxəssislərin işləyən kişi əhalisinin xeyli hissəsi hərbi səfərbərlikdən saxlanılmışdır.

1939-cu ilin əhali sayımına görə, Bakı əhalisinin 75 faizini azərbaycanlı olmayan millətlər təşkil edirdi. Ən başlıcası isə o idi ki, şəhərlərdə əhali kart sistemi ilə minimum səviyyədə de olsa ərzaqla təmin edilirdi. Kəndlərdə isə əhaliyə neinki ərzaq kartları verilmirdi, üstəlik, onlar demək olar ki, qida əldə edə biləcəyi təsərrüfat mənbələrindən də məhrum edilərək Allahın ümidinə buraxılmışdılar. Ona görə də kənd yerlərində əhali aclıqdan və xəstəlikdən kütləvi şəkildə qırıldı. Həmin dövrü yaşamış kənd sakinlərinin söylədiklərinə görə, o illərdə, xüsusilə 1944-cü ilə də ölənlərin sayı o qədər çox idi ki, onları dəfn etmək problemə çevrilmişdi. Belə ki, meylləri qəbiristanlığa qədər daşımağa taqəti çatan olmurdu, ölümlər bəzən öz həyətlərində və ya yaxın ərazilərdə dəfn edilirdi.

Müqayisə üçün apardığımız demografik araşdırmalar göstərir ki, qonşu Gürcüstanda və Ermənistanda müharibə dövründə müliki əhalinin sayı neinki azalmamış, hətta bir qədər artmışdır. Müharibə başlayanda Gürcüstanda əhalinin sayı 3494 min nəfərə enmişdir ki, bu da 1941-ci ilin iyununda olandan 216 min nəfər az idi. Nəzərə alsaq ki, 1946-50-ci illərdə burada əhalinin sayı ən azı 230 min nəfər artmışdır, onda belə nəticəyə gəlmək olar ki, müharibə bitəndə Gürcüstanda əhalinin sayı 3260 min nəfər olmuşdur. Paradoksal bir sual ortaya çıxır: necə olur ki, 3 ildən artıq (1941-44-cü illər) faşist Almaniyanın işğalı altında olan və böyük dağıntılara məruz qalan Belorusiya və Ukraynada, eləcə də digər bölgələrdə əhalinin qırılması ilə bağlı azalma Azərbaycanla müqayisədə olduqca az olmuşdur?

Qeyd etmək vacibdir ki, müharibə dövründə və sonrakı ilk illərdə milli mənsubiyyətinə görə Gürcüstan ərazisindən 200 min nəfərə yaxın əhali Orta Asiya və Qazaxıstana sürgün edilmişdir. O cümlədən 117 min nəfər Axıska türki, 21 min nəfər alman, on minlərlə yunan, azərbay-

canlı, kürd, hemsin, Acaıstan və Abxaziya türkləri sürgünə məruz qalmışlar. Bununla yanaşı, həmin dövrdə sərhəd bölgələrində yaşayan minlərlə türk və acar qonşu Türkiyəyə qaçmağa nail olmuşdur.

Əslində, müharibə dövründə Gürcüstan əhalisinin sayı 250 min nəfər azalmışdır, halbuki müharibədə ölənlər Gürcüstan vətəndaşlarının sayı 300 min nəfərdən çox idi. Buradan aydın olur ki, müharibə dövründə Gürcüstanda müliki əhalinin sayı neinki azalmış, hətta bir qədər artmışdır. Ermənistan üzrə apardığımız araşdırmalar isə göstərir ki, (süni əhali yerdəyişmələrinin təsirini aradan qaldırırdıqdan sonra) müharibə dövründə burada əhalinin sayı 160 min nəfər və ya 11,6 faiz azalmışdır ki, (1380 min nəfər - 1220 min nəfər) onların da cəmi 30-40 min nəfəri müliki əhalinin payına düşür.

Azərbaycan təkcə keçmiş Sovet respublikaları ilə müqayisədə deyil, Avropa ölkələri ilə müqayisədə də ən çox nisbi əhali itkisinə məruz qalan məmləkət olmuşdur. Müharibə dövründə ən çox əhali itkisinə məruz qalan Avropa ölkəsi Polşa olmuşdur. Müharibənin ilk qurbanı və sonuncu azad olmuş Polşa 6 ilə yaxın işğal altında qalmışdır. Müharibənin başlanğıcında Almaniya ilə SSRI arasında ikiye bölünmüş Polşada xalq təkcə faşizmin deyil, Stalin repressiyalarının da qurbanı olmuşdur. Müharibədən sonra Polşanın sərhədləri köklü şəkildə dəyişikliyə uğramışdır. Keçmiş ərazilərin yarıya qədəri SSRI-nin tərkibinə qatılmış, keçmiş Almaniyanın bir çox əraziləri isə Polşaya verilmişdir.

Üstəlik, dövlət mənsubiyyətini dəyişməyə məruz qalan ərazilərdə yaşayan əhali də milli mənsubiyyətinə görə yerdəyişmələrə məcbur edilmişdir. Nəticədə 10 milyon nəfərə yaxın əhali öz doğma yerlərini tərk etməli olmuşdur. Bütün bunlar indiki Polşa ərazisi üzrə əhali itkilərinin hesablanması çətinləşdirir. Ancaq Polşa mütəxəssisləri daha doğru və statistik baxımdan asan yol seçərək polyak millətindən olan əhali üzrə itkiləri hesablayaraq müəyyən etmişlər ki, müharibə dövründə onların sayı 16,5 faiz azalmışdır. Başqa sözlə, hər 6 polyakdan biri müharibə qurbanı olmuşdur.

Göründüyü kimi, Azərbaycanla müqayisədə bu göstərici xeyli aşağıdır. Müharibə dövründə Azərbaycan öz əhalisinin hər 4 nəfərindən birini itirmişdir. Halbuki Azərbaycan neinki faşist Almaniyanın işğalına məruz qalmamış, heç düşmən aviasiyasının hücumundan da ziyan çəkmişdir.

Hərbi təcavüzə məruz qalmayan Azərbaycan ilə faşist işğalı altında qalmış ölkələrlə nisbi müqayisədə ən yüksək əhali itkisinə məruz qalmışdır. Müharibə dövründə əhali itkiləri dövlətlər üzrə deyil, millətlər üzrə hesablanırsa, şübhəsiz, ən çox itki verən millət yəhudilərdir. Hesablamalara görə, İkinci Dünya müharibəsi illərində alman faşistləri 5,8-6 milyon nəfər yəhudi qırımlar. Əksəriyyəti Ukrayna, Belorusiya və Litvada yaşayan 2,5 milyon nəfər sovet yəhudisini də faşistlər məhv etmişlər. Yəhudilərin kütləvi şəkildə qətlə yetirilməsi faşist Almaniyanın onlara qarşı yeritdiyi soyqırım siyasətinin nəticəsi idi.

Görəsən, Azərbaycan əhalisinin aclıqdan kütləvi şəkildə qırılmağa düşər edilməsi hansı siyasətin nəticəsi idi? Bu sualın cavabını tapmağı tarixçilərin öhdəsinə buraxırıq. Bizcə, tarixçilər və politoloqlar yaxın keçmişimizin bu qısa, lakin faciəli dövrünü daha dərindən öyrənməli və buna siyasi qiymət verməlidirlər. Sovet dövləti İkinci Dünya müharibəsi illərində Azərbaycanın neftindən və digər sərvətlərindən qədərincə faydalanmış, respublikanın əhali resurslarından Sovet ordusunun ehtiyacları üçün maksimum yararlanmışdır. Bunların əvəzində isə müharibə illərində Azərbaycanın müliki əhalisi, xüsusilə kənd əhalisi razil vəziyyətə salınmış, kütləvi qırğınlara uğradılmışdır. Bu, Stalin diktaturasının Azərbaycana qarşı yeritdiyi milli ayrıseçkilik siyasətinin daha bir faciəli təzahürü olmuşdur.

"ŞÖVKƏT ƏLƏKBƏROVA" NIN SORAĞI

DÜNYA SULARINDAN GƏLƏCƏK



"Palmali" Şirkətlər Qrupunun sifarişilə inşa edilən RST22M layihəli yeddi min tonluq növbəti gəmi Azərbaycan

musiqi sənətinin korifeyi Şövkət Ələkbərovanın adı ilə dünya sularında üzəcək. Bu günlərdə Yalova tərsanəsində gəminin suya buraxılması mərasimi keçirilib. Təntənəli mərasimdə görkəmli müğənninin oğlu Bəşir Səfərov da iştirak edib və bu nəcis əməlinə görə "Palmali" Şirkətlər Qrupunun prezidenti Mübariz Mənsimova minnətdarlıq edib.

Bortuna Şövkət Ələkbərovanın adı həkk olunmuş tankerin uzunluğu 139,95 metr, eni 16,6 metr, bortunun hündürlüyü isə 6 metrdir.

ÜMİDLƏRİ "SOS"-a QALMIŞDI

Qayıqları qayalqlara çarpılandan sonra okeanda naçar qalan insanların - 3 kişi və 2 qadının ümidi yalnız kiçik adadakı qumsallıq idi. Qumsallıqda iri hərflərlə "SOS" yazdılar. Bəxtləri gətirdi...

Hadisə Avstraliyanın Kvinslend əyalətinin sahillərindən uzaqda, qayalıq adada baş verib. Həmin şəxslərdən biri, Kevsin Aylendin sakini Lin Forbs-Smit deyib: "Biz çox qorxmışduq. Qumsallıqda "SOS" yazdıq ki, bəlkə, səmadan təyyarə və ya helikopterlə bizi görüb, xilas etdilər. Tanrı dualarımızı eşitdi, qurtulduq."

Onun sözlərinə görə, qayıqlarının çarpıldığı qayalıq adada qum olmadığından, onlar yaxınlıqdakı kiçik adaya üzübər və "SOS"-u da orada yazıblar.





“AZƏRBAYCAN XƏZƏR DƏNİZ GƏMİÇİLİYİ” QAPALI SƏHMDAR CƏMİYYƏTİ AZƏRBAYCAN DÖVLƏT DƏNİZ AKADEMİYASI

Ulu Öndərimiz Heydər Əliyevin tapşırığına əsasən Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 iyul 1996-cı il 91 sayılı Qərarı ilə Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası yaradıldı. Bu, Azərbaycan təhsilinin yeni bir istiqaməti olaraq respublikamızın ticarət gəmilərində işləmək üçün ixtisaslı dənizçi kadrlar hazırlayan yeganə ali məktəb oldu.

Hal-hazırda Akademiyada 3 fakültə, 16 kafedra fəaliyyət göstərir



“Dəniz texnikası və texnologiyası” fakültəsi

Fakültə Respublikada dənizçilik sahəsində bakalavr və magistratura pillələri üzrə yüksək ixtisaslı mütəxəssis hazırlığını aparır.

Bakalavr səviyyəsində:

-“Gəmiqayırma və gəmi təmiri mühəndisliyi”;

-“Gəmi energetik qurğularının istismarı mühəndisliyi”.

Magistratura səviyyəsində:

-“Dəniz texnikası və texnologiyası mühəndisliyi”;

-“Dəniz texnikası və avadanlıqlarının istismarı mühəndisliyi”.

“Dəniz naviqasiyası və menecmenti” fakültəsi

Fakültə Respublikada dənizçilik sahəsində bakalavr və magistratura pillələri üzrə yüksək ixtisaslı mütəxəssis hazırlığını aparır.

Bakalavr səviyyəsində:

-“Dəniz naviqasiya mühəndisliyi”;

-“Nəqliyyatda daşımaların və idarəetmənin təşkili mühəndisliyi” (su nəqliyyatı üzrə).

Magistratura səviyyəsində:

-“Gəmiçilik və gəmilərin hərəkətinin idarə edilməsi”

-“Nəqliyyatda daşımaların və idarəetmənin təşkili” (su nəqliyyatı üzrə).

“Elektromexanika və radioelektronika” fakültəsi

Fakültə Respublikada dənizçilik sahəsində aşağıdakı bakalavr və magistratura pillələri üzrə yüksək ixtisaslı mütəxəssis hazırlığını aparır.

Bakalavr səviyyəsində:

-“Elektrik mühəndisliyi”.

Magistratura səviyyəsində:

-“Elektrik mühəndisliyi”.

Akademiyada çalışan 96 nəfərlik professor-müəllim heyətindən 14-ü elmlər doktoru, professor, 20-si elmlər namizədi, dosentdir.



Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 235 sayılı 14.12.2010-cu il tarixli qərarı ilə ADDA-da aşağıdakı ixtisaslar üzrə doktorantura açılmışdır:

-“Gəmiçilik texnikası”;

-“Su nəqliyyatının istismarı və gəmiçilik”;

-“Gəmiqayırma və gəmi təmiri texnologiyası”.

Son ildə həmin ixtisaslara 11 doktorant və 3 dissertant qəbul olmuşdur. **Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası 2000-ci ilin yanvar ayında Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının dəniz təhsil məktəbləri kataloquna 012 sayla daxil edilmişdir. Hazırda Akademiyanın verdiyi diplom və sertifikatlar beynəlxalq səviyyədə tanınır.**



Akademiyanın tərkibində Sırası Heyət Mütəxəssisləri Hazırlama şöbəsi (Dənizçilik məktəbi) də fəaliyyət göstərir. Burada dənizçilik idarələrinin tələbatına uyğun ilk peşə ixtisas təhsilli kadrlar hazırlanır.



2002-ci ilin oktyabrında Akademiya dənizçi mütəxəssislərin hazırlanması sahəsində keyfiyyətin menecmenti sistemi üzrə İSO 9001-2000 Beynəlxalq standartına uyğun sertifikata layiq görülmüş

və 2010-cu ilin fevralın 1-dən isə Akademiyada İSO 9001-2008 keyfiyyətin menecmenti sistemi tətbiq edilmişdir.

Akademiya Türkiyə, Almaniya, Polşa, Bolqarıstan, Qazaxıstan, Gürcüstan, Ukrayna, Latviya və digər xarici dövlətlərin ali dənizçilik məktəbləri ilə əməkdaşlıq edir.

Akademiyanın professor-müəllim heyətindən 2 nəfəri İngiltərədə, 5 nəfəri Rusiyada, 4 nəfəri Polşada, 3 nəfəri Kiprdə ixtisasartırma kursları keçmiş və müvafiq sertifikatlar almışlar.

Akademiyada Professor-müəllim və tələbə heyətinin səmərəli fəaliyyəti üçün hər cür şərait yaradılmışdır. Onların tələbatını ödəyən kompyuter mərkəzi, poliklinika, yeməxana, şəhərin mərkəzində rahat, təmirli yataqxana vardır. Tələbələr yataqxana və gündə bir dəfə pulsuz yeməklə təmin olunurlar.



Akademiyanın Azərbaycan, rus və ingilis dillərində 80.000-nə yaxın dənizçilik ixtisasları üzrə dərslik və dərs vəsaitləri, elmi, bədii ədəbiyyat toplanmış zəngin Elmi-texniki kitabxanası var.

Hal - hazırda “Elektron Akademiyanın” yaradılması prosesi başa çatmaq üzrədir. Tədris olunan fənlər üzrə mühazirə konspektlərinin elektron və çap variantları hazırlanmış və Akademiyanın kitabxanasına təhvil verilmişdir.



Tələbələrimiz yelkənli qayıq, futbol, güləş və şahmat yarışlarında iştirak edirlər. Yelkənli qayıq yarışlarında yüksək nəticələr əldə edilmişdir.



Rusca-İngiliscə-Azərbaycanca dənizçilik terminlərinin izahlı lüğəti

(Əvvəli ötən nömrələrimizdə)

Aутсайдер

OUTSIDER

В торговом мореплавании судовладельцем или судоходная компания, работающие в том же районе или направлении, что и члены Конференции, при этом не являясь ее членом. Обычно ставки фрахта аутсайдеров ниже конференционных. Для борьбы с аутсайдерами члены Конференции иногда используют «fighting ship» - сражающееся судно, которое работает на очень низких ставках. Убытки такого судна покрывают члены линейной Конференции.

Aутторн рипорт

OUTTURN REPORT

Документ, который составляется в портах ряда стран и фиксирует окончательные сведения о фактически доставленном и выгруженном судном грузе. Этот документ в некоторых портах называется сертификатом. Но независимо от названия и формы он содержит сведения о результатах сдачи груза по каждой коносаментной партии. В этом документе указываются излишки или недостатки груза, а также его состояние (порча, повреждение и т.д.). Аутторн рипорт обычно оформляется тальманской организацией, принимающей груз от имени грузополучателя либо самим получателем груза, а иногда и стивидорной компанией.

В портах некоторых стран выгружаемые с судна грузы поступают на склады порта или таможни. Груз считается принятым только после выдачи с этих складов грузополучателям. После этого судну через его агента выдается документ, подтверждающий результат сдачи груза. В портах, где действует указанный порядок сдачи-приемки груза, судну по окончании выгрузки выдается предварительный аутторн рипорт. Однако этот документ не имеет никакой юридической силы.

Афинская Конвенция о перевозке пассажиров и их багажа морем 1974г.

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA 1974

Принята в Афинах 13 декабря 1974 г. Регламентирует ответственность морского перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, и за ущерб, вызванный гибелью или повреждением его багажа. Применяется к международным перевозкам, т.е. перевозкам между портами разных государств, а также к перевозке между портами одного государства, если согласно договору перевозки или предусмотренному рейсу судно зашло в иностранный порт. Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, а также в результате утраты или повреждения багажа, если они явились следствием вины перевозчика, его служащих или агентов. Доказывать ущерб возлагается на истца, за иск-

Autsayder

Ticarət gəmiçiliyində Konfrans üzvləri kimi eyni rayonda və ya istiqamətdə işləyən, lakin onun üzvü olmayan gəmi sahibi və ya gəmiçilik şirkəti. Adətən, autsayderlərin fraxt dərəcələri Konfrans üzvlərinin fraxt dərəcələrindən aşağı olur. Autsayderlərlə mübarizə aparmaq məqsədilə Konfrans üzvləri bəzən «fighting ship»-dən - maraqları qorumaq üçün çox aşağı fraxt dərəcəsi ilə işləyən müdafiəçi gəmidən istifadə edirlər. Belə gəminin zərərini həmin xəttin Konfrans üzvləri ödəyirlər.

Autturn riport

Bir sıra ölkələrin limanlarında gəminin faktiki çatdırıldığı və boşaldığı yük haqqında tərtib edilən, son məlumatların qeyd olunduğu sənəd. Bu sənəd bəzi limanlarda sertifikat adlandırılır. Lakin adından və formasından asılı olmayaraq, hər bir konosament partiyası üzrə yükün təhvil verilməsinin nəticələri barədə məlumatla malik olur. Bu sənəddə yükün artıqlığı və ya əskikliyi, habelə vəziyyəti (korlanma, zədələnmə) qeyd olunur.

Autturn riport adətən yükalanın adından yük qəbul edən talman təşkilatı və ya yük alanın özü, bəzən isə stividor şirkəti tərəfindən tərtib edilir. Bəzi ölkələrin limanlarında gəmidən boşaldılan yüklər limanın və ya gömrüyün anbarlarına daxil olur. Yük yalnız həmin anbarlardan yükalanlara verildikdən sonra qəbul edilmiş sayılır. Bundan sonra gəmiyə onun agenti vasitəsilə yükün təhvilinin nəticələrini təsdiqləyən sənəd verilir. O limanlarda ki yükün təhvil-qəbulu göstərilən qaydada aparılır, gəmiyə boşaldılma əməliyyatı qurtardıqdan sonra ilkin autturn riport verilir. Lakin bu sənəd heç bir hüquqi qüvvəyə malik deyil.

Sərnişinlərin və onların baqajlarının dərnəzlə daşınması haqqında 1974-cü il tarixli Afina Konvensiyası

13 dekabr 1974-cü il tarixində Afinada qəbul edilmişdir. Sərnişinin həyatına və ya sağlamlığına, onun baqajının məhvi və ya korlanması ilə dəyən zərərgə görə dəniz daşıyıcısının məsuliyyətini tənzimləyir. Beynəlxalq daşınmalara, yəni müxtəlif dövlətlərin limanları arasında, habelə, əgər dənizlə daşınma müqaviləsinə əsasən və ya nəzərdə tutulmuş səfər zamanı gəmi xarici limana daxil olubsa, bir dövlətin limanları arasında daşınmaya da tətbiq edilir. Daşıyıcı sərnişinin ölümü və ya ona bədən xəsarətinin yetirilməsi, habelə baqajın itirilməsi və ya zədələnməsi nəticəsində dəyən zərərgə görə, əgər bunlar daşıyıcının, onun işçilərinin və ya agentlərinin günahı üzündən baş veribsə, cavabdehdir. Zərərin vurulduğunu sübuta yetirmək iddiaçının üzərinə düşür, yalnız o hallar istisna təşkil edir ki, sərnişinin ölümü və ya bədən xəsarəti, kayut baqajının itirilməsi

лючением тех случаев, когда смерть или телесные повреждения пассажира, либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом, пожаром либо недостатками судна. В этих случаях применяется презумпция вины перевозчика. Предел ответственности перевозчика при причинении вреда жизни или здоровью пассажира ограничен вы-платой - 700 тыс. фр. Пуанкаре; за утрату или повреждение каютного багажа - 12500 фр. на пассажира; за утрату или повреждение автомашины - 50 тыс. фр. Ответственность за утрату или повреждение иного багажа не должна превышать 18 тыс. фр. на пассажира в отношении ко всей перевозке в целом. Срок исковой давности установлен в 2 года. 19 ноября 1976 г. был принят Протокол к конвенции, направленный на замену франка Пуанкаре единицей «специальных прав заимствования».

Афра

Afra

AFRA

Ежеквартальный индексный показатель уровня расходов ведущих транснациональных нефтяных компаний на транспорт нефти. Входящие в показатель сделки индексируются не по времени их заключения, как это делается при расчете фрахтовых индексов, а по времени исполнения сделок независимо от даты заключения. Как и танкерные сделки, показатели АФРА исчисляются в процентах от шкалы «Worldscale» для нескольких размерных групп тоннажа.

Аффидевит

Affidevit

AFFIDAVIT

В Великобритании и США письменное показание или заявление, даваемое под присягой и удостоверяемое нотариусом или другим уполномоченным на это должностным лицом, при невозможности или затруднительности личной явки свидетеля. Показания в такой форме даются сторонами, а также специалистами - экспертами на судебных и арбитражных процессах по тому или иному существенному для разрешения спора вопросу.

Большой Британиядə və ABŞ-də şahidin şəxsi iştirakı qeyri-mümkün və ya çətin olduqda, and içməklə verilən və notarius yaxud bunun üçün səlahiyyəti olan digər vəzifəli şəxs tərəfindən təsdiqlənən yazılı ifadə və ya ərizə. Belə formada ifadələr bu və ya digər mühüm məsələ üzrə mübahisəni həll etmək üçün məhkəmə və arbitraj proseslərində tərəflər, habelə mütəxəssislər - ekspertlər tərəfindən verilir.

Багажная квитанция

Baqaj qəbzi

BAGGAGE CHECK

Транспортный документ, удостоверяющий прием багажа к перевозке. Багаж выдается в порту назначения по предъявлении багажной квитанции.

Baqajın daşınmaq üçün qəbul edildiyini təsdiqləyən nəqliyyat sənədi. Baqaj təyinat limanında baqaj qəbzi təqdim edildikdə verilir.

Балкер

Balker

BULK CARRIER

Судно для перевозки навалочных грузов (руды, угля, зерна, цемента и т.д.)

Qalaq yükləri (filiz, kömür, taxıl, sement və s.) daşınmaq üçün gəmi.

(Davamı var)

DELFINLƏRİN DİLİNİ ANLAMAĞA ÇALIŞIRLAR

Sirr deyil ki, delfinlər öz emosiyalarını səs və hərəkətlərlə ifadə edirlər. 1960-cı ildən alimlər delfinlərin dilinin olub-olmadığını sübut etməyə çalışırlar. Hazırda mütəxəssislər bu ağıllı su məməlilərinin dilini tərcümə etmək üzərində işləyirlər. Dr. Denise Herzing isə iddia edir ki, o, avqustda Karib dənizində üzərəkən bu canlıların səsini eşidib. Bu, bir növ dəniz yosununun adı olan "sargassum" sözü olub. Aparat ilk tərcüməçidir ki, delfin səsini anlayır. Dr. Denis Herzingin komandası ümid edir ki, delfinlər bi təbii səsəri çıxarmağa davam edəcəklər. Ancaq hələ belli deyil ki, delfinlər bu səsəri yosun gördükləri üçün, yoxsa bir-birləri ilə əlaqə qurmaq üçün çıxardırdılar.



Hələ ki, "sargassum" sözü eşidilən tək sözdür. Dr. Denis Herzingin komandasının ixtiyarına verilən sistem Thad Starner tərəfindən yaradılıb və delfin alqoritmlərini analiz edir. Mütəxəssislər bu yolla delfinlərin həqiqi ünsiyyət dilini anlamğa çalışırlar.

GÜNƏŞ

1912-ci ildə batan "Titanik" gəmisində yazılan bəlkə də son məktub auksionda rekord qiymətə satılıb.

Məktubun məzmunundan bəlli olur ki, Esther və Benjamin Hart yeddi yaşlı qızları Eva ilə "Titanik"də səyahətə çıxıblar. Nyu-Yorka çatdıqdan sonra daimi yaşamaq üçün Kanadaya göçməyi planlaşdırmışdılar. Qəzadan yeddi saat əvvəl Esther Hart anasına yazdığı məktubda səyahətin yaxşı keçdiyini, amma gəminin ona pis təsir etdiyini bildirir. Qızı Eva da nənəsinə sevgi-

"TITANİK"DƏ YAZILAN SON MƏKTUB



lər yollayıb. Əri məktubu paltosunun cibinə qoyur. Hadisə zamanı əzizlərini qayığa mindirəndə üşü-

məsinlər deyər paltosunu onlara verir. 1500 nəfərdən çox adamın həyatına son qoyan bu qəzadan cəmi 700 nəfər sağ qurtula bilir. Esther 1928, qızı Eva isə 1996-cı ildə dünyalarını dəyişiblər.

Paltonun cibində qalan məktub İngiltərənin Devizes əyalətində auksionda satılıb. Adının açıqlanmasını istəməyən şəxs bu məktub üçün 200 min dollar ödəyib.

YARIZARAFAT, YARIGERÇƏK

- Yalan danışmayın. Çünki danışdığınız yalanlar nə vaxtsa sizin üzünüzdə duracaq.
- Evi olanlar da fil qulağında niyə yatırlar?
- Xalqın gözü tərəzdirsə, niyə xalqı ən çox tərəzidə aldadırlar?
- Yaradı-yaradı, hamı mələk donu niyə geyinir?
- Allah verən ömrü pis vərdişlərimizlə hərəməz bir cür kəsb doğrayırıq.
- Dəvənin işi şuluqdur. İndi hamı dostluq etməyə fil axtarır.
- Bəzilərinin nəyi bitmə də, bəhanəsi heç vaxt bitmir.
- Lap "göydələndə" yaşasan da adamlara yuxarıdan aşağı baxmaq olmaz.
- Ağ həmişə gözəl görünür. Xüsusilə qaranın yanında.
- Arabir vicdanımızla baş-baş qalmağımızın ən çox bizə xeyri var.
- Məqsədimiz bir olsa, heç bir çətinliyin qorxusu yoxdur.

- Bizi ayıran yox, birləşdirən dəyərləri axtarıb tapmaq lazımdır.
- Dünən buraxdığımız səhvləri düzəltməmiş, bu gün səhv etməyə ixtiyarımız yoxdur.
- Ağızdan çıxan çiy söz bişməmişlərin ən pisidir. Çünki sonra onu "bişirmək" olmur.
- Ay Allah, ermənilərin arxasında kim dayanır-dayansın, sən haqqın tərəfində dayanmalısan axı...
- "Sənin", "Mənim" olan yerdə çətin ki, "Bizim" nəyimizsə olsun.
- Hətta getmək istəmədiyin yerdən də vaxtı çatanda, üzünü getmək lazımdır.
- Başımın ölçüsü ilə maraqlanırlarsa, əminəm ki, ən azı başıma tac qoymayacaqlar.
- Hətta soğan yeməyi xoşlayanın da keyfinə soğan doğramaq yaxşı deyil.
- Yaxşı ki, vallar dəbdən düşüb. Yoxsa çox adam valı tez dəyişirdi.

- Lap öz itin hürsə də, işıq gələn tərəfə get.
- Tutaq ki, lap yaraşdı. Adamda neçə sifət olar?
- Ətimi yeməyə hazır olanlar niyə sümüyümün də davasını edirlər?
- Yerində uzağı üçə kimi saymaq yaxşıdır.
- Deyəsən pişik də unudub ki, bir vaxtlar ağzı nə ki ətə, heç talona da çatmırdı.
- Sonrakı peşmançılıqdan sonra niyə çox vaxt sonrakı səhv gəlir?
- Dilini arabir, ayaqlarını tez-tez, başını həmişə işlət.
- Rahat maşınlar ola-ola, niyə indi də bəziləri özgə atına minməyi xoşlayırlar?
- Qorxaq hardan bilsin igidin yaraşığı nədir?
- Ukrayna məsələsində də yenə "Əlbir olub bir ayı bir şir ilə"?
- Bəzilərinin danışdıqları lap "Piri babanın nağılları"na oxşayır.

Rasif TAHİROV

QADINLAR VƏ DƏNİZ

Həqiqi qadın kimi heç kəsi sevməyən ingilis kraliçası I Yelizaveta XVI əsrdə kraliça Mariya Stüartın boynunu vurdurdu. Mübahisəli məsələlərin bu üsulla həll edilməsini sevməyən ispaniyalı Fillip İngiltərəni diz çökdürmək qərarına gəldi və onun əleyhinə "Məğlubedilməz Armada" göndərdi. İspanları sevməyən ingilis admirali Dreyk onları La-Manşa dəvət etdi və tezliklə sübuta yetirdi ki, Armada heç də məğlubedilməz deyil. Qələbədən xəbər tutan Yelizaveta təntənəli məclis keçirmək fikrinə düşdü. Kraliça krinolin adlanan paltar geyinmişdi. Alt donu tüklü parçadan tikilmişdi və küləyin doldurduğu yelkəni xatırladırdı. Əlli yaşlı Yelizaveta bu valehedici pal-

tarda sanki cavanlaşmışdı. Qalionalardan fərqli olaraq kraliça öz yelkəni ilə yüngül mehi yox, gənc qraf Esseki tutub saxlamışdı. Bu, başqa söhbətdir.

Yelizavetanın bu müvəffəqiyyəti digər qadınları da yelkən, bağışlayın, krinolin tikdirməyə sövq etdi.

O vaxt kişilər, xüsusən dənizçilər dərhal qəribə bir kəşf etdilər. Sən demə, qadın donlarının forması və ... yelkənlərin forması müxtəlif tarixi dövrlərdə bir-birlərinə uyğun dəyişmişdir.

Qadınlar dənizçilərdən nələr öyrənməmişlər:- korsaj, düyməli matros geyimi, pomponlu beret, hətta botfort çəkmələri...

Bunlar təsadüfdürmü? XIX əsrdə sərbəstliyin parıltısını xa-

tırlayın. Qadınlar papiros çəkməyə başladılar və o vaxt belə deyirdilər: "Buxar gəmisinin borusu kimi tüstüləyir".

Qadınlar heç nədən çəkinmirdilər. Hətta o qədər də rahat olmayan matros çarpayısı-qamak şəhəryanı istirahət bağlarına köçmüşdü. Həmin qamakta uzanmış ər matrossayağı zavallı görünürdü. "Sevən" qadının səsi isə səhər tezdən dənizçiləri yuxudan oyadan bosmanın harayını xatırladırdı.

Dənizlə qadın arasında oxşarlıq çoxdur. Əsrlərdən bəri qadın modası ilə dəniz qoşa adımlayır.

Daha bir təsdiq. Deyirlər ki, İngiltərədə krinolin yenə dəbə minib. Burada təəccüblü heç nə yoxdur. Gəmi inşaatçıları yenedən yelkən gəmilərinə qayıdılar.

"DƏNİZ"



Dənizlərə gözəllik verən gəmilərimiz



KİŞİDİR BU!

Küçədə bir qayda olaraq kişi qadının solunda getməlidir. Çünki sağ tərəf daha şərəfli sayılır.

İki qadını müşayiət edən kişi adətən ortada getməklə hər iki xanıma eyni dərəcədə diqqət göstərmək fikrindədirsə, bu, tamamilə səhv anlayış hesab edilir. Çünki ortada gedən kişi məhz bu səbəbə görə çox ağır vəziyyətə düşəcək. Yəni hər iki qadına eyni diqqəti göstərmə bilməyəcək. Qadının birinə üz döndərəndə, o biri xanıma qarşı ədəbsizlik kimi görünəcək. Ona görə də kişi kənarında, yaxşı olar ki, sol tərəfdə getsin.

Qadını müşayiət edən kişi siqaret çəkməməlidir.

Avtomaşından əvvəlcə kişi çıxır və qadına da çıxmaqda kömək edir. Əgər taksi olmayan avtomasına həyətdə, xüsusi dayana-



caqlarda və intensiv hərəkət götürməyən yerlərdə minmərsə, kişi maşına arxadakı sol qapıdan girir və sürücünün arxasında əyləşir.

Avtomaşını kişi özü sürürsə, əvvəlcə qadının qabaqdakı oturacaqda əyləşməsinə kömək edir, sonra isə özü sükannın arxasına keçir.

Kafedə, restoranda stol qabaqcadan seçilibsə, yaxud sifariş edilibsə, kişi yolu göstərməkdən ötrü qabaqda gedir.

Stol arxasında kişi qadının solunda, stol kiçik olanda isə qarşısında əyləşir.

"DƏNİZ"İN GÜLLÜŞ PAYI

Qayıq stansiyasında:
- Əvvəlcədən pulunu vermək şərtlə qayıqda bir saat üzmək on manatdır.

- Siz elə düşünürsünüz ki, qayıqsız qayıdacağam? Mən heç dələduza oxşayıram?

- Oxşamırsınız. Amma qorxuram ki, qayıq sizsiz qayıtsın.

- Təəccüblüdür: varlılar ucuz kayut seçir, kasıblar isə bahalıdır.

- Burada qeyri-adi heç nə yoxdur. Varlılar özlərinin dövlətli olduqlarını, kasıblar isə pulsuz olduqlarını bildirmək istəmirlər.

Sahilə çıxan köhnə dənizçi qəzetdə oxuyur ki, bir həftə bundan əvvəl onun gəmişi Bermud üçbucağında batıb.

Qəzəblə arvadına zəng edərək deyir:

- Sən bu yaramaz qəzeti oxumusanmı? Onların cəfəngiyyatına inanma!

- Əzizim, sənin zəngin həmişə gözlənilməz olur. Deyəsən Bermud üçbucağında telefon qovşağı yaradılıb, eləmi?

- Siz pilləkəndə gedərkən əlinizi sındırmırsınız?

- Xeyr, ondan yıxılarkən.

Kupədə dörd sənişin yol gedir. Onlardan biri siqaret çəkmək istəyir. Siqaretin iyini xoşlamayan sənişin ona deyir:

- Mümkünsə siqareti qapının ağzında çəkin, iyindən xoşum gəlmir.

- Mən burada çəkəcəyəm, cəhənnəmə ki, xoşuna gəlmir, deyə siqaret çəkən acıqla cavab verir.

O biri qatar xidmətçisini çağırır deyir:

- Bu adamın bileti birinci dərəcəli yox, ikinci dərəcəli vaqonadır.

Sənişinlərdən biri sonra ondan soruşur:

- Nədən bildin ki, onun bileti ikinci dərəcəli vaqonadır?

- Biletin bir ucu cibindən çıxmışdı, gördüm ki, mənim biletimdəndir.

- Ər arvadından soruşur:

- Sən kişi olmaq istərdin? Arvad bir qədər fikirləşəndən sonra cavab verir:

-Yəqin ki, yox. Bəs sən?

Birindən soruşurlar:

- Kişi üçün arvad vacibdir, yoxsa şalvar?

- Əlbəttə şalvar.

- Nə üçün?

- Arvad olmasa, kişi istədiyi yerə gedə bilər, şalvar olmasa, yox.

- Zəhmət olmasa o qadın jaketini verin.

- Ölçüsü neçə olsun?

- Fərqi yoxdur. Arvadım onsu da onu dəyişməyə gələcək.

REDAKTOR
Rasif İman oğlu
TAHİROV

ÜNVANIMIZ:
Bakı şəhəri,
B. Ağayev küçəsi, 117
TELEFONLARIMIZ
Redaktor (050) 670-33-76,
redaktor müavini
(050) 341-26-40
Mətbəə (050) 670-33-76

Qəzetin təsisçisi
"Azərbaycan
Xəzər Dəniz
Gəmiçiliyi" Qapalı
Səhmdar
Cəmiyyətidir

**Qəzet "Azərbaycan
Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi"**
Qapalı Səhmdar
Cəmiyyətinin
Mətbəəsində yığılmış,
səhifələnməmiş və
"OL" MMC-də
çap olunmuşdur

Şəhadətnamə 271
Sayı 2000
Sifariş 73