

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi  
160 il



Azerbaijan Caspian Shipping Company  
160 years

Bakı – 2018 – Bakı



Bizim Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi idarəsinin donanması Azərbaycanın  
çox böyük sərvətidir. O, böyük işlər görür və gələcəkdə də görəcəkdir.

~~~~~

Heydər ƏLİYEV,  
Azərbaycan xalqının Ümummilli Lideri

The fleet of our Caspian Shipping Company is a great asset of Azerbaijan. It does  
great things and will do in the future.

~~~~~

Heydar ALIYEV,  
National Leader of the Azerbaijani people



Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin fəaliyyətini yüksək qiymətləndirirəm. Gəmiçiliyin fəaliyyəti beynəlxalq standartlara cavab verir.



İlham ƏLİYEV,  
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

I appreciate the activities of the Caspian Shipping Company. The activities of the Shipping Company meet international standards.



Ilham ALIYEV,  
President of the Republic of Azerbaijan

# ÖN SÖZ ƏVƏZİ

## ƏZİZ OXUCU!

*2018-ci il ölkəmiz üçün əlamətdar yubileylər ilidir. Biz artıq müsəlman Şərqiində ilk demokratik respublika olan Azərbaycan Xalq Cümhuriyyətinin, Silahlı Qüvvələrimizin yaradılmasının 100 illik, müasir Azərbaycan Respublikasının qurucusu – Ümummilli Liderimiz Heydər Əliyevin 95 illik yubileylərini böyük sevinc və iftixarla qeyd etmişik.*

*Cari ilin oktyabrını da dənizçilərimiz səbirsizliklə gözləyirlər. Çoxminli kollektivimiz Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illiyini qeyd edəcək. Razılaşarsınız ki, fəxr ediləsi tarixdir. Ölkəmizin iqtisadi və sosial həyatında önəmli rol oynayan Gəmiçiliklə bağlı o qədər maraqlı faktlar, yada salınası hadisələr, böyük ehtiramla xatırlanması insanları var ki... Bütün bunlar barədə ayrı-ayrılıqda kitab yazmaq olar. Lakin biz bu kitabda Azərbaycanda gəmiçiliyin inkişafı, bir sahə kimi formalaşması və keçdiyi müxtəlif mərhələlər, habelə Gəmiçiliyin taleyində əhəmiyyətli rolu olan insanlar haqqında qısa məlumatları markalarla Sizin diqqətinizə təqdim edirik.*

# FOREWORD

## DEAR READER!

*2018 is a landmark year for our country. We have proudly celebrated the centenary of the Azerbaijan Democratic Republic, the first ever democratic republic in the Muslim East, the centenary of the Armed Forces of Azerbaijan, the 95th anniversary of Heydar Aliyev, our National Leader and the founder of the modern Republic of Azerbaijan. More centennials are yet to come: of our parliament, of our judicial system...*

*Our seafarers look forward to October, when they will celebrate the 160th anniversary of the Caspian Shipping Company. There are so many interesting facts, events and people that deserve to be mentioned in regard with the Caspian Shipping Company, which plays an important role in our country's economic and social life... This book presents to your attention the development of Azerbaijani shipping, its formation and various stages, as well as brief information on key people who had a important role in the Company's development.*

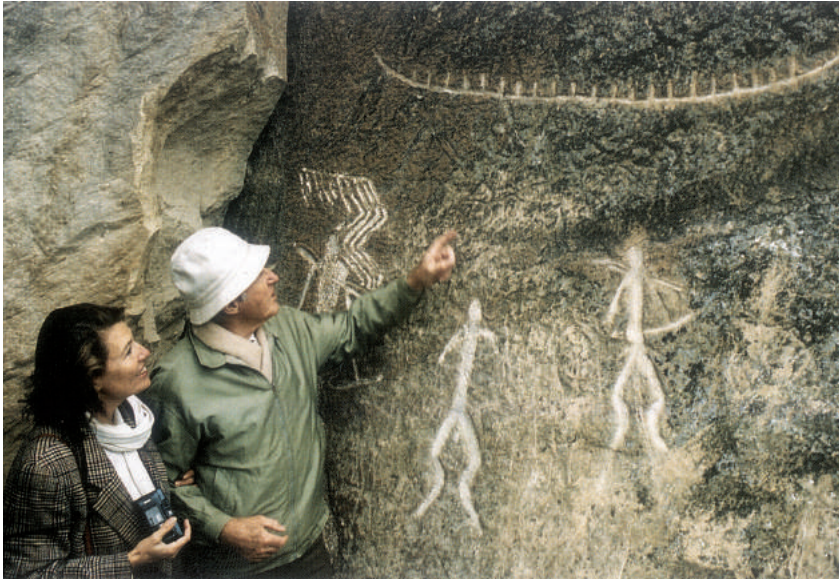




AZƏRBAYCANDA  
GƏMİÇİLİYİN  
QƏDİMLİYİ

—

*History of shipping in the Azerbaijan*



Tur Heyerdal Qobustanda. 1994-cü il.

*Thor Heyerdahl in Gobustan. 1994.*

Azərbaycanda gəmiçilik qədim zamanlardan mövcud olub. Bunu sübut edən kifayət qədər artefakt və sənədlər var.

Təkcə Qobustan Milli Tarix-Bədii Qoruğunda ulularımızdan yadigar qalmış 6300-dən çox petroqlif saymaq olar. Qayaüstü təsvirlərin mövzusu genişdir və həkk edildikləri dövrdən asılı olaraq ölçü, kompozisiya və çəkilmə texnikası baxımından bir-birindən fərqlənir. Burada qayıq təsvirləri də kifayət qədərdir. Arxeoloqların Mezolit dövrünə aid etdikləri çoxsaylı heyətə malik qayıqların təsvirləri dünyaca məşhur norveçli səyyah, görkəmli alim-antropoloq və yazıçı Tur Heyerdalın da böyük marağına səbəb olub.

Xəzərdə gəmiçiliklə bağlı diqqətəlayiq məlumat qədim yunan tarixçisi Herodotun "Tarix" traktatında da rast gəlinir. "Tarixin atası" yazır ki, "Xəzər dənizi tamamilə fərqli dənizdir. Onun uzunluğu – avarlı gəmidə üzməklə 15 gün, eni isə ən geniş yerdə 8 gündür." Ölçü vahidi kimi "avarlı gəmidə üzmə günləri"nin seçilməsi artıq e.ə V əsrdə burada dəniz üzgüçülüynünün kifayət qədər inkişaf etməsindən xəbər verir.

Qobustan petroqlifləri

*Gobustan petroglyphs*







Qobustan petroqlifləri

*Gobustan petroglyphs*

Shipping has existed in the Azerbaijan since ancient times, which is proven by sufficient number of artifacts and documents.

The Gobustan National Historical Reserve contains over 6,300 petroglyphs as relics of pre-historic humans. The subjects of rock paintings are very wide and differ in terms of size, composition and technique, depending on the period of the carving. The petroglyphs include many boat images. Descriptions of boats with numerous crew members dating back to the Mesolithic Age even attracted the interest of the world-renowned Norwegian traveler, anthropologist and writer Thor Heyerdahl.

Remarkable information on shipping in the Caspian Sea can also be found in *The History* by Herodotus, the ancient Greek historian also known as “The father of history.” According to him, “The Caspian Sea is completely different. Its length is 15 days, the width is 8 days widest by rowing boat.” That Herodotus measured the Caspian Sea by “voyage days in a rowing-boat” gives us a picture how developed shipping was in the 5th century B.C.





Bakı. "Xəzər – Qara dəniz" şirkətinə məxsus neft quyuları.  
—  
*Oil spills on the territory of the Company "Caspian-Black Sea"*

# AZƏRBAYCANDA NEFT SƏNAYESİNİN İNKİŞAFI

—

*Development of oil industry in Azerbaijan*



Bakı. Balaxanıda neft buruqları.  
—  
*Baku. Balaxanı oil rigs.*

Azərbaycanda gəmiçilik qədim zamanlardan mövcud olsa da, sürətli inkişafı məhz XIX əsrin sonuna – neftin sənaye üsulu ilə hasilatının artdığı dövrə təsadüf edir.

1846-cı il Azərbaycanda neft sənayesinin inkişafının başlanğıcı hesab edilir. Həmin il Bibiheybətdə və daha sonra Balaxanıda sənaye üsulu ilə neft alınıb. Quyuların sayı və dərinliyi qazma texnikası və texnologiyasının təkmilləşməsi ilə artıb, yeni neft yataqları aşkar edilib. Neft hasilatı artdıqca neftin emalı inkişaf edib, neft sənayesi infrastrukturunu formalaşdı. Neftin hasilatı, emalı, satışı və daşınması ilə məşğul olan irili-xırdalı şirkətlər yaranıb.

Despite ancient history of shipping in the Azerbaijan, its rapid development dates back to the late 19th century, when Azerbaijan experienced increase in industrial technology-based oil production.

1846 is considered to be the beginning of development of oil industry in Azerbaijan, when the oil was extracted in Bibiheybat and later in Balaxanı by industrial methods. The number and depth of wells were increased with the improvement of drilling techniques and technology, while new oil fields were soon discovered. With the boost in oil production, oil refining saw substantial development, further encouraged oil industry infrastructure and gave birth to large- and small-scale companies engaged in extraction, processing, sale and transportation of oil.



AZƏRBAYCAN  
XIX əsrin sonu. Fontan vuran neft quyusu.



2018

0.5m

AZƏRBAYCAN  
Bakı limanında şxunlar. 1909-cu il.



2018

0.5m



Bakı. "Qafqaz və Merkuri"yə məxsus agentlik və körpü.  
—  
*Baku. An agency and pier owned by "Kavkaz i Merkuri".*

“QAFQAZ VƏ MERKURİ”  
GƏMİÇİLİK ŞİRKƏTİ

—

*“Kavkaz i Merkuri” Shipping Company*





Bakıda neft sənayesinin sürətli inkişafı Xəzərdə daşımalara tələbatı artırır. O dövrdə– 1858-ci il mayın 21-də 3 milyon rubl kapitalla təsis edilmiş “Qafqaz və Merkuri” Səhmdar Cəmiyyəti xətti gəmiçilik şirkəti olaraq Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin sələfi sayılır. Bu şirkət Xəzər hövzəsində və Volqa çayında yük və sərnişin daşımalarını həyata keçirib.

Bakı. “Qafqaz və Merkuri” Səhmdar Cəmiyyətinin agentliyi.

*Baku. An agency of “Kavkaz i Merkuri” Joint Stock Company.*



İnqilabdan əvvəl Bakı şəhərində “Qafqaz və Merkuri” cəmiyyətinin liman körpüsü. 1905-ci il.

*The port of the Kavqaz i Merkuri in Baku before the revolution. 1905*

The rapid development of the oil industry in Baku enhanced the demand for maritime logistics in the Caspian Sea. Established on 21 May 1858 with the charter capital of 3 million roubles, the “Kavkaz i Merkuri” Joint Stock Company is considered the predecessor of Azerbaijan Caspian Shipping Company. It carried out freight and passenger transportation in the Caspian and Volga basins.

# ЦАРСТВОВАНИЕ ГОСУДАРЯ

М а й.

1858

М а и.

**33174.**—Мая 21. Высочайше утвержде-  
денный Уставъ Соединеннаго Общества  
Пароходства и торговли по Каспійскому  
Морю, рѣкамъ Волгѣ, Окѣ, Камѣ и ихъ при-  
токамъ, подъ фирмою: «Кавказъ и Мер-  
курій».

Высочайше утвержде-  
нн<sup>а</sup>го Коингета, Высочайше  
у<sup>ч</sup>режденное въ 1849-мъ  
ро<sup>ч</sup>наго пароходства по  
ихъ притокамъ Общество  
съ Обществомъ паро-  
ходства и торговли по Каспійскому морю,  
подъ фирмою «Кавказъ»,  
Уставъ коего утверж-  
денъ 15-го Апрѣля сего 1858 года (32998).

Послѣ сего учредитель означеннаго Обще-  
ства и акціонеры другаго Пароходнаго Обще-  
ства, подъ фирмою «Меркурій», въ общемъ  
собраніи своемъ, бывшемъ 25-го Апрѣля сего  
года, положили соединить сіи оба Общества  
въ одинъ составъ.

Императоръ согласно  
со<sup>г</sup>ласно Коингета, Высочайше  
у<sup>ч</sup>режденное въ 1849-мъ  
ро<sup>ч</sup>наго пароходства по  
ихъ притокамъ Общество  
съ Обществомъ паро-  
ходства и торговли по Каспійскому морю,  
подъ фирмою «Кавказъ», Уставъ коего утверж-  
денъ 15-го Апрѣля сего 1858 года (32998).

Видеть съ тѣмъ Его Величеству благоуго-  
дно было рассмотреть и утвердить проектъ  
Устава Соединенныхъ Обществъ «Кавказъ и  
Меркурій», при семъ прилагаемый.





Baki. "Qafqaz və Merkuri"yə məxsus ellinq.  
—  
Baku. A "Kavkaz i Merkuri" dokyard.



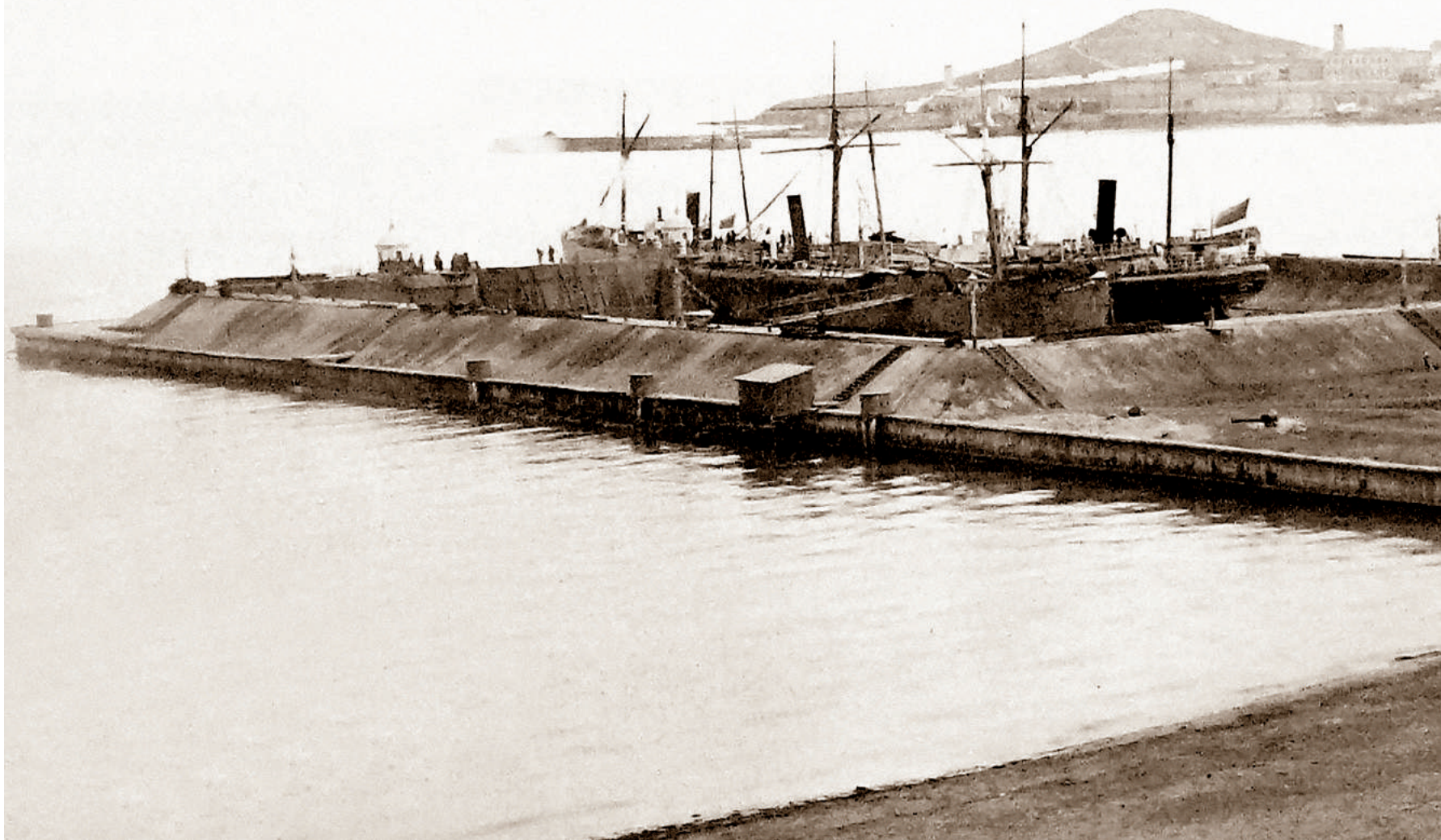
# GƏMİ TƏMİRİ BAZASININ YARADILMASI

—

*Establishment of a ship repair facility*

“Bakı doku” və “Artur Keppel” şirkətinin dəniz suyunu duzdan təmizləyən qurğusunun tikintisi.

*Construction of a facility for desalination of seawater of “Baku Dock” and “Artur Keppel” companies.*



Dənizlə yükləşmələr artdıqca donanmanın genişlənməsi və gəmi təmiri bazasının yaradılması günün tələbinə çevrilir. “Qafqaz və Merkuri” gəmiçilik şirkəti 1866-cı ildə Bakı mexaniki zavodunun təməlini qoyur. 1876-cı ildə “Bakı ellinqi”, 1885-ci ildə Cəmiyyətin mexaniki emalatxanaları inşa edilir. 1887-ci ilin 30 iyununda isə paytaxtda “Bakı doku” Yoldaşlığı təsis olunur və bu hadisədən iki il sonra, 1889-cu ilin avqust ayının 1-də adıçəkilən dok istismara verilir.



With the increase in marine shipping, expanding the fleet and establishing a ship repair facility became necessary. The “Kavkaz i Merkuri”, shipping company, laid the foundation of the Baku Mechanical Plant in 1866. Later, some more facilities were launched, including the Baku Dockyard in 1876, the company’s workshops in 1885. The Partnership “Baku dock” was established on June 30, 1887 and 2 years later on August 1, 1889, it was put into operation.



Bakı. Əliabbas Dadaşovun quru tərsanəsi. 1898-ci il.

*Dry dock of Aliabbas Dadashov. 1898*

Bundan əlavə, şəhərdə sahibkarlara məxsus irili-xırdalı gəmi tərsanələri, emalatxanalar da fəaliyyət göstərir.

XX əsrin əvvəlinə Bakıda 9 zavod və mexaniki emalatxana olub.

In addition, private shipyards and workshops, both small and large, were operating in the city.

In the early 20th century, nine factories and mechanical workshops operated in Baku.

2018 AZƏRBAYCAN  
Bakı. "Qafqaz və Merkuri"yə məxsus əlində.



0.5n

2018 AZƏRBAYCAN  
"Bakı doku", 1889-cu il.



0.5n



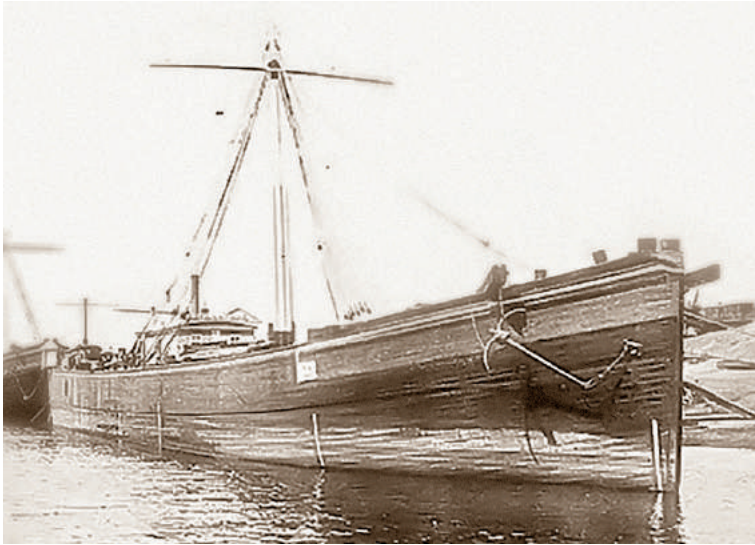
Bakı limanında şxunlar. 1909-cu il.

—  
*Ships in the port of Baku. 1909*

DƏNİZ NƏQLİYYATI  
VASİTƏLƏRİNİN  
TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ

—

*Improvement of marine transport vessels*



Artemyev qardaşlarının Volqa çayında neftdaşıyan barji  
—  
*Oil transporting barge of the Artemyev brothers on the Volga River*

XIX əsrin 30-cu illərində Bakı nefti dənizlə əsasən İrana və az miqdarda Rusiyaya daşınırdı. Neftin daşınması üçün müxtəlif tutumlardan, o cümlədən taxta çəlləklərdən istifadə edilirdi. Digərləri ilə müqayisədə çəlləklərin üstünlüyü çox olsa da, bununla belə, daşımalar:

- çəlləklərin doldurulması və yüklənməsi xeyli vaxt və vəsait tələb etdiyindən;
- çəlləklər yerləşdirildikdə faydalı həcmə çox hissəsi istifadəsiz qaldığından;
- çəlləklərin öz çəkisi gəminin faydalı yüklənmə qabiliyyətinin böyük bir hissəsinin itirilməsinə səbəb olduğundan;
- səfər zamanı hava şəraiti kəskinləşərkən çəlləklər sındığından və axan neft həm də yanğın təhlükəsi törətdiyindən sərfəli deyildi.

Mövcud vəziyyət nəqliyyat vasitələrinin təkmilləşdirilməsini tələb edirdi.

Təxminən 1860-cı ildən gəmi sahibkarları nefti çəlləklərə deyil, birbaşa gəminin trümunə tökməyə başlayırlar. Neftin taxtalar arasından süzülüb tökülməməsi üçün trümunə dibinə və içəri tərəfdən bortlara səliqə ilə keçələr döşəyib, üstündən seMENTLƏ suvaq çəkir, nefti isə əl nasosları ilə trümlərə vururlar.

By the 1830s, Baku oil was transported mainly by sea to Iran and in small volumes to Russia. Various capacities were used for the transportation of oil, including wooden barrels. Transportation in barrels had the advantage, but at the same time transportations:

- The filling and loading of barrels required a lot of time and money;
- A large part of the useful volume was left unused when barrels were placed;
- The weight of barrels caused the loss of a large part of the ship's useful carrying capacity;
- Barrels could get broken in bad weather conditions and spilled oil would then cause a fire hazard.

The situation required the improvement of marine transport vessels.

Starting from 1860, ship-owners began to pour oil directly into holds, rather than barrels. In order to avoid oil leakage, the holds would be cemented, after which oil would be pumped inside.



İnqilabdan əvvəl Bakı liman körpüsü.1920-ci il.  
—  
*The pier of port Baku before the revolution. 1920*



Bu tarixdən on üç il sonra tacir Artemyev qardaşları neftin nəqlində yeniliyə imza atırlar. Buxara pambığı, duz və meşə materialları kimi yüklərin daşınması ilə məşğul olan Nikolay və Dmitri Artemyevlər 1866-cı ildən Bakıdan Həştərxana neft alıb aparırlar. Ağır keçən səfərlər qardaşları neftin təhlükəsiz və itkisiz daşınması yolunu axtarmağa sövq edir və onlar 1873-cü ildə "Aleksandr" şxununda yenidənqurma işləri gördürürlər. Trümdə iri lar quraşdırılır və neft bura əl nasosu ilə vurulub-boşaldılır. Naviqasiya ili başa çatanda "Aleksandr"ın 8, neft çəlləklərini daşıyan şxunların isə 6 reys etdiyi məlum olur.

Artemyev qardaşlarının uğuru digər gəmi sahiblərinin, gəmiçilik şirkətlərinin də marağına səbəb olur və Xəzərdə belə şxunların sayı artır.

1877-ci ildə isə Lüdviq Nobelin sifarişi ilə İsveçin "Motala" gəmiqayırma zavodunda "Zoroastr" ("Zərdüşt") adlı ilk neftdaşıyan metal gəmi – tanker hazırlanır və 1878-ci ilin may ayında Bakı limanında qeydə alınmaqla, Xəzərdə istismara verilir. Tankerin yükləmə qabiliyyəti 15000 pud (242 ton) olur.

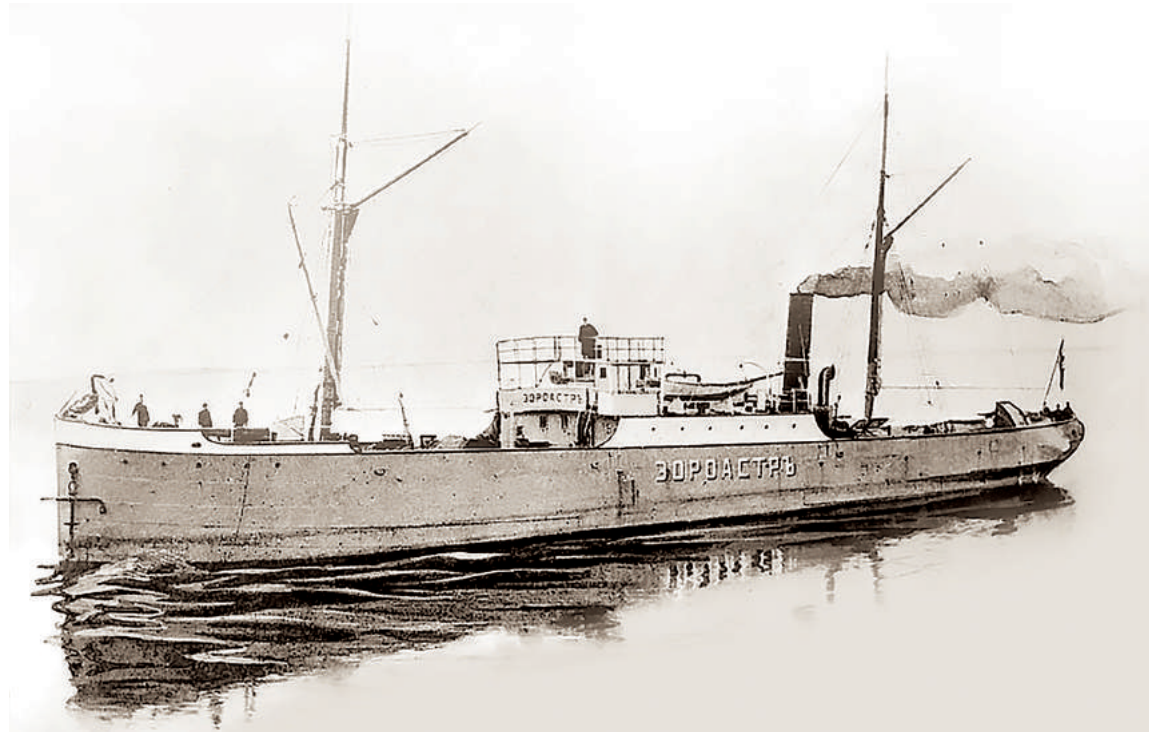
"Zoroastr"ın səmərəli istismarı Nobel qardaşlarını yeni tankerlər sifariş etməyə ruhlandırır. 1878–1883-cü illərdə Nobellə-

Thirteen years later, the Artemyev, merchant brothers introduced a novelty in oil transportation. Nikolay and Dmitri Artemyev, who had been engaged in logistics of Bukhara cotton, salt and forest products, exported oil from Baku to Astrakhan in 1866. Hardships during the voyages encouraged them to look for a safe oil transportation; that's why they reconstructed the schooner "Aleksandr" in 1873. A large iron tank was installed in the hold into which oil was pumped manually. By the end of the navigation season, "Aleksandr" had made 8 voyages, ship carrying oil barrels only 6.

The innovation of the Artemyev brothers drew interest of other ship-owners, thus, increasing the number of such vessels in the Caspian Sea.

The first oil transporting iron vessel "Zoroaster" was developed by the Swedish shipyard Motala in 1877 by Ludvig Nobel. The vessel was commissioned in the Caspian Sea in May 1878 upon its registration in the port of Baku. The tanker's load capacity was 15,000 poods (242 tons).

Effective exporation of Zoroaster encourages Nobel brothers to order new tankers. Tankers "Buddha", "Mohammed", "Brahma", "Moisey", "Socrates", "Spinoza", "Darwin", "Linnaeus" and other



"Zoroastr" tankeri  
—  
Tanker "Zoroastr"

rin sifarişi ilə “Budda”, “Möhəmməd”, “Brahma”, “Moisey”, “Sokrat”, “Spinoza”, “Darvin”, “Linney” və s. tankerlər inşa edilir. İlk gəmilərin istismarı sonrakı gəmilərin konstruksiyasında və texniki təchizatında lazımi dəyişiklikləri aparmaqla onları daha da mükəmməlləşdirməyə imkan verir.

Xəzərdə mayedaşıyan gəmilərin sayının artması ilə Bakıdan daşınan neft və neft məhsullarının həcmi dəfələrlə artır. Bu amil dəniz nəqliyyatının tərəqqisini xeyli sürətləndirir.

İlk daxiliyanma mühərriklı “Vandal” (1903) və ilk reversivli mühərriklə çalışan “Delo” (1908) gəmiləri də Xəzərdə istismara verilir.

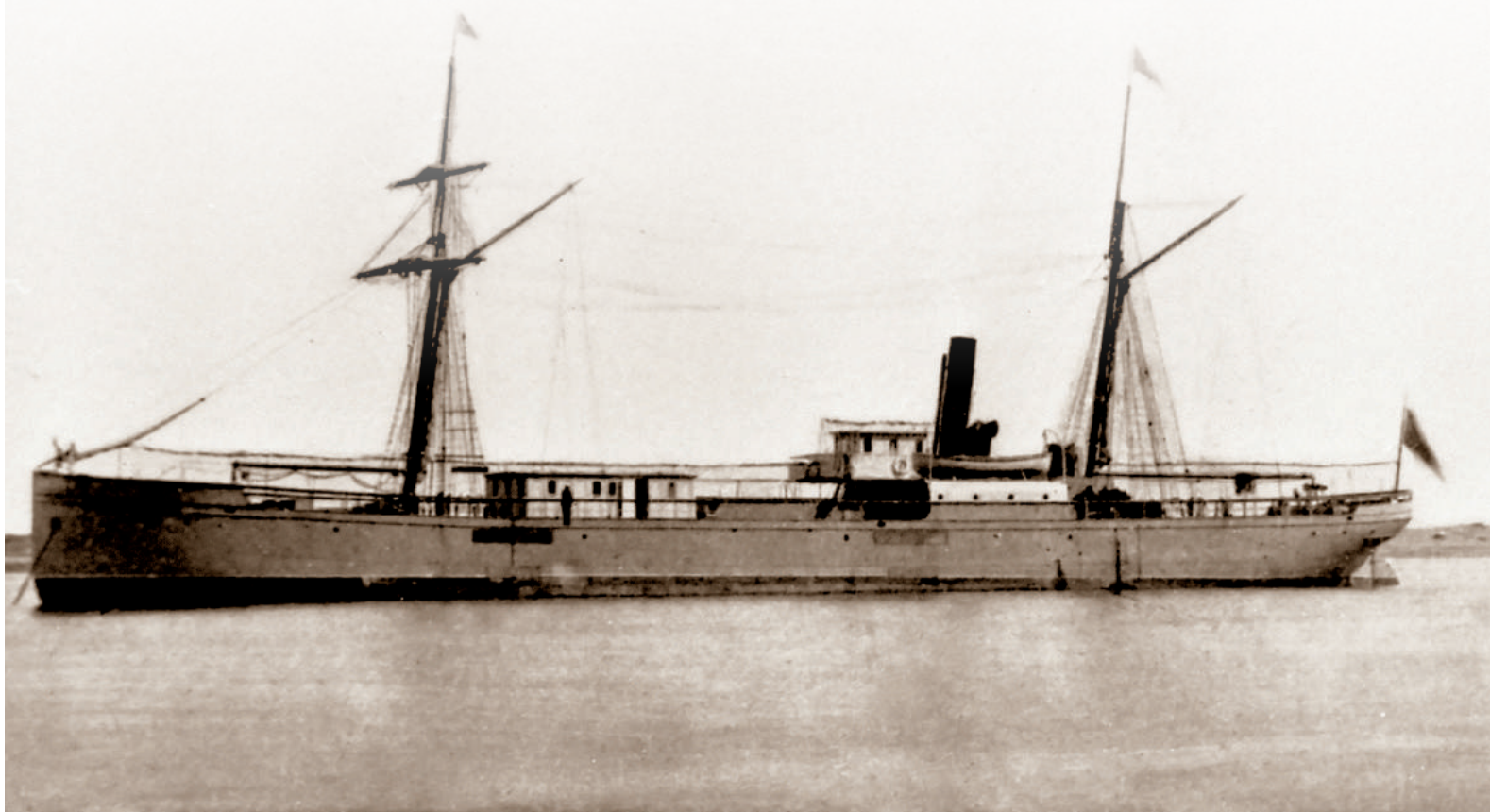
tankers ordered by the Nobel were constructed between 1878 and 1883. They were later on updated in design and maintenance.

The increase of numbers of liquid cargo vessels in the Caspian Sea also boosted the volume of oil and oil products transported from Baku, as well as the overall sea transport progress.

The “Vandal” was the first vessel with combustion engine (1903) and the “Delo” (1908) was the first vessel with reversible engine were also put into operation in the Caspian Sea.

“Nobel qardaşlarının Neft İstehsalı Yoldaşlığı” na məxsus “Budda” gəmisi

*Vessel “Buddha” belonging to “Nobel Brothers Petroleum Production Partnership”*



2018 AZƏRBAYCAN  
"Zoroastr" tankeri



0.5m

2018 AZƏRBAYCAN  
Bakı. Gömrük körpüsü.



0.5m



Bakı Dəniz Yolları Məktəbi  
—  
*Baku Maritime School*

AZƏRBAYCANDA  
İLK DƏNİZ  
TƏHSİL OCAĞI

—

*The first Maritime School in the Azerbaijan*

1881-ci ilin noyabrında Azərbaycanda ilk dəniz təhsili ocağı – Bakı dənizçilik sinifləri təşkil edilib. Burada əsasən iş təcrübəsi olan dənizçilər təhsil alıblar. Siniflər donanma üçün hər il 25–30 şturman (gəmi sürücüsü) və 15–17 şkipər (kapitan) hazırlayıb.

1896-cı ildə rusiyalı mühəndis-mexanik Andrian Maslovun təşəbbüsü ilə Bakı dənizçilik siniflərinin nəzdində Gəmi mexanikası kursu yaradılıb.

Bakı dənizçilik siniflərini 1881-ci ildən 1902-ci ilədək 945 mütəxəssis bitirib. Onlardan 136 nəfər milliyyətə azərbaycanlı olub.

The Baku Maritime School, the first maritime education facility, was established in November 1881. It was a training center mainly for experienced seamen. The School annually trained 25–30 navigators and 15–17 skippers (captains).

The Marine Engineering course at the school was initiated in 1896 by Andrian Maslov, an engineer-mechanic from Russia.

Between 1881 and 1902, 945 specialists, including 136 Azerbaijanis graduated from the school.

Gəmi mexanikası kursunun ilk məzun buraxılışı. 1898-ci il.

*First graduation of the Marine Engineering course. 1898.*





### **Süleyman İsmayıl oğlu**

*Süleyman İsmayıl oğlu 1883-cü ildə Bakı dənizçilik siniflərini bitirmiş ilk azərbaycanlı məzunlardan biri olub. Gəmi sürücüsü ixtisası üzrə diplom almış Süleyman İsmayıl oğlunun özü İsmayilovlar (o dövrün sənədlərində İzmaylovlar yazılıb) – Süleymanovlar dənizçilər sülaləsinin bünövrəsini qoyub.*

*Həmin sülalənin nümayəndələri bu gün də Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində ləyaqətlə çalışırlar.*



### **Suleyman Ismail oglu**

*Suleyman Ismail oglu was one of the first Azerbaijani graduates of the Baku Maritime School in 1883. Certified as a ship navigator, Suleyman Ismail oglu founded the Ismailov-Suleymanov family of seafarers.*

*The descendants of this family still work for the Azerbaijan Caspian Shipping Company today.*

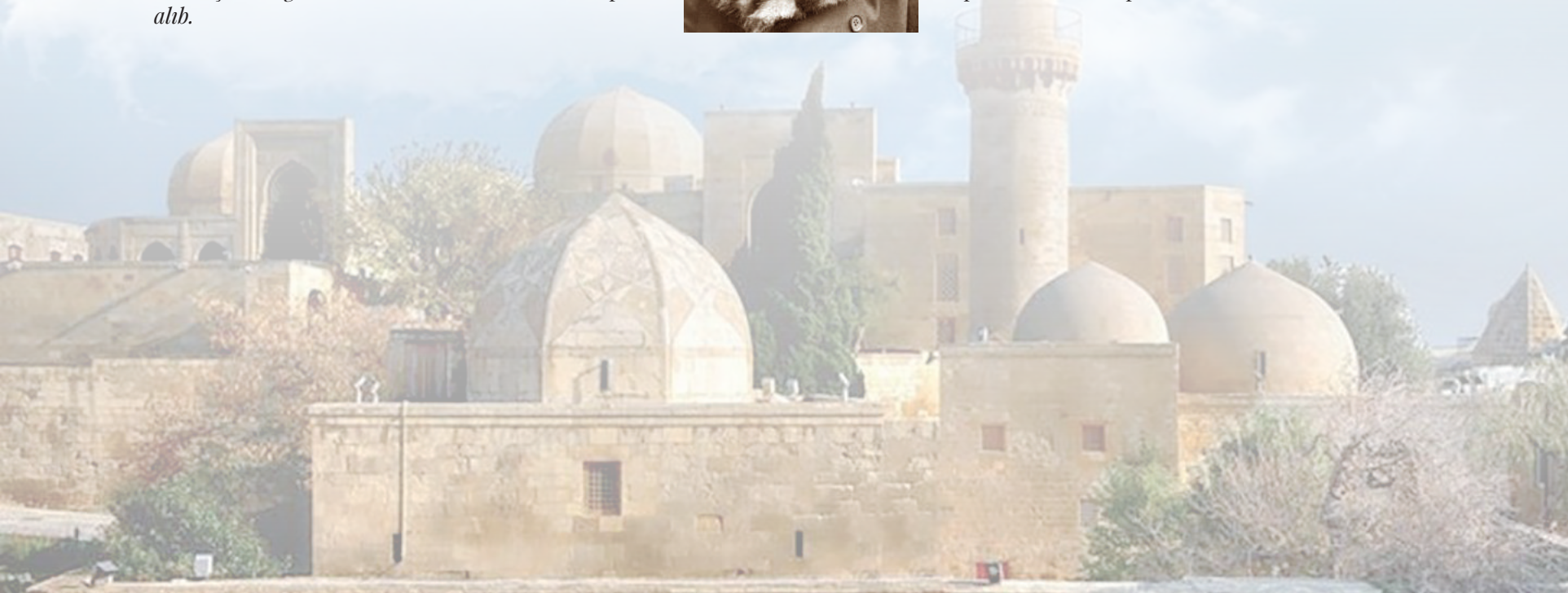
### **Hacı Vahab Əliqulu oğlu (1855 – 1916)**

*Hacı Vahab Əliqulu oğlu dörd əsr davam edən böyük dənizçilər sülaləsinin görkəmli nümayəndəsidir. Sülalənin bünövrəsini qoymuş ulu babası Hacı Zeynalabdin kimi, o da gəmi kapitanı olub. Dənizçilik peşəsinin sirlərinə çox erkən, hələ uşaq yaşlarından yiyələnməyə başlayıb. Təzliklə Xəzərdə ən təcrübəli kapitan kimi ad çıxarıb. Savadı olmadığından, imza yerinə xətt çəkən Hacı Vahab bununla belə, dənizçilik təcrübəsinə və səriştəsinə görə rus admiralının vəsatəti ilə diplom alıb.*



### **Haji Vahab Aligulu oglu (1855-1916)**

*Haji Vahab Aligulu oglu is a prominent representative of a four-century-old family of seafarers. He was a captain just like his great-grandfather Haji Zeynalabdin, the family founder. Haji Vahab gained navigation skills in his early childhood and was the most experienced captain in the Caspian Sea. An uneducated person, Haji Vahab, nevertheless, obtained a diploma at the request of a Russian admiral for his maritime experience and competence.*







☞ Süleyman İsmayil oğlu  
AZƏRBAYCAN 0.5 ₼



☞ Andrian Maslov  
AZƏRBAYCAN 0.5 ₼



☞ Hacı Vahab Əliqulu oğlu  
AZƏRBAYCAN 0.5 ₼



"Bakinets" gəmisi. 1932-ci il.  
—  
Ship "Bakinets". 1932.

XƏZƏRDƏ TİCARƏT  
DONANMASININ  
MİLLİLƏŞDİRİLMƏSİ

—

*Nationalization of the Caspian trade fleet*

1920-ci il iyunun 6-da Azərbaycan İnkilab Komitəsinin sədri Nəriman Nərimanov Xəzərdə ticarət donanmasının milliləşdirilməsi haqqında dekret imzalayıb. Donanmanın tərkibinə müxtəlif tonnajlı 470-dən artıq gəmi daxil olub.

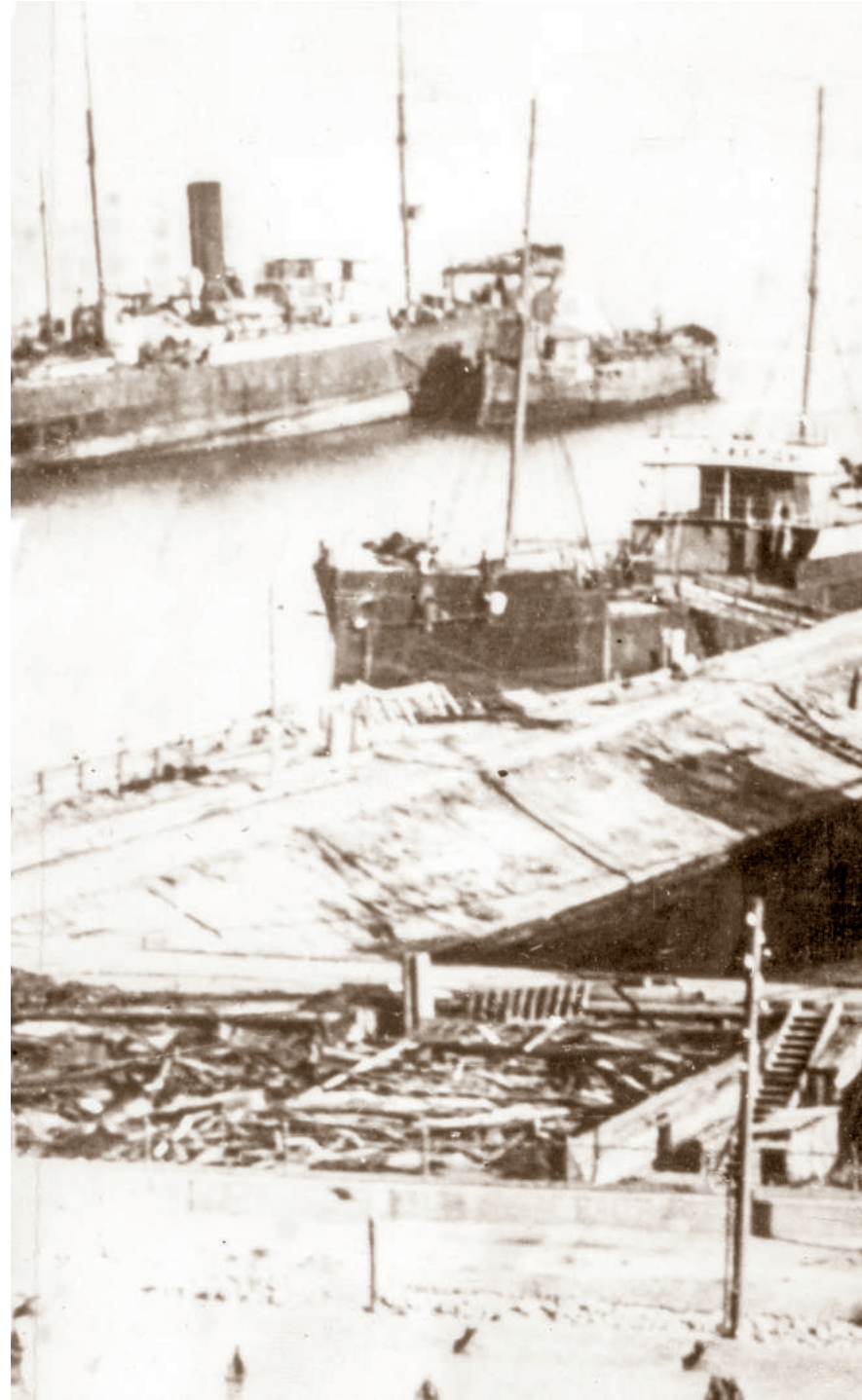
1923-cü ildən etibarən donanmanın bərpası, limanların və gəmi təmiri emalatxanalarının işinin təşkili üçün məqsədyönlü tədbirlər görülüb.

O dövrdə gəmilərin dördü biri yararsızlığına görə istismardan çıxarıldığından, istismarda qalan gəmilərin isə 80%-i texniki cəhətdən köhnəldiyindən dəniz nəqliyyatı donanmasının yükləmə qabiliyyəti az olub. Odur ki, 1925-ci ilin avqustunda Əmək və Müdafiə Şurası dəniz ticarət gəmiqayırmasının inkişafını nəzərdə tutan beşillik proqramı təsdiqləyib. Həmin proqramın icrası ilə əlaqədar “Krasnoye Sormovo” gəmiqayırma zavoduna (Nijni Novqorod) Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi üçün 11 tankerin inşası sifariş edilib. Hər tankerin yükləmə qabiliyyəti 9500 ton olub.

On 6 June 1920, the chairman of the Azerbaijani Revolutionary Committee Nariman Narimanov signed a decree on nationalizing of the trade fleet in the Caspian Sea. The fleet included more than 470 vessels with different tonnage.

From 1923, purposeful measures were taken to restore the fleet, to organize the ports and ship repair workshops.

At that time, one-fourth of the vessels were banned from operation due to unfitness for use, while 80% of the vessels in use were technically outdated so the fleet had less loading capacity. Thus, in August 1925, the Labor and Defense Council approved a five-year program on the development of shipbuilding for sea trade. Thanks to the program, the Krasnoye Sormovo Shipyard built 11 tankers for the Caspian Shipping Company, each tanker having loading capacity of 9,500 tonnes.



“Paris Kommunası” zavodu keçən əsrin 30-cu illərinin ortalarında

“The Paris Commune” Plant in the middle of 1930’s



Bu tankerlərin ümumi yüklətmə qabiliyyəti o zaman Xəzərdə istismar olunan bütün donanmanın yüklətmə qabiliyyətinin 50%-ni təşkil edib. Sovet gəmi inşaatının ilki – “Lenin” tankeri 1930-cu ildə Gəmiçiliyə təhvil verilib.

“Krasnoye Sormovo” gəmiqayırma zavodu keçən əsrin 30-cu illərində Gəmiçilik üçün tankerlərlə bərabər, “Türk” (sonradan “Kuybışev” adlandırılıb) tipli quru yük gəmiləri də inşa edib.

Təxminən elə həmin tarixdə Kolomensk zavodu Gəmiçilik üçün “Türkmənistan” və “Dağıstan” sərnəşin gəmilərini inşa edib.

The total load capacity of these tankers made up 50% of the load capacity of the entire fleet operated in the Caspian Sea at that time. The first ever vessel of Soviet shipbuilding, the tanker “Lenin”, was delivered to the Company in 1930.

The Krasnoye Sormovo Shipyard constructed “Turk” (later renamed “Kuybyshev”) type dry cargo vessels, along with tankers, for the Company in the 1930s.

Around that time, Kolomensk plant built “Turkmenistan” and “Daghestan” passenger vessels for the Company.



“Türk” tipli “Azərbaycanlı” quru yük gəmisi (İnşa olunma tarixi: 1937-ci il).

“Turk”-type dry cargo vessel, “Azerbaijanli”. (Construction year: 1937).

Комиссаръ по Дѣламъ Народнаго Хозяйства  
**И. Фиолетовъ.**

Управляющій дѣлами Совѣта Народныхъ Комиссаровъ **Н. Кузнецовъ.**

№ 7

## ДЕКРЕТЪ № 7

### націоналізаціи Каспійскаго Торговаго Флота.

Отъ 6 Іюня.

Во исполненіе декрета Верховнаго Совѣта Народныхъ Комиссаровъ отъ 26 января 1918 года, опубликованнаго въ № 18-мъ газеты Рабочихъ и Солдатскаго Правительства, Бакинскій Совѣтъ Народныхъ Комиссаровъ постановляетъ:

1) Весь Каспійскій торговый флотъ, принадлежащій акціонернымъ обществамъ, товариществамъ, торговымъ домамъ, единаго владельца, индивидуаламъ, владѣющимъ морскими судами всѣхъ типовъ со всѣмъ движимымъ и недвижимымъ имуществомъ, кассовой наличности, дебетными счетами въ кредитныхъ учрежденіяхъ и вообще, въ чемъ бы оно ни состояло, активовъ и пассивовъ такихъ предпріятій, объявляется (недѣлимой) собственностью Россійской Соціалистической Федеративной Совѣтской Республики.

2) Въ число націонализированныхъ предпріятій входятъ всѣ береговія сооружения и предпріятія, обслуживающія торговый флотъ, а именно: а) доки и мастерскія, б) механическіе заводы, в) плавушія краны, г) наливныя станціи со всѣмъ движимымъ и недвижимымъ имуществомъ и всѣ приспособленія для погрузки и налива судовъ.

3) Всѣ отдѣлы судоходныхъ предпріятій, за исключеніемъ страховых, экспедиторскихъ и другихъ операціонныхъ, подлежатъ націоналізаціи.

4) Декретъ о націоналізаціи торговаго флота

*Примѣчаніе:* Къ числу административныхъ распоряженій относится и увольненіе лицъ, кои поручаются выполненію работъ.

7) Всѣ увольняемые (отъ чернорабочаго персонала включительно), за недобросовѣстное отношеніе къ своимъ обязанностямъ лишаются права на выходныя и, кромѣ того, въ случаѣ необходимости могутъ быть направлены на принудительныя работы.

8) Въ силу исключительной важности государственнаго Воднаго Транспорта для всей Россійской Республики, всѣ лица технического и административнаго персонала, которые сдѣлали бы попытку внести расстройство въ ходъ работъ или уклониться отъ исполненія возложенныхъ на нихъ обязанностей, немедленно будутъ арестованы и преданы суду революціоннаго Трибунала.

#### IV

До проведенія въ жизнь общихъ для всѣхъ национализированныхъ предпріятій Россійской Республики постановленій о нормѣ оплаты, охраны и обезпеченія штатовъ и ставокъ служащихъ и рабочихъ.

Всѣ судовыя и связанныя съ характеромъ службы работы производятся въ томъ же порядкѣ и продолженіе круглыхъ сутокъ.

Каспійское Областное Управление Воднаго Транспорта немедленно вырабатываетъ и утверждаетъ правила и условія судовой службы, утвержденныя Бакинскимъ Совнаркомомъ.

3) Теченіе прежней службы въ тѣхъ предпріятіяхъ, на коихъ распространяется настоящій декретъ, считается непрерывнымъ съ націоналізаціей.

4) Съ момента націоналізаціи Каспійскаго Торговаго флота, коммерческій трехцвѣтный флотъ замѣняется краснымъ флагомъ съ белыми инициалами Р. С. Ф. С. Р. (Россійская Соціалистическая Федеративная Совѣтская Республика).

Настоящій декретъ входить въ силу со дня опубликованія въ „Извѣстіяхъ Бакинскаго Совѣта Рабочихъ, Солдатскихъ и Матросскихъ Депутатовъ“.

Предсѣдатель Бакинскаго Совѣта Народныхъ Комиссаровъ **С. Шаумянъ**

AZƏRBAYCAN  
"Lenin" tanker



AZƏRBAYCAN  
"Türkmenistan" səmşir gəmisi





Hərbi hissənin daşınması  
—  
*Transportation of a military unit*



GƏMİÇİLİK BÖYÜK  
VƏTƏN MÜHARİBƏSİ  
İLLƏRİNDƏ

—

*The role of Shipping Company in the Great Patriotic War*

*“Tarix bu gün də, gələcəkdə də bilməlidir ki, İkinci Dünya müharibəsində, Böyük Vətən müharibəsində Azərbaycan Respublikasının xidməti, fəaliyyəti, rolu çox böyük olmuşdur... Azərbaycan xalqının tarixi xidmətlərini və böyük rolunu olduğu kimi bütün tamlığı ilə dünya ictimaiyyətinə çatdırmaq respublika ictimaiyyətinin, mətbuatının və ziyalılarınin vətəndaşlıq borcudur.”*

**Heydər ƏLİYEV,**  
**Azərbaycan xalqının Ümummilli Lideri**

*“Sövet dövründə, İkinci Dünya müharibəsi zamanı Azərbaycan nefti olmasaydı, Sovet İttifaqı faşizm üzərində Qələbəni əldə edə bilməzdi. Bunu hamı bilməlidir. Biz Qələbəyə həlledici töhfə vermişik.”*

**İlham ƏLİYEV,**  
**Azərbaycan Respublikasının Prezidenti**

1941-ci il iyunun 22-də tariximizə Böyük Vətən müharibəsi adı ilə daxil olmuş qanlı və dəhşətli savaşa başladı.

Azərbaycan da keçmiş Sovet İttifaqının bir üzvü kimi alman faşizminə qarşı mübarizəyə qalxdı. Xalqımızın müharibədə iştirakı təkcə igid oğul-qızlarımızın hərbi meydanında göstərdiyi şücaətlə bitmirdi. Müharibənin ilk günlərindən bütün Azərbaycanın özü bir cəbhəyə çevrilmişdi – arxa cəbhəyə və bu cəbhədə əməkçi insanlar heç də ön cəbhədəkilərdən geri qalmırdılar. “Hər şey cəbhə üçün, hər şey qələbə üçün!” şüarı bütün sovet adamları kimi həmvətənlilərimizi də səfərbər edərək, bir məqsəd – o zaman ümumi evimiz olan Sovet İttifaqının alman faşizmi üzərində qələbəsi naminə birləşdirirdi.

**Fakt:** 1941–1945-ci illərdə Azərbaycan İttifaq fonduna 75 milyon ton neft, 22 milyon ton benzin və digər neft məhsulları göndərmişdi. Bakı döyüşən ordunu yanacaq təmin edən güclü və etibarlı baza, 130 növ silah və hərbi sursat istehsal edən əsl cəbhəxana idi. Xəzər vasitəsilə cəbhəyə arası kəsilmədən yanacaq, döyüş texnikası və qoşun daşınırdı.

Müharibə başlayanda Bakının bir çox sənaye müəssisələri kimi, gəmi təmiri zavodları da hərbi məhsulların hazırlanmasına cəlb edilmişdi. 1942-ci ilin yazında demək olar ki, bütün zavodlar hərbi sifarişlərin icrası – mina, aviabomb, əl qumbarası və sairənin istehsalı ilə məşğul idi.

Xəzərlə daşınan yüklərin tərkibi kəskin dəyişmişdi. Taxta-şalban, pambıq, sulfat və sair yükləri tanklar, təyyarələr və silah-sursat dolu yeşiklər əvəzlənmişdi. Yüklərdən asılı olaraq daşınma istiqamətləri müəyyən olmuşdu: Krasnovodskdan (1993-cü ildən – Türkmənbaşı) keçməklə Orta Asiyadan qərbə silahlı hərbi hissələr; Həştərxan, Mahaçqala və Bakıdan Krasnovodsk təxliyyə

*“...History must well acknowledge both today and in the future that the activity and role of the Azerbaijan Republic during the Great Patriotic War was extraordinary... Informing the whole world community about the historic role of the Azerbaijani people should be an important task for our public, media and intelligentsia.”*

**Heydər ALİYEV,**  
**National Leader of the Azerbaijani people**

*“If it hadn't been for the Azerbaijani oil in Soviet times, during World War II, the Soviet Union could not have achieved victory over fascism. Everyone should know this. We have made a decisive contribution to the victory.”*

**İlham ALİYEV,**  
**President of the Republic of Azerbaijan**

On 22 June 1941, a bloody and fierce conflict entered our history as the Great Patriotic War.

Azerbaijan, as a member of the former Soviet Union, joined the fight against the German fascism. The Azerbaijani people's involvement in the war was not limited to the courage of its brave sons and daughters on the battlefields. From the first days of the war, the entire Azerbaijan itself turned into a front: the people in the rear contributed no less. The slogan “Everything for the front, everything for the victory” mobilized our compatriots like all Soviet people, who were united for one common goal, the victory of the Soviet Union over German fascism.

**The facts:** In the years 1941–1945, Azerbaijan contributed 75 million tons of oil, 22 million tons of gasoline and other oil products to the central fund. Baku was a powerful and reliable base providing fuel for the fighting army and served as a real armory producing 130 types of weapons and ammunition. Fuel, military equipment and troops were uninterruptedly transported through the Caspian Sea to the front.

Just like many other industrial enterprises, the ship repair yards were also involved in producing military equipment during the war. By the spring of 1942, almost all factories had been engaged in the production of military orders, including mines, air bombers, grenade launchers and so on.

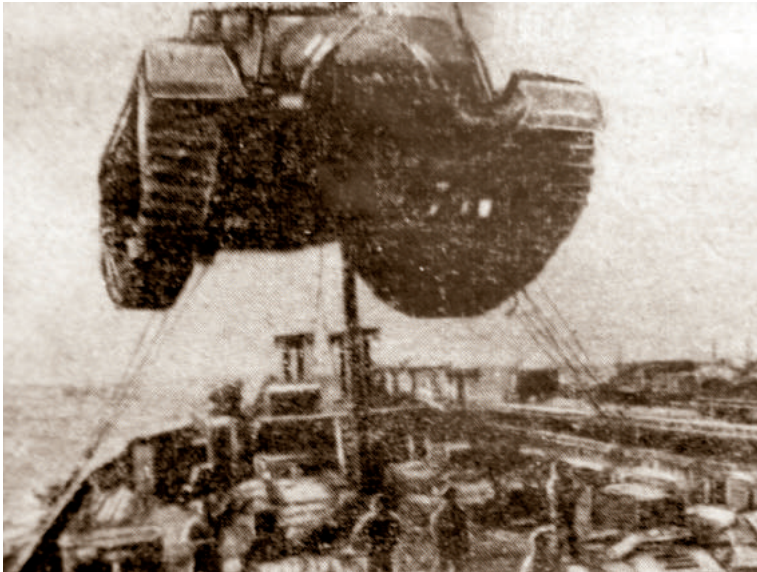
The type of the cargo transported through the Caspian Sea was dramatically changed too: lumber, cotton, sulfate and other products were replaced with tanks, airplanes and ammunition. The direction of transportation was determined by the cargo: Armed military units from Central Asia sailed westward via

edilmiş mülki əhali, işğal edilmiş ərazilərdən çıxarılmış sənaye avadanlığı, buğda və sairə daşınırdı. Qafqazdan Orta Asiyanın hərbi zavodlarına göndərilən filiz yükü də daşımalarda əhəmiyyətli yer tuturdu. Xəzərin dəniz yolları bütün ölkə üçün müstəsna əhəmiyyəti olan kommunikasiyaya çevrilmişdi.

O zaman Xəzərdə üç Gəmiçilik – Xəzər Dövlət Dəniz Quru Yüklük Gəmiçiliyi (“Xəzər donanması”), Xəzər Dövlət Dəniz Neftdaşıma Gəmiçiliyi (“Xəzərtanker”) və Xəzər Dövlət Reyd Gəmiçiliyi (“Reydtanker”) fəaliyyət göstərirdi. Gəmiçilik kollektivlərinin nüvəsini dənizçi sülalələrinin yetirmələri, Xəzəri “beş barmağı” kimi tanıyan, zəngin təcrübəyə və möhkəm iradəyə malik qocaman dənizçilər təşkil edirdi. Əlbəttə, mütəxəssislərin sayı daha çox ola bilərdi. Lakin təəssüflər olsun ki, repressiya illəri Xəzər dənizçilərinin, dəniz nəqliyyatı sahəsində çalışan yüksəkixtisaslı mütəxəssislərin sıralarını seyrəltmişdi.

Təcrübəli dənizçilərə ehtiyac böyük idi. Çünki müharibənin çətin sınaq illəri dənizçilər qarşısında tez-tez mürəkkəb və təxirəsalınmaz həllini tələb edən məsələlər qoyurdu.

**Fakt:** 1941-ci ilin oktyabr-noyabr aylarında Mahaçqala limanında vəziyyət həddən artıq ağırlaşmışdı. Burada iki ay ərzində təxliyyə edilmiş insanların sayı demək olar ki, dəyişməz – 40 min civarında qalırdı. Onları kritik vəziyyətdən çıxarmaq, həm də limanı tezliklə boşaltmaq üçün gündə ən azı 5000 nəfər daşınmalı idi. Bu sayda insanı daşımaq üçün nə sərnəşin, nə də quru yüklük gəmiləri vardı. Gəmiçilik bu məsələni “Azərbaycan”, “A. Jdanov”, “ÜKP(b)” kimi iritəməli tankerlərdən istifadə etməklə həll et-



Krasnovodsk (Turkmenbashi since 1993), while evacuated civilian population from Astrakhan, Makhachkala and Baku, industrial enterprises from the occupied territories, as well as wheat and other material resources were shipped to Krasnovodsk. The bulk cargo sent from the Caucasus to the Central Asian military plants also had a big share in transportation. The Caspian marine traffic served as a communication channel of particular importance for the whole country.

At that time, there were three shipping companies operating in the Caspian Sea: Caspian State Dry Cargo Company (Khazar donanması), Caspian State Oil Tanker Company (Khazartanker) and Caspian State Raid Shipping Company (Reydtanker). The core of vessel crews consisted of seamen from seafarer families, people with great experience, skill and practical knowledge. The number of seafarers could have certainly been more. Unfortunately, however, the Great Purge had destroyed many highly skilled specialists in the sphere of marine transport.

There was a great need for experienced seafarers. During the terrible years of the war, seafarers often faced problems requiring complicated and urgent solutions.

**The facts:** The situation in the port of Makhachkala in October-November of 1941 was escalated. The number of evacuations during the two months was almost unchanged, about 40,000. At least 5,000 people were to be transported daily to finish the evacuation and unload the port. There was not sufficient number of passenger or cargo vessels to cope with this

Bakı limanında tankların barjdan boşaldılması, 1941-ci il.

Barge unloading in the Baku port, 1941

Gömidə quraşdırılmış zenit topu

—  
*Zenith cannon installed on the vessel*



*di. Tankerlərin hər biri öz bortuna 4500–5000 nəfər götürürdü. Səfərlər asan olmasa da, bu, yeganə çıxış yolu idi və dənizlə keçid nisbətən az vaxt tələb etdiyindən insanlar ona davam gətirirdilər.*

*1941-ci ilin qanlı altı ayı ərzində neftdaşıyan gəmilər 27 reys edərək 102799 nəfər daşımışdı. Təkcə "A. Zhdanov" tankeri 7 reys ərzində 33 150 nəfər daşıya bilmişdi.*

1942-ci ilin yayında Xəzərdə vəziyyət xeyli mürəkkəbləşmişdi. Stalingrad istiqamətində və Qafqaz uğrunda qızğın döyüşlər gedirdi. Faşistlər SSRİ-nin mühüm su arteriyasını – Volqanı ələ keçirməklə Xəzərə çıxışlarını təmin etmək istəyirdilər.

Hövvə Sovet İttifaqının Avropa hissəsini Orta Asiya və İranla bağlayan əsas nəqliyyat qovşağı idi. Neft yataqlarına, qiymətli duz və pambıq rayonlarına yaxınlığı, Volqa ilə Xəzərə meşə materiallarının, sənaye avadanlıqlarının və kənd təsərrüfatı məhsullarının gətirilməsinin asanlıqlığı nəql baxımından onun əhəmiyyətini daha da artırırdı. Coğrafi cəhətdən əlverişliyi, 30 min kvadratkilometr sahəyə və 7 min kilometr uzunluqda sahil xəttinə malik olması gəmilərə hövvə limanları – Həştərxan, Bakı, Quryev (indiki Aktau), Mahaçqala, Krasnovodsk, Bautino, Astara, Port İliç (Lənkəranda indiki Liman şəhəri) arasında müntəzəm və intensiv hərəkət etməyə imkan verirdi. Sovet İttifaqının iqtisadi həyatında önəmli yer tutan Xəzəri alman-faşist komandanlığı xüsusi diqqətdə saxlayırdı. Bu diqqət həm də başqa bir amillə sıx bağlı idi: Xəzər nəqliyyat donanması öhdəsinə düşən mühüm məsələləri uğurla həll etməklə sovet-alman cəbhəsindəki vəziyyətə ciddi təsir göstərirdi.

Odur ki, faşistlər sözügedən tarixdən başlayaraq Volqa – Xəzər xəttində hava basqınlarının sayını artırdılar. Nəqliyyat donanmasını artıq kütləvi hal alan düşmən aviasiyasının həmlələrindən qorumaq məqsədi ilə gəmilərin göyertəsində zenit top və pulemyotları quraşdırmağa başladılar.

Bu tədbir gəmi və heyət itkisini azaltmağa imkan versə də, daşınan yüklərin strateji əhəmiyyətini nəzərə alan faşistlər nəqliyyat donanmasını israrla bombardman edirdilər.

1943-cü ildə Həştərxana 10000 ton benzin gətirmiş iritonnajlı "Ağamalı oğlu" tankeri alman faşistlərinin amansız aviazərbələrinə məruz qalmışdı. Həmin hava hücumunda təcrübəli kapitan Ə.Rəcəbov ciddi yaralanıb kontuziya almasına baxmayaraq, dözə bildiyi qədər kapitan körpüsündə qalıb, operativ və dəqiq əmrləri ilə gəmini məhv olmağa qoymamışdı.

*number of people. The Company solved the problem by using high-tonnage tankers such as "Azerbaijan", "A.Zhdanov" and "VKP(b)". Each tanker took 4,500–5,000 people on their board. Not so easy, those trips were however the only way out; people could tolerate as the sea voyages required relatively short time.*

*During the first six months of 1941, oil tankers carried 102,799 people during 27 voyages, only the tanker "A.Zhdanov" transported 33,150 people during 7 voyages.*

In the summer of 1942, the situation in the Caspian Sea became more complicated. There were fierce battles for Stalingrad and the Caucasus. The fascists sought to secure access to the Caspian Sea by capturing the Volga, the important water artery of USSR.

The Caspian basin was the main transport hub connecting the European part of the Soviet Union with Central Asia and Iran. Closeness to oil fields, precious salt deposits and cotton regions, ease of supply of lumber, industrial equipment and agricultural products to the Caspian via the Volga would further increase its importance in terms of transportation. Geographic location, 30,000 square kilometers and 7,000 kilometers a long coastline enabled regular and intensive traffic among the ports of Astrakhan, Baku, Guryev (present-day Aktau), Makhachkala, Krasnovodsk, Bautino, Astara, Port Ilich (present-day Liman city in Lankaran). As the Caspian occupied an important place in the economic life of the Soviet Union, the basin remained in the special focus of the German military command. This focus was closely linked to another factor: the Caspian fleet had a serious impact on the situation at the Soviet-German front, having successfully solved its tasks.

Therefore, from that period the nazis increased the number of air strikes on the Volga-Caspian line. In order to shield the fleet from the massive aviation strikes of the adversary, zenith cannons and machine guns were installed on vessels.

Although this measure reduced casualties amongst vessels and crew, the Germans continued bombings of fleet because of the strategic importance of the transported cargo.

In 1943, the tanker "Agamali Oglu" that brought 10,000 tons of gasoline to Astrakhan, was exposed to the merciless strikes by the Germans. The tanker's experienced captain, A.Rajabov, despite serious wounds, remained aboard as long as he could and did not allow the vessel to be destroyed with his accurate and timely commands.

“Ağamalı oğlu” tankerində hava hücumu nəticəsində başlanan yanğın  
—  
A fire that broke out as a result of an air attack on the tanker “Ağamalı Oğlu”



**Əlibala Ələkbər oğlu Rəcəbov  
(1879 – 1953)**

*Əlibala Ələkbər oğlu Rəcəbov Bakıda dənizçi ailəsində ana-  
dan olub.*

*1922-ci ildən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində fəaliyyətə başlayıb.  
Mahir, qəzasız üzən kapitan kimi məşhurlaşdı. Keçən əsrin  
30-cu illərində "Krasnoye Sormovo" gəmiqayırma zavodunun  
Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi üçün inşa etdiyi iritonnajlı 11 tanker-  
dən birinin – "Ağamalı oğlu"nun (1931-ci ildə inşa olunub)  
sükanı ona etibar edilib. Ə.Rəcəbov fasiləsiz on iki il bu gə-  
midə kapitan işləyib və bir çox yeniliklərə imza atıb. Tankerin  
dörd boru vasitəsilə doldurulması təklifini o verib, yükqütmə  
qabiliyyətini artıran ilk kapitanlardan olub.*

*Böyük Vətən müharibəsi illərində "Ağamalı oğlu"nun heyəti cəsur kapi-  
tanın rəhbərliyi ilə ən çətin tapşırıqların öhdəsindən layiqincə gəlir.*

*1936-cı ildən Əmək Qəhrəmanı olan Ə.Rəcəbov iki dəfə Lenin ordeni,  
"Qırmızı Əmək Bayrağı" və "Şərəf nişanı" ordenləri, "Qafqazın müdafiə-  
sinə görə" və "1941–1945-ci illərdə Böyük Vətən müharibəsində Almaniyaya  
üzərində qələbəyə görə" medalları ilə təltif edilib. "Dəniz Donanmasının  
Fəxri işçisi" adına, SSRİ Ali Sovetinin, SSRİ Dəniz Donanması Nazirli-  
yinin fəxri fərmanlarına layiq görülüb. 1944-cü ildən fərdi təqaüdüçü olub.*



**Alibala Alakbar oglu Rajabov  
(1879 – 1953)**

*Alibala Alakbar oglu Rajabov was born in a seafarer's  
family in Baku.*

*He started his career in the Caspian Shipping Company  
in 1922 and soon became known as a skillful and no-  
accident captain. He was captain of tanker "Agamali Oglu"  
(built in 1931), one the 11 tankers built by the Krasnoye  
Sormovo Shipyard for the Caspian Shipping Company in  
the 1930s. A.Rajabov worked as a captain on this vessel for  
twelve years and initiated many innovations. He offered to  
fill the tanker with four pipes and thus was one of the first  
captains to increase the load capability.*

*During the Great Patriotic War, the crew of "Agamali Oglu" led by the  
brave captain was able to overcome the most difficult tasks.*

*Hero of Labor since 1936, A.Rajabov was awarded two Orders of Lenin,  
the Order of the Red Banner of Labor and the Order of Honor, medals "For  
the Defense of the Caucasus" and "For the Victory over Germany in the  
Great Patriotic War of 1941–1945". Honored Officer of the Marine Fleet, he  
received diplomas of the USSR Supreme Soviet and Ministry of the Marine  
Fleet and was allocated an individual stipend in 1944.*



Azərbaycanın ilk qadın kapitanı Şövkət Şahbaz qızı Səlimova-ya da bir dəfəyə on iki alman qırıcısının həmləsini dəf etmək lazım gəlmişdi.

**Şövkət Şahbaz qızı Səlimova  
(1920 – 1999)**

*Şövkət Şahbaz qızı Səlimova 1920-ci il dekabrın 25-də Lahuc kəndində anadan olub. Atası Şahbaz kişi sonradan çoxuşaqlı ailəsi ilə Bakının Şubanı kəndinə köçüb.*

*Onuşaqlı ailənin ilki olan Şövkət məktəbli ikən aviamodelçilər dərnəyinə üzv yazılıb. 1935-ci ildə Moskvada aviamodelçilərin toplanışında iştirak edib. Hazırladığı model ümumittifaq rekordu yeniləyib və daha üç il ona birinciliyi əldə saxlamaq imkanı verib. Bundan sonra Ş.Səlimova planda ilk uçuşunu həyata keçirib. Lakin təsədüf onun peşə seçimini dəyişdirib.*

*Jurnalda ilk qadın uzaq səfərlər kapitanı Anna Şetinina-nın fotosunu gördükdən sonra o da kapitan olmaq qərarına gəlib. Məktəbdə təhsilini başa vuran kimi sənədlərini Bakı Su Nəqliyyatı Texnikumunun "Gəmi sürücüsü" fakültəsinə verib. Əmək fəaliyyətinə Odessa Dəniz Gəmiçiliyinin uzaq səfərlərə çıxan "Serqo" gəmisində kapitanın üçüncü köməkçisi kimi başlayıb. Hind və Atlantik okeanlarında, Aralıq, Yapon və Qırmızı dənizlərdə üzüb. Ş.Şahbazova öz dəyanəti, əzmi, biliyi və qətiyyəti ilə heyətin dərin hörmətini qazanıb.*

*Bakıya qayıdandan sonra Xəzərdə kapitan işləyib. Müharibə başlayanda "Dnepr" gəmisinin kapitanı olub. Odlu-əlovlü illərdəki şücaəti "Qırmızı Ulduz" ordeni, "Qafqazın müdafiəsinə görə" və "1941–1945-ci illərdə Böyük Vətən müharibəsində Almaniya üzərində qələbəyə görə" medalları ilə qiymətləndirilib.*

**Fakt:** 1942-ci ildə təkə "Xəzərtanker" in gəmilərində 523 qadın işləyib. Bu, idarənin üzən heyətinin dördü bir hissəsi idi.

Azerbaijan's first female captain, Shovkat Shahbaz gyzy Salimova once resisted twelve German fighter aircrafts.

**Shovkat Shahbaz gyzy Salimova  
(1920 – 1999)**



*Shovkat Shahbaz gyzy Salimova was born on 25 December 1920 in the village of Lahij. The large family she belonged to later moved to the village of Shubani, Baku.*

*The eldest child in family, Shovkat joined the Aviation Designers Association and took part in the association's team gathering in Moscow in 1935. Her model renewed the all-Union record which remained for another three years. After that, Salimova performed her first flight on a glider. But an incident changed her professional choice.*

*After seeing in a magazine a photo of Anna Shetinina, the first female captain of long voyages, Shovkat decided to become a captain. Upon graduation from high school, she applied the Ship Navigating Faculty at the Baku Maritime School. Shovkat started her career as Third Assistant Captain on board of the "Sergo", an Odessa Shipping Company's vessel. She sailed in the Indian and Atlantic oceans, the Mediterranean, Japanese and Red Seas. Shovkat gained deep respect of the staff thanks to her will, determination, knowledge and confidence.*

*After returning to Baku, she worked as a captain in the Caspian Sea. Shovkat was captain of the vessel "Dnepr", when the war broke out. Due to her courage, Shovkat was awarded the Order of the Red Star, the medals "For the Defense of the Caucasus" and "For the Victory over Germany in the Great Patriotic War 1941–1945".*

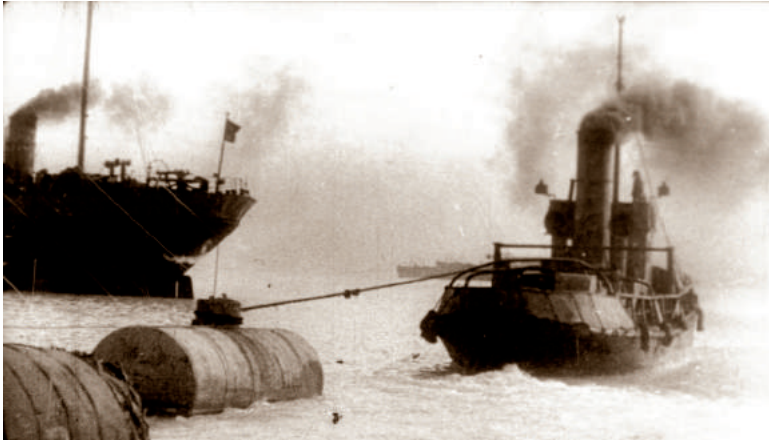
**The facts:** In 1942, 523 women were employed only in Khazartanker (Caspian Tanker) vessels, making up a quarter of the entire sailing crew.



Ş.Səlimovanın əmək fəaliyyətinə başladığı "Serqo" tankeri.

*The tanker "Sergo", where Salimova started working*





Neft sisternlərinin dənizlə daşınması

*Maritime transportation of oil cisterns*

Böyük Vətən müharibəsi illərində Xəzər nəqliyyat donanmasının fəaliyyətinə nəzər salarkən dənizçilərin, liman və gəmi təmiri zavodları işçilərinin kütləvi qəhrəmanlığının şahidi olursan. Bu, müharibə dövrü üçün xarakterik olan mürəkkəb şəraitdə və gəmilərin, təmir vasitələrinin, ixtisaslı kadrların kəskin çatışmadığı bir vaxtda sadəcə milyon tonlarla yükün və təxliyyə edilən minlərlə insanın daşınması demək deyil. Bu, istənilən hava şəraitində təhlükəli yüklə gecə-gündüz dənizə çıxan, 5-6 ay təmirə dayanmadan – elə səfər vaxtı zədə və nasazlıqları aradan qaldıran, müharibəyə getmiş dənizçilərin də işini görənlər, amansız aviahəmlələrə məruz qalan və bütün bu çətinliklərə rəğmən öz səriştə, bacarıq və biliklərinin hesabına bir çox yeniliklərə imza atmaqla QƏLƏBƏni yaxınlaşdıran insanların göstərdikləri şücaətin böyüklüyüdür.

Xəzər dənizçiləri dünya təcrübəsində ilk dəfə olaraq neftlə doldurulmuş sisternləri gəmilərin yedəyinə alıb aparıblar. Bu üsulla Mahaçqaladan Krasnovodskə hər birinin ağırlığı beş ton olan neft çənləri də daşınıb.

Belə məsələlərin həllində gəmi inşası mühəndislərinin, gəmi təmiri zavodlarında çalışan ixtiraçıların və səmərələşdiricilərin əməyini, habelə qocaman və təcrübəli kapitanların səriştə və bacarığını xüsusilə qeyd etmək lazımdır. Daşınan yüklərin çoxluğu, müxtəlifliyi, qabariti və çəkisi bu insanlardan mövcud tonnajın daha səmərəli istifadəsini, yüklərin fərqli qablaşdırılmasını, gəmilərin sürət və yükləyici qabiliyyətini artırmağı və ya yeni daşıma üsulları axtarmağı tələb edirdi.

Gəmi inşası üzrə ilk ixtisaslı azərbaycanlı mühəndis Mustafa İmam Əlinin rəhbərliyi ilə peşəkarlardan ibarət komissiya bu kimi məsələlərin həlli ilə fəal məşğul olurdu.

One can clearly notice the heroism of seafarers and employees of ports and ship repair yards when examining the activities of the Caspian fleet during the Great Patriotic War. It does not simply mean transporting millions of tons of cargo and thousands of evacuated people while lacking vessels, repair tools and qualified personnel in the difficult period. It is the greatness of those people who drew the VICTORY closer by sailing day and night, uninterruptedly for months (doing the repair works in the sea), replacing professional seafarers sent to the front, facing cruel air strikes and initiating so many innovations.

For the first time in the global experience, Caspian seafarers tugged oil-filled cisterns. Oil tanks, each weighing five tons were transported this way from Makhachkala to Krasnovodsk.

It is necessary to emphasize the competence and ability of shipbuilding engineers, inventors employed in shipbuilding plants and their efficient ideas, as well as older and experienced captains. The multitude, diversity, size and weight of cargo required the effective use of existing tonnage, different types of packing, increase of pace and loading capacity of vessels and/or search for new transportation methods.

Established by Mustafa Imam Ali, the first qualified Azerbaijani shipbuilding engineer, a commission of skilled engineers was actively involved in solving such issues.

**Mustafa İmam Əli**  
**(1905 – 1978)**

Mustafa İmam Əli 1905-ci ildə Bakıda ziyalı ailəsində anadan olub.

Hələ gimnaziyada oxuyarkən gəmilərlə ciddi maraqlanıb. 1924-cü ildə gəmi inşası mühəndisi olmaq arzusu ilə Berlinə yola düşüb. Burada ən yaxşı dəniz tərsanələrinin və gəmi inşası üzrə təhsil ocaqlarının KİL və Danziqdə (İndiki Qdansk şəhəri) yerləşdiyini öyrənib və yaxşı istehsalat təcrübəsinə malik olmağın əhəmiyyətini nəzərə alaraq KİLə gedib. Beş il “EKrupp” konserninə məxsus gəmi tərsanəsinin emalatxanalarında və “Klavitter” zavodunun gəmi inşası bürosunda fəhlə kimi çalışıb. Eyni zamanda ali texniki məktəbin gəmi inşası şöbəsinə daxil olub. 1932-ci ilin iyununda imtahanları uğurla verərək gəmi inşası mühəndisi diplomu alıb.

Müharibə illərində Mustafa İmam Əlinin əvəzsiz xidmətləri olub. Həmin dövrdə tez-tez icrası çox mürəkkəb, qeyri-standart yanacaq tələb edən tapşırıqları həll edib. Gününü demək olar ki, gəmi təmiri zavodlarında və Xəzər hövzəsinin limanlarında keçirib. Strateji yüklər daşıyan gəmilər kütləvi aviahəmlələrə məruz qaldığından, Mustafa çox vaxt təyyarə ilə qəza yerinə gedərək gəmilərin təmiri məsələsini yerində həll edib.

Müharibənin sonunda Mustafa İmam Əli mühəndis-mayor rütbəsində SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyindən göndərilən əməli qrupun tərkibində xüsusi tapşırıq icrası ilə əlaqədar İttifaq Nəzarət Komissiyasının sərəncamında olub. 1945-ci ilin 30 aprelindən 1946-cı ilin 15 iyununadək Vyana və Budapestdə Sovet Dunay Gəmiçiliyinin gəmilərlə təchiz edilməsinə, Dunay Hərbi Nəqliyyat İdarəsində isə batmış gəmilərin çayın dibindən qaldırılması işlərinə rəhbərlik edib.

Xüsusi tapşırıq icrasından sonra Mustafa İmam Əli təcrübəli mütəxəssis kimi Latviya Gəmiçiliyinə göndərilib, daha sonra Leninqradda on il Baltik Gəmiçiliyinin Mərkəzi Layihə-Konstruktor Bürosunda və daha on il keçmiş Sovet İttifaqı məkanında gəmi inşası üzrə ən nüfuzlu təsisatda – Akademik A.H.Krylov adına Mərkəzi Elmi-Tədqiqat İnstitutunda baş konstruktor vəzifəsində çalışıb. Onlarla elmi işin, müxtəlif ixtiraların müəllifi olub. Bakı – Krasnovodsk gəmi-bərə keçidində ilk səfərə məhz Mustafa İmam Əlinin layihələndirdiyi “Sovet Azərbaycanı” gəmi-bərəsi çıxıb. Böyük dəniz layneri “İvan Franko”, iritonnajlı “Sofiya” tipli tanker və digər gəmilərin layihələrinin də müəllifi Mustafa İmam Əli olub.



**Mustafa Imam Ali**  
**(1905 – 1978)**

Mustafa Imam Ali was born into an intelligent family in Baku 1905.

He became seriously interested in vessels while still at gymnasium. In 1924, he set off to Berlin with a desire to become a shipbuilding engineer. Knowing that the best German shipbuilding yards were in Kiel and Danzig (modern-day Gdansk), he eventually ended up in Kiel to collect good experience. For five years, Mustafa worked in a EKrupp shipyard and shipbuilding department of the Klavitter factory. Simultaneously, he entered the shipbuilding department of a higher technical school. Having successfully passed exams in June 1932, he received a shipbuilding engineer diploma.

Mustafa would frequently handle tasks requiring complicated and non-standard approach. He spent almost all his time in shipbuilding yards and Caspian ports. As the strategic cargo vessels were exposed to massive aviation raids, Mustafa often settled the ship repair problems on-site.

At the end of the war, Mustafa Imam Ali, ranked major-engineer, was assigned a special mission of the USSR Ministry of the Marine Fleet. From 30 April 1945 to 15 June 1946, he oversaw the projects on supplying the Soviet Danube Shipping Company with vessels in Vienna and Budapest, and taking the sunken ships out of the river at the Danube Military Transportation Company.

Following the special mission, Mustafa Imam Ali, an experienced specialist, was dispatched to the Latvian Shipping Company; later, he was employed at the Central Design and Construction Bureau of the Baltic Shipping Company, Leningrad for ten years and as chief designer at the A.H.Krylov Central Scientific Research Institute, the most prestigious shipbuilding facility in the former Soviet Union, for another ten years. He authored dozens of scientific works and various inventions. It was “Soviet Azerbaijan”, a ferry designed by Mustafa Imam Ali, that set for the first ever voyage on the Baku-Krasnovodsk ferry line. He also designed the great sea liner “Ivan Franko”, the “Sofia”-type high-tonnage tanker and other vessels.



1942-ci ilin iyulunda hökumətin sərəncamına əsasən Bakıdan Krasnovodsk-a bir ay ərzində 100 parovoz və 500 dəmiryolu sisterni daşınmalı idi.

Bu tapşırığın icrası mürəkkəb olub, bir çox – bərə kimi istifadə ediləcək gəmilərin seçimindən başlayaraq gəminin dayanıqlığı, onu bərəyə çevirmək üçün görüləcək işlərin həcmi, limanlarda mövcud yükəşirmə körpülərinin az məsrəflə yenidən qurulması kimi amillərin nəzərə alınmasını tələb edirdi.

Hər biri 100 tonadək olan parovozların gəmilərə yüklənilib-bosaldılması üçün nə Bakı, nə də Krasnovodsk limanlarında qaldırıcı mexanizmlər və uyğun yükəşirmə körpüləri vardı. Belə ki, parovozları əvvəlcə iri və orta tonnajlı tankərlərdə daşımağı planlaşdırsalar da, mövcud körpülərin hündürlüyünü 5,5 metrə qədər artırmağın lazım olduğunu görüb, vaxt itkisinə yol verməmək üçün barjlardan istifadə etmək qərarına gəliblər. Barjları hündürlüyü 2,7 metr olan körpülərdən də yükləmək olardı.

Bundan sonra "Paris Kommunası" gəmi təmiri zavodunda "İzmail", "Reni", "Şubani" və "Bayçunas" kimi barjlarda xüsusi işlər görülüb: barjların diametral müstəvisinə perpendikulyar olaraq müvafiq ölçüdə dəmiryolu relsləri quraşdırılıb. Bakı limanında da parovozları birbaşa barja yükləmək məqsədi ilə körpüdə dəmir yolu relsləri bərkidilib.

9 parovoz və 9 tenderlə yüklənmiş "İzmail" avqustun 14-də Krasnovodskda səfərini uğurla başa vurub.

Sonradan bu üsulla yüklü vaqonları daşımağa başlayıblar ki, bu da Xəzərdə daşımaların həcmi, limanların buraxıcılıq qabiliyyətini dəfələrlə artırmağa imkan verib. Müharibə dövründə bunun nə dərəcədə əhəmiyyət kəsb etdiyindən yazmaq, yəqin ki, artıqdır.

Müharibənin sonunadək Xəzər dənizçiləri bu kimi bir çox mürəkkəb tapşırıqların öhdəsindən müvəffəqiyyətlə gələrək, faşist Almaniyası üzərində Qələbənin əldə olunmasına öz töhfələrini veriblər. Onların fədakar əməyi diqqətsiz qalmayıb. İlk dəfə 1942-ci il iyunun 4-də SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin Fərmanı ilə 498 nəfər hökumət və hərbi komandanlığın tapşırıqlarını bütün çətinliklərə baxmayaraq vaxtında, əksər hallarda isə vaxtından əvvəl layiqincə icra etdiklərinə və bu zaman göstərdikləri şücaətə görə SSRİ-nin orden və medalları ilə təltif edilib. 1944-cü ildə təltif olunanların sayı artıq 788 nəfər olub. Təltif olunanlardan 18 nəfər SSRİ-nin yüksək mükafatına – Lenin ordeninə, 92 nəfər "Qırmızı Əmək Bayrağı" və 84 nəfər "Qırmızı Ulduz" ordenlərinə layiq görülüb.

In July 1942, 100 locomotives and 500 railway systems were to be transported from Baku to Krasnovodsk within one month, according to a governmental decree.

A complicated task, this mission had to consider several factors, such as the selection of vessels to be used as ferries, the strength of the vessels, the volume of the works, and the reconstruction of existing freight bridges at the ports with a low budget.

There were no lifting mechanisms and convenient loading bridges in the ports of Baku and Krasnovodsk for loading and unloading of steam locomotives, each weighing up to 100 tonnes. Although it was initially planned to carry locomotives on large- and medium-sized tankers, it was later decided to use barges to avoid the loss of time as the existing height of bridges needed to be increased up to 5.5 meters otherwise. The barges could be loaded from 2.7-meter-high bridges.

Special operations were performed at barges such as "Izmail", "Reni", "Shubani" and "Baychunas" at the Paris Commune Ship Repair Yard: rails were installed at the appropriate size perpendicular to the diameter of the barges. Rails were also installed at the port of Baku in order to load steam locomotives directly on the barges.

Loaded with 9 steam locomotives and 9 tenders, Izmail successfully completed its mission in Krasnovodsk on 14 August.

Subsequently, loaded wagons were transported this way, which increased the volume of transportations in the Caspian Sea and the portability of the ports several times. It is probably not necessary to explain the importance of such an increase during the war.

Having successfully accomplished such complicated assignments until the war's end, the Caspian seafarers greatly contributed to the victory over Germany. Their self-sacrificing labor was appreciated. For the first time, on 4 June 1942, 498 people were awarded with Soviet orders and medals by the Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR, due to their timely and sometimes earlier execution of the assignments of the government and military command despite all the wartime difficulties. In 1944, the number of people awarded was 788, eighteen of which received the highest award of the USSR, the Order of Lenin, 92 – the Order of the Red Banner of Labor, 84 – the Order of Red Star.

**Məhərrəm Süleyman oğlu İsmayilov  
(1878 – 1952)**

Məhərrəm Süleyman oğlu İsmayilov 1878-ci ildə Bakıda – İçərişəhərdə anadan olub. Bakı dənizçilik siniflərinin ilk azərbaycanlı məzununu, dənizçilər sülaləsindən olan Süleyman İsmayıl oğlunun ikinci oğlu övladıdır. Dənizçilər nəslinin yetirməsi kimi matros şagirdliyindən gəmi kapitanına-dək şərəfli yol keçib.

Gənc Məhərrəm “Gəmi sürücüsü” ixtisası üzrə diplom aldıqdan sonra müxtəlif gəmilərdə işləyib və biliyi, bacarığı, təvazökarlığı ilə Xəzər dənizçiləri arasında böyük hörmət qazanıb. 1918–1920-ci illərdə müstəqil Azərbaycanın üçrəngli bayrağı altında üzməyin sevincini yaşayıb. M.İsmayilov canı-dildən ölkəsinin tərəqqisi üçün çalışıb, gənc kadrları hazırlayaraq onların kapitan kimi fəaliyyət göstərmələrinə nail olub...

Azərbaycanda sovet hakimiyyətinin qurulduğu ilk illərdə Məhərrəm İsmayilova qarşı haqsızlıqlar olsa da, təcrübəli kadrların çatışmazlığı onu işdən uzaqlaşdırmağa imkan verməyib. Əla qiymətlərlə oxuyaraq uzaq səfərlər kapitanı diplomunu Petroqradda (Sankt-Peterburqun 1914–1924-cü illərdəki adı) müdafiə etmiş M.İsmayilovun gəmisini, hətta dənizin təlatümlü vaxtlarında belə səfərə çıxıb. Cəsur kapitanın adı 1942-ci ildə ilk təltif edilənlər siyahısında olub. M.İsmayilov öz işi, insani keyfiyyətləri və əməlləri ilə sayılıb-seçilərək, nəinki Xəzərdə, bütün keçmiş Sovet İttifaqı məkanında tanınıb.

Məhərrəm Süleyman oğlu İsmayilovun fəaliyyəti yüksək dəyərləndirilib – iki dəfə Lenin ordeninə, “Qırmızı Əmək Bayrağı” ordeninə, iki medala layiq görülüb, “Dəniz Donanmasının Fəxri işçisi” olub.



**Maharram Suleyman oglu Ismayilov  
(1878 – 1952)**

Maharram Suleyman oglu Ismayilov was born in 1878 in Icherisheher, Baku. He was the second son of Suleyman Ismayil oglu, the first Azerbaijani graduate of the Baku Maritime School. As a descendant of seafarers, his career evolved from junior seaman to captain.

After receiving a diploma in ship navigating, Maharram worked on various vessels and gained great respect among his fellows thanks to his knowledge, skills and behaviour. He was honored to sail under the tricolor flag of the independent Azerbaijan in 1918–1920. Maharram Ismailov served for his country with all he could and also trained young personnel

for captaincy...

Despite injustices against Maharram Ismayilov in the early years of the Sovietization in Azerbaijan, the shortage of experienced personnel kept him at work. Having studied with excellent marks and defended the diploma of captain of long voyages in Petrograd (name of Saint-Petersburg since 1914 till 1924), Maharram Ismayilov would sail even in stormy times. The brave captain was among the first people who were awarded in 1942. He was known not only in the Caspian region, but all over the Soviet Union thanks to his diligence, personal qualities and deeds.

Maharram Suleyman oglu Ismailov was highly appreciated: he was awarded the Order of Lenin twice, the Order of Red Banner of Labor and two medals. He was additionally named Honored Worker of the Fleet.



**Vəli Rəhim oğlu Rəhimov  
(1904 – 1995)**

Vəli Rəhim oğlu Rəhimov 1904-cü ildə Cənubi Azərbaycanda dünyaya göz açıb.

Əmək fəaliyyətinə 1920-ci ildə "Kaşen" gəmisində 2-ci dərəcəli matros kimi başlayan Vəli Rəhimov taleyini həmişəlik Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi ilə bağlayıb. 1932-ci ildə "Gəmi sürücüsü" ixtisası üzrə diplom alıb. Həmin tarixdən etibarən 1938-ci ilədək kapitanın üçüncü, daha sonra ikinci köməkçisi işləyib. Öz səyi, bacarığı və dərrakəsi ilə kapitanlığa yüksəlib. 1938-ci ildən 1945-ci ilədək müxtəlif gəmilərin, o cümlədən Böyük Vətən müharibəsi illərində iritonnajlı "Stalin", "Komintern", "Profintern" tankerlərinin kapitanı olub. Səmərəli fəaliyyətinə, döyüş tapşırıqlarının icrasında göstərdiyi fədakarlığa görə "Qırmızı Ulduz" ordeni, habelə, "Əmək rəşadətinə görə", "Qafqazın müdafiəsinə görə", "1941–1945-ci illərdə Böyük Vətən müharibəsində Almaniyə üzərində qələbəyə görə" medalları ilə təltif olunub.

Müharibədən sonra V.Rəhimov doqquz il hamı kapitan kimi çalışıb. Özünə qarşı tələbkarlığı ilə seçilən iradəli və məsuliyyətli Vəli Rəhimovun səmərəli fəaliyyəti 1952-ci ildə Lenin ordeni ilə dəyərləndirilib. "Dəniz Donanmasının Fəxri işçisi" adına layiq görülüb.

Dərin biliyə, zəngin təcrübəyə malik olan Vəli Rəhimov sonralar Gəmiçilik rəisinin donanmanın istismarı üzrə müavini, Bakı limanının kapitanı işləyib – ümumilikdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində 55 il 6 ay 3 gün çalışıb.



**Vali Rahim oglu Rahimov  
(1904 – 1995)**

Vali Rahim oglu Rahimov was born in 1904 in South Azerbaijan.

Having started his career as a second-class seaman on the board of "Kashen" in 1920, Vali Rahimov linked his life with the Caspian Shipping Company for good. In 1932, he received a diploma in ship navigating. From 1932 to 1938, he worked as the third and then second assistant captain. With his skills and intelligence, Vali Rahimov rose to captain position. In 1938–1945, he captained various vessels, including high-tonnage tankers such as "Stalin", "Komintern" and "Profintern". For his persistence and performance of combat duties he was awarded the Order of Red Star and medals "For Labor", "For Defense of Caucasus" and "For the Victory over Germany in the Great Patriotic War 1941–1945."

After the war V.Rahimov worked as a port-captain for nine years. The effective activity of Vali Rahimov was assessed in 1952 with the Order of Lenin. He was titled Honored Officer of the Fleet.

Possessing deep knowledge and rich experience, Veli Rahimov later worked as Deputy Chief for Operations at the Company and as the captain of the port of Baku. He worked for Caspian Shipping Company totally 55 years, 6 months and 3 days.



**Mirzəğa Ağaverdi oğlu Xanməmmədov  
(1902–1983)**

Mirzəğa Ağaverdi oğlu Xanməmmədov 1902-ci ildə Bakı şəhərində dünyaya göz açıb.

Əmək fəaliyyətinə on üç yaşında başlayıb. Əməksevər və fəal ictimaiyyətçi olub. 1920-ci ildə kommunist partiyası sıralarına qəbul edilib. 1922-ci ildə partiya məktəbinə göndərilib. 1924-cü ildə Mirzəğa Xanməmmədov partiya səfərbərliyi üzrə Sovet Ordusu sıralarında xidmətə gedib və 1938-ci ilədək siyasi rəhbər vəzifəsindən hissə komandiri vəzifəsində yüksəlib.

1938-ci ildə Sovet Ordusu sıralarından tərxis edildikdən sonra rəhbər partiya və təsərrüfat işində çalışıb. Böyük Vətən müharibəsi başlayanda Xəzərdə quru yük gəmiçiliyinin – “Xəzərdonanma”nın siyasi şöbəsinə rəis təyin edilib.

1941-ci ilin oktyabrında cəbhədə vəziyyətin ağırlaşması ilə Xəzər dənizi Şimali Qafqazla Zaqafqazıyanı Orta Asiyaya birləşdirən əsas magistrala çevrilir və yükdaşmaların həcmi dəfələrlə artır. Yarlanmış vəziyyətdən çıxmaq üçün SSRİ Dəniz Donanmasının Xalq Komissarlığı hövzədə iki gəmiçiliyi – “Xəzərdonanma” ilə “Xəzərtanker”i vahid rəhbərlikdən idarə etmək barədə 28.10.1941-ci il tarixli əmr verir. Gəmiçiliklərə rəhbərlik bu vəzifə ilə bərabər, SSRİ Dəniz Donanması Xalq Komissarının müavini vəzifəsini yerinə yetirən F.A. Matyuşevə tapşırılır. Gəmiçiliklərin siyasi şöbələri də birləşdirilir və rəis vəzifəsinə öz işi ilə fərqlənən M. Xanməmmədov təyin edilir.

Mirzəğa Ağaverdi oğlunu həmin dövrdə həmişə tankerlərdə görmək olurdu. O, gəmi heyətləri ilə görüşür, onları ruhlandırır, cəbhə üçün yanacaqın əhəmiyyətini onlara başa salırdı.

Məsul vəzifəsinin öhdəsindən bacarıqla gələn M. Xanməmmədov 1942-ci ildə “Şərəf nişanı” ordeni, 1944-cü ildə “Qırmızı Əmək Bayrağı” ordeni və “Qafqazın müdafiəsinə görə” medalı, 1945-ci ildə “1941–1945-ci illərdə Böyük Vətən müharibəsində Almaniya üzərində qələbəyə görə” və “1941–1945-ci illərdə Böyük Vətən müharibəsində fədakar əməyə görə” medalları ilə təltif edilib.

Müharibədən sonra “Xəzərdonanma”da fəaliyyətini davam edən Mirzəğa Ağaverdi oğlunu 1952-ci ildə SSRİ Dəniz Donanması Akademiyasına oxumağa göndərirlər. Akademiyamı bitirdikdən sonra o, 1954-cü ilin oktyabrında Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyinin rəisi təyin olunur. 1956-cı ildə Gəmiçilik yenidən təşkil edilir və gəmi təmiri zavodları da onun tabeliyinə verilir. M. Xanməmmədov həmin tarixdən 1965-ci ilin may aynadək gəmiçiliyin rəis müavini işləyir.

“Dəniz Donanmasının Fəxri işçisi”, dəfələrlə Bakı şəhər zəhmətkeşləri Sovetinin və Azərbaycan SSR Ali Sovetinin deputatı, 1965-ci ildən etibarən İttifaq əhəmiyyətli fərdi təqaüdü olan Mirzəğa Ağaverdi oğlu Xanməmmədov 1983-cü ildə dünyasını dəyişib.



**Mirzəğa Ağaverdi oğlu Xanməmmədov  
(1902–1983)**

Mirzəğa Ağaverdi oğlu Xanməmmədov was born in Baku in 1902. He lost his parents at early age..

Aged 13 Mirzəğa started working. An industrious and active person, he was accepted in the Communist Party in 1920. Two years later he was sent to a Party school. In 1924, Mirzəğa went to serve in the Soviet Army as party of Party mobilization and was promoted to a position of a military unit commander until 1938.

After his discharge from the Soviet Army in 1938, Mirzəğa worked in party and economic sector. When the Great Patriotic War broke out, he was appointed chief to the political division of the Khazardonanma (Caspian Fleet).

Due to the difficult situation in the frontline, Caspian Sea had become the major artery connecting the North Caucasus and Transcaucasia to Central Asia by October 1941; thus, the volume of cargo rose several times. In this regard, the USSR People's Commissariat of Marine Fleet issued a decree on October 28, 1941, to control from one center two fleet units in the Caspian basin: Khazardonanma (Caspian Fleet) and Khazartanker (Caspian Tanker). The political divisions of the fleets were also merged, while M.Khanmammadov was appointed head to the new division.

During the war, M.Khanmammadov would frequently visit tankers, meet and motivate crews, explain to them the importance of the carried fuel for the front.

Thanks to his skilfull performance, M.Khanmammadov was awarded the Order of the Badge of Honor in 1942, the Order of the Red Banner of Labor and the Medal for the Defense of the Caucasus in 1944, the Medals For the Victory over Germany during the Great Patriotic War 1941–1945 and For Selfless Labor in the Great Patriotic War 1941–1945 in 1945.

Continuing his post-war career with the Caspian Fleet, M.Khankmammadov was sent to study in the USSR Marine Academy in 1952. Upon his graduation, he was appointed chief of the Caspian Shipping Company in October 1954. In 1956, the Company was reorganized, while shipyards were also subordinated to it. From that date M. Khankmammadov worked as deputy chief of the Company till May 1965.

The “Honored Officer of the Fleet”, he was repeatedly elected as a member of the Baku City Council and the Supreme Soviet of the Azerbaijan SSR. Retired in 1965, Mirzəğa Xanmammadov passed away in 1983.

**Fətulla Həsən oğlu Fətullayev**  
**(1915 – 1995)**

Fətulla Həsən oğlu Fətullayev 1915-ci ildə Orconikidze (indiki Vladıqafqaz) şəhərində anadan olub.

1936-cı ildə Bakı Dənizçilik Texnikumunu "Uzaq səfərlər gəmi sürücüsü" ixtisası üzrə bitirib və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin gəmilərində fəaliyyətə başlayıb. Özüinə qarşı tələbkarlığı ilə seçilən gənc Fətulla tezliklə dənizçilər arasında nüfuz qazanıb. Neft donanmasının qabaqcıllarından olub.

EFətullayevin liderlik keyfiyyətləri və təşkilatçılıq qabiliyyəti Böyük Vətən müharibəsi illərində özünü xüsusilə biruzə verib. 1942-ci ildə kapitan körpüsünə qalxıb. Müharibə illərində iritonnajlı "ÜKP(b)" tankerində böyük riski olan yüklərin – hərbi sursatın, döyüş texnikasının və yanacaqın daşınmasını həyata keçirib. Dəfələrlə aviahəmlələrə məruz qalıb və hər dəfə kapitan kimi xüsusi bacarıq və şücaət göstərmiş.

Müharibədən sonrakı illərdə EFətullayev tankərlərdə işləməkdə davam edib. Gəmi heyətinin üzvlərinə tələbkar olduğu qədər də diqqətçil olan kapitan qabaqçıl əmək metodlarından istifadə edərək böyük nailiyyətlər əldə edib. Xəzərdə neftin yeni xətlərlə – "Neft Daşları"ndan və "Çələkən"dən daşınmasında fəal iştirak edib. İyirmi il hamı kapitan kimi donanma üçün təcrübəli kadrlar hazırlayıb.

EFətullayevin fədakar əməyi "Qırmızı Ulduz" və "Oktyabr İnqilabı" ordenləri, "Qafqazın müdafiəsinə görə", "1941–1945-ci illərdə Böyük Vətən müharibəsində Almaniyə üzərində qələbəyə görə", "Əmək rəşadətinə görə" və "Əməkə fərqlənməyə görə" medalları ilə qiymətləndirilib. "Dəniz Donanmasının Fəxri işçisi" və "Xəzərin veterani" olub.



**Fatulla Hasan oglu Fatullayev**  
**(1915 – 1995)**

Fatulla Hasan oglu Fatullayev was born in 1915 in Ordjonikidze (present-day Vladikavkaz).

In 1936, he graduated from Baku Maritime School a ship navigator and started his career on the vessels of the Caspian Shipping Company. A self-demanding person, young Fatulla soon gained respect among seafarers and became one of the pioneers of the oil fleet.

EFatullayev displayed striking leadership and organizational skills during the Great Patriotic War. In 1942, he became a captain. During the war, EFatullayev transported military cargo, such as weaponry, military equipment and fuel, on the high-tonnage tanker "VKP(b)". He demonstrated bravery against repeated air strikes.

EFatullayev continued working in tankers after the war. Both demanding and careful to his crew members, the captain earned great successes by using cutting-edge methods. He actively participated in transporting oil from the Caspian Sea via new lines from Neft Dashlari (Oil Rocks) and Cheleken. He was also instrumental in training skilled staff for the fleet for twenty years.

Thanks to his selfless labor, Fatulla Hasan oglu Fatullayev was awarded the orders of Red Star and of the October Revolution, the medals "For the Defense of Caucasus", "For the Victory over Germany in the Great Patriotic War of 1941–1945", "For Labor Valor" and "For Distinguished Labor". He was named Honored Officer of the Fleet and Veteran of the Caspian Sea.



**Dərya Atakishi oğlu Dadaşov  
(1915 – 2000)**

Dərya Atakishi oğlu Dadaşov 1915-ci ildə Bakının Mərdəkan qəsəbəsində anadan olub. Orta məktəbi bitirdikdən sonra Bakı Pedaqoji Texnikumuna daxil olub, lakin tezliklə Bakı Dənizçilik Texnikumuna keçərək, burada "Gəmi sürücülüyü" ixtisasına yiyələnib.

D.Dadaşov kapitan körpüsünə 1938-ci ildə qalxıb. Bacarıqlı və təcrübəli gəmi sürücüsü kimi tanınır. Böyük Vətən müharibəsi illərində təşkilatçılıq qabiliyyəti, liderlik keyfiyyətləri və şücaəti ilə fərqlənir.

Dərya Dadaşov 1957–1960-cı illərdə milis orqanlarında çalışıb, nəqliyyatda su milisi bölməsinə rəhbərlik edib.

1960-cı ildə yenidən doğma Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə qayıdan Dərya Dadaşov əvvəlcə "Türkmənistan", sonra başqa gəmilərdə kapitan olub. Başçılıq etdiyi heyətlərin qüvvəsini qarşıda duran vəzifələrin müvəffəqiyyətlə yerinə yetirilməsinə səfərbər etməyi bacarıb.

Mahir kapitanın əməyi layiqincə qiymətləndirilib – Lenin və II dərəcəli "Vətən müharibəsi" ordenləri, bir çox medallarla təltif olunub, "Dəniz Donanmasının Fəxri işçisi" adına layiq görülüb. 1988-ci ildən fərdi təqaüdü olub.

Uzaq səfərlər kapitanı Dərya Dadaşov 2000-ci il fevralın 10-da dünyasını dəyişib.



**Darya Atakishi oglu Dadashov  
(1915 – 2000)**

Darya Atakishi oglu Dadashov was born in Mardakan, Baku in 1915. After high school, he entered the Baku Pedagogical College but soon transferred to the Baku Maritime School, where he studied ship navigating.

D.Dadashov was appointed captain in 1938 and became known as a skillful and experienced navigator. He was distinguished thanks to his organizational skills, leadership qualities and bravery during the Great Patriotic War.

Darya Dadashov worked in police in 1957–1960. He was a head of Police Department of Water Transport.

Upon his return to the Caspian Shipping Company in 1960, he first became captain of vessel "Turkmenistan" and later of other vessels. He was able to mobilize the efforts of his crews to successfully perform tasks.

The deeds of the experienced captain was appreciated with the Order of Lenin and the Second Degree Order of Patriotic War, as well as many medals. He was named the Honored Officer of the Marine Fleet. In 1988 he went into retirement.

The captain of long-distance trips, Darya Dadashov, died on 10 February 2000.





# КРАСНЫЙ ФЛОТ

ОРГАН НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

№ 133 (1084)

9 июня 1942 г., вторник

ЦЕНА 15 КОП.

## Высокая награда работникам морского флота

С первых дней Великой отечественной войны советского флота против фашистских захватчиков рядом с военными моряками стали работники морского транспорта. На Юге, на Севере, на тухлякной Балтике ни на один день не прекратилось движение транспортных судов. Ни влеты вражеской авиации, ни нападения фашистских подводных лодок, ни угрозы торпеды на минах не заставили моряков. Высокая оперативная задача, морские транспорты, ведающие мужественными заданиями советских патриотов, смело шли в бурты назначений. Перевозка имущества и ценнейших военных грузов, необходимых для ведения операций, проводилась регулярно и безаварийно. Дни, ночь, в туман и шторм, преодолевая шумные покровы льда, смело обходили минные поля, улетая маневром уклонялись от вражеского нападения, охраняли морскими Военно-Морской Флота, транспорты шли к военно-морским базам, доставляя боевые кораблим все необходимое для борьбы с врагом.

Одновременно с нападением на нашу родину за театрал войны противники немецкими методами пытаются нарушить наше единство. Но это ему не удалось. Бойцы под советским флагом продолжают совершать рейсы по всем фронтам много шара. Материалы и боевые снаряжения, промышленное сырье и другие товары широким потоком поступают в наши порты и превращаются в порты дружественных Советскому Союзу держав.

Вместе с военными моряками экипажи транспортов принимают самое активное участие в боевых операциях. В борьбе за Юг, за Крым, за героический Севастополь они показали и доказывают, что только советские моряки, когда они идут в бой за родину, на великого Сталина. Трудовая доблесть, мужество и отвага являются душой многих подвигам.

Уже в ходе войны многие моряки морского транспорта получили высокую оценку командования и были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Стояли им печальным Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР о награждении высших орденов советских морских флота — орденами и медалями и орденом СССР. В числе награжденных — капитаны советских транспортов, инженеры, котельщики, работники портов, сторожевых застав, дружины охраны флотских предприятий морского флота. Всеми податками, стихийно возникли как в походе, так и на берегу они сделали себе боевую славу и боевую доблесть.

В числе награжденных имеются моряки теплохода «Анатолий Серов». Востражные патриоты с первых дней войны плавают в районе боевых действий. Участвуя в одной из десятков операций, корабли в течение девяти часов подвергались атакам с воздуха. Но вражеские бомбы не выжили боевого духа советских патриотов. Они еще организованнее работали в нагнутах боевого снаряжения. Тремя теплохода освобожденный в три-четыре раза быстрее времени, намеченного по плану.

Среди награжденных — прославленный капитан парохода г. Перелетей. Все моряки и экипажи этого парохода, находясь на родине, на родине.

Орден, тельщик. Транспорты ни отнюдь не отказывались, улетая, для выполнения. Наряду с этим, в туман и шторм, преодолевая шумные покровы льда, смело обходили минные поля, улетая маневром уклонялись от вражеского нападения, охраняли морскими Военно-Морской Флота, транспорты шли к военно-морским базам, доставляя боевые кораблим все необходимое для борьбы с врагом.

Вместе с военными моряками экипажи транспортов принимают самое активное участие в боевых операциях. В борьбе за Юг, за Крым, за героический Севастополь они показали и доказывают, что только советские моряки, когда они идут в бой за родину, на великого Сталина. Трудовая доблесть, мужество и отвага являются душой многих подвигам.

Уже в ходе войны многие моряки морского транспорта получили высокую оценку командования и были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Стояли им печальным Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР о награждении высших орденов советских морских флота — орденами и медалями и орденом СССР. В числе награжденных — капитаны советских транспортов, инженеры, котельщики, работники портов, сторожевых застав, дружины охраны флотских предприятий морского флота. Всеми податками, стихийно возникли как в походе, так и на берегу они сделали себе боевую славу и боевую доблесть.

В числе награжденных имеются моряки теплохода «Анатолий Серов». Востражные патриоты с первых дней войны плавают в районе боевых действий. Участвуя в одной из десятков операций, корабли в течение девяти часов подвергались атакам с воздуха. Но вражеские бомбы не выжили боевого духа советских патриотов. Они еще организованнее работали в нагнутах боевого снаряжения. Тремя теплохода освобожденный в три-четыре раза быстрее времени, намеченного по плану.

Стояли им печальным Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР о награждении высших орденов советских морских флота — орденами и медалями и орденом СССР. В числе награжденных — капитаны советских транспортов, инженеры, котельщики, работники портов, сторожевых застав, дружины охраны флотских предприятий морского флота. Всеми податками, стихийно возникли как в походе, так и на берегу они сделали себе боевую славу и боевую доблесть.

Стояли им печальным Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР о награждении высших орденов советских морских флота — орденами и медалями и орденом СССР. В числе награжденных — капитаны советских транспортов, инженеры, котельщики, работники портов, сторожевых застав, дружины охраны флотских предприятий морского флота. Всеми податками, стихийно возникли как в походе, так и на берегу они сделали себе боевую славу и боевую доблесть.



Əlibala Rəcəbov  
AZƏRBAYCAN 0.5m



Şövkət Salimova  
AZƏRBAYCAN 0.5m



Mustafa İmam Əli  
AZƏRBAYCAN 0.5m



Mehərrəm İsmayilov  
AZƏRBAYCAN 0.5m



Vəli Rəhimov  
AZƏRBAYCAN 0.5m



Mirzəğa Xanməmmədov  
AZƏRBAYCAN 0.5m



Fətulə Fətullayev  
AZƏRBAYCAN 0.5m



Dərya Dadaşov  
AZƏRBAYCAN 0.5m

## УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

### О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ФЛОТА СССР

За образцовое выполнение заданий Правительства и военного командования и проявленное при этом мужество

37. Рассинского Захария Ароновича — начальника политотдела парохода.  
38. Рудачка Дмитрия Васильевича —

50. Новинина Николая Васильевича — начальника парохода.  
51. Перелетей Александра Харитоновича —

46. Стефорта Петра Петровича — капитана парохода.  
47. Сытнова Дмитрия Эмануиловича — боцмана парохода.

48. Башкина 2 ранга Таратина Александр Григорьевича.  
49. Федурина Николая Андреевича — капитана парохода.  
50. Федотова Василия Федоровича — капитана парохода.  
51. Фурмана Григория Абрамовича — помощника капитана парохода.  
52. Чиренин Федора Емельяновича — помощника капитана танкера по политчасти.  
53. Чернуха Амвросия Павловича — штурмана парохода.  
54. Штеинину Афанасию Ивановичу — капитана парохода.  
55. Яценевича Алексея Павловича — капитана парохода.

#### ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»

- Бануренко Виктора Прокофьевича — помощника начальника политотдела парохода по эконому.
- Будинцев Александра Сергеевича — секретаре Архангельского обкома ВМФ(б).
- Гаврилюк Николая Петровича — директора староремонтных мастерских.
- Герасимов Иван Михайловича — инструктора политотдела парохода.
- Грибанова Николая Федоровича — механика парохода.
- Васильева Ата Дадаш Галики оглы — матроса парохода.
- Великого Николая Николаевича — начальника отдела Политуправления ВМФ СССР.
- Ершова Федора Устиновича — боцмана парохода.
- Забелю Ивану Филипповичу — механика парохода.
- Занева Прима Ивановича — боцмана парохода.
- Зеленин Ивану Ханевича — начальника отдела Наркоморфлота СССР.
- Зусман Ефима Исидоровича — работника Наркоморфлота ВМФ(б).
- Иванова Романа Федоровича — помощника капитана землечерпательного крана.
- Калашников Владимира Александровича — начальника отдела Наркоморфлота СССР.
- Катанова Ивана Федотовича — заместителя начальника парохода.
- Катанова Юрия Яковлевича — начальника района порта.
- Карамова Евгения Васильевича — заместителя начальника парохода.
- Киселевич Анатолия Николаевича — помощника капитана парохода.
- Киреева Дмитрия Ивановича — секретаре Кировского райкома ВМФ(б) г. Ленинграда.
- Киселевич Павел Васильевича — электромонтера судоремонтного завода.
- Киселевич Валентина Ивановна — ответственного инструктора Политуправления ВМФ СССР.
- Киселевич Виктор Яковлевича — работника политотдела парохода.
- Лейтнант Котляева Григория Александровича.
- Коротева Андрей Степановича — ружьного теплохода.
- Краснов Николай Васильевича — капитана теплохода.
- Кругляева Ивану Яковлевича —

21. Шербанова Георгий Семеевич — матроса теплохода.  
22. Шербанова Владимира Ивановича — капитана танкера.

#### ОРДЕНОМ КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

- Афанасьев Иван Ивановича — капитана теплохода.
- Бабосин Михаил Сергеевич — капитана теплохода.
- Байдаев Петра Леонидовича — капитана парохода.
- Безрученко Степана Федосеевича — механика теплохода.
- Белкина Леонид Ивановича — заместителя Народного комиссара морского флота СССР.
- Бова Иван Александрович — лопатника.
- Бюгнера Генриха Павловича — капитана трубоэлектрохода.
- Волохова Петра Парфеньевича — механика парохода.
- Гаврилов Илья Гавриловича — капитана теплохода.
- Герасимов Дмитрий Михайловича — механика танкера.
- Гиницико Павла Ивановича — машиниста танкера.
- Винникова Вениамина Андреевича — начальника политотдела.
- Войжеников Элеза Ассоновича — главного инженера парохода.
- Восновева Эмануила Емельяновича — начальника цеха судоремонтного завода.
- Вязицкую Галину Ароновичу — секретаре Фрунзенского района ВМФ(б).
- Гаврилова Руфа Георгиевича — инженера.
- Ганзона Августа Георгиевича — бывшего начальника парохода.
- Грибанов Валентина Петровича — капитана парохода.
- Горюхова 2 ранга Григорьевича Федора Васильевича.
- Горюхов Георгий Параджанович — матроса парохода.
- Горюхов Давид Григорий оглы — мастера цеха судоремонтного завода.
- Доросинского Маркуса Вульфьевича — капитана парохода.
- Дьячкова Якова Ивановича — котельщика судоремонтного завода.
- Исмаилов Магерма Сулеймановича — капитана теплохода.
- Ильичева Александра Алексеевича — главного диспетчера порта.
- Ильин Михаил Аванциновича — начальника отдела механизации порта.
- Иванова Сергея Михайловича — помощника капитана парохода.
- Кочуровского Евгения Степановича — механика парохода.
- Коротого Ивана Федоровича — капитана парохода.
- Старшего лейтенанта госбезопасности Котельникова Петра Абрамовича.
- Нофали Олега Федоровича — матроса парохода.
- Кузнецова Бориса Алексеевича —



Gemidən kəşfiyyat quyusunun qazılması

*Drilling of an exploration well from the ship*

XƏZƏR DƏNİZ NEFT  
DONANMASININ  
YARADILMASI

—

*Establishment of the Caspian Sea Oil Fleet*

Müharibədən sonrakı illərdə Xəzərdə neft yataqlarının axtarışı ilə əlaqədar olaraq geoloji-kəşfiyyat işləri vüsət alır. 1948-ci il noyabrın 14-də sahilədən 40 km aralı, açıq dənizdə – “Neft Daşları” rayonunda 1 nömrəli quyunun qazılmasına başlanılır. Açıq dənizdə belə işlərin aparılması xüsusi üzən vasitələr tələb edir. Təchizat məsələsi SSRİ Nazirlər Sovetinin 1949-cu il mayın 7-də “Azərbaycan SSR-də dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı və sonrakı istismarı üçün üzən vasitələrlə təmini haqqında” qəbul etdiyi qərar və onun əsasında Azərbaycan KP MK Bürosunun 1949-cu il mayın 23-də verdiyi müvafiq qərarla həll edilir.

1949-cu il oktyabrın 31-də SSRİ Nazirlər Soveti daha bir – “Azərbaycan SSR-də dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı və onların istismarı işlərinin təşkilini yaxşılaşdırmaq üçün tədbirlər haqqında” 5030 nömrəli qərar qəbul edir. Həmin qərarla Xəzərdəki işləri əlaqələndirmək və onlara rəhbərlik etmək üçün SSRİ Neft Sənayesi Nazirliyinin tərkibində Dəniz Neft Baş İdarəsi (“Qlavmorneft”) yaradılır. SSRİ Neft Sənayesi nazirinin müavini Sabit Orucov eyni zamanda Baş İdarənin rəisi təyin edilir.

The geological exploration of oil fields in the Caspian Sea was boosted in the aftermath of the Second World War. The drilling of the well No. 1 near the Neft Dashları (Oil Rocks) 40 km off the coast was launched on 14 November 1948. Offshore exploration required special vessels, a problem which was solved by Resolution of the Council of Ministers of the USSR “On Providing Floating Vessels for Exploration and Subsequent Exploitation of Offshore Oil Fields in the Azerbaijan SSR” dated 7 May 1949 and the relevant resolution of the Bureau of the Central Committee of the Azerbaijani Communist Party dated 23 May 1949.

On 31 October 1949, the Council of Ministers of the USSR issued Resolution No. 5030 “On Improving the Exploration and Operation of Offshore Oil Fields in Azerbaijan”. The same document also established the Head Office for Offshore Oil (Glavmorneft) under the Ministry of Oil Industry of the USSR to coordinate and manage the works. Sabit Orucov, Deputy Minister of Oil Industry of the USSR, was appointed the Chief of the Head Office.

Yedək gəmisində quraşdırılmış qazma qurğusu

*Drill rig installed on a tugboat*





1949-cu il noyabrın 7-də “Neft Daşları”nda 942 metr dərinlikdən neft fontan vurur. Gündə 100 ton neft hasilatı ilə quyunun istismarına başlanır və beləliklə, açıq dənizdə neftçıxarmanın əsası qoyulur.

Hövdədə neft yatağının kəşfi açıq dənizdə qazma, neftçıxarma, neftin toplanması və nəqli kimi məsələlərin kompleks həllini tələb edir.

SSRİ Nazirlər Sovetinin 31 oktyabr 1949-cu il tarixli 5030 nömrəli qərarına müvafiq olaraq Azərbaycanda 1949-cu ilin 1 dekabrında Dəniz Neft Baş İdarəsinin tərkibinə daxil olmaqla “Azərdənizneft” birliyi yaradılır və SSRİ Neft Sənayesi nazirinin 4 noyabr 1949-cu il tarixli 1368 nömrəli əmrinin icrası ilə əlaqədar yaradılmış Üzən Vasitələr İdarəsi də struktur vahidi kimi bu birliyin tərkibinə daxil edilir.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının təşəkkülü məhz bu tarixdən başlanır.

Üzən Vasitələr İdarəsi ilk dövrdə “Artyomneft” və “Stalınneft” dəniz qazma trestlərinin üzən vasitələri – dənizin yalnız 20 metrədək dərinliklərində kəşfiyyat və inşaat işləri aparmaq üçün kiçikhəcmli gəmilər, “Transportnik”, “Qəbələ”, “BMK-90” tipli katerlər, buxarla işləyən yedəklər, özü hərəkət etməyən 20 tonluq üzən kranlar və barjlar, taxta kərəcilərlə (dorlu qayıqlarla) təchiz edilir. Beləliklə, İdarənin balansına dəyəri 14 milyon rubldan artıq olan 66 nəqliyyat vasitəsi keçirilir. Üzən heyətdə 700 nəfər çalışır.

“Neft Daşları” yatağında böyük həcmdə neft ehtiyatı aşkar edildikdən sonra bu rayonda neft hasilatını artırmaq məqsədilə genişmiqyaslı işlərə, o cümlədən Üzən Vasitələr İdarəsinin kran, sərnişin, təchizat-yedək, dalğıc və sair gəmilərlə gücləndirilməsinə başlanır. 1950-ci illərin əvvəllərindən yeni gəmilərin alınmasına başlanır.

SSRİ Neft Sənayesi Nazirliyinin 22 yanvar 1953-cü il tarixli əmri ilə Üzən Vasitələr İdarəsi Xəzər Dəniz Neft Donanması İdarəsi adlandırılır. 1954-cü il üçün İdarənin balansında artıq 170 üzən vasitə olur və burada 4234 mütəxəssis çalışır.

Donanmanın fəaliyyətə başladığı ilk günlərdən gəmilərin təmiri və onlara texniki xidmətin göstərilməsi üçün müvafiq təmir bazalarının yaradılmasına xüsusi diqqət yetirilirdi. 1953-cü ildə inşa edilmiş gəmi təmiri emalatxanası sonradan genişləndirilərək donanmanın ehtiyacını təmin edən “Sov.İKP-nin XXI qurultayı” gəmi təmiri zavoduna çevrildi.

“Neft Daşları”nda “Krestyanin” (“Kəndli”) tankerinin doldurulması. 1959-cu il.

—  
Refuelling of tanker “Krestyanin” (Peasant) at Neft Dashlari. 1959





Oil gushed from the 942-meter-deep well in the Neft Dashları on 7 November 1949. The well exploitation started with 100 tonnes of oil per day, which became the beginning of offshore oil extraction.

The discovery of the oil well in the basin required a comprehensive solution of such issues as drilling, oil extraction, oil collection and transportation in the sea.

On 1 December 1949, the Azerdenizneft (Azerbaijan Sea Oil Company) was established under the Head Office for Offshore Oil in accordance with Resolution 5030 of the USSR Council of Ministers dated 31 October 1949. Further, the Floating Facilities Company was established within this union by Instruction No. 1368 of the USSR Ministry of Oil Industry, dated 4 November 1949.

That date is marked as the beginning of development of the Caspian Sea Oil Fleet.

The Floating Facilities Company was initially provided with vessels of offshore drilling trusts “Artyomneft” and “Stalinneft”, including small vessels for offshore exploration and construction at depth of up to 20 meters, “Transportnik”-, “Gabala”-, “BMK-90” type boats, steam vessels, 20-tonne floating cranes and barges, masted boats. In other words, 66 vessels worth more than 14 million roubles were included in the fleet of the Company. The staff employed 700 people.

However, after the large oil reserves were discovered in the Neft Dashları, large-scale operations were started to increase oil production in the basin; the Floating Facilities Company received more means, including cranes, passenger vessels, supply vessels, diving support vessels. Various vessels of the former USSR were being modernized at the Baku Ship Repair Yard. The Company started purchasing new vessels from the early 1950s.

By the decree of the USSR Ministry of Oil Industry, dated 22 January 1953, the Floating Facilities Company was renamed the Caspian Sea Oil Fleet. In 1954, the it had 170 vessels and 4234 staff.

From the very beginning of the fleet, special attention was paid to the creation of appropriate facilities for repair and maintenance of ships. On the basis of workshop, which was built in 1953, subsequently “The 21st congress of the Communist party of the Soviet Union” Ship repair yard was established.

**Vatslav Vikentyeviç Danitski**  
**(1918 – 2005)**

Milliyyətə polyak olan Vatslav Vikentyeviç Danitski 1918-ci il dekabrın 7-də Ukraynanın Xmelniçki vilayətinin Bozhikovets kəndində anadan olub.

1938-ci ildə Odessa Dəniz Donanması Mühəndisləri İnstitutuna daxil olub. “Dəniz donanmasının istismarı” fakültəsində təhsil alan gənc bir müddət Odessa gəmi təmiri zavodunda çəkküran işləyib.

1943-cü il iyulun 23-də təhsilini başa vuran Vatslav Danitski göndərişlə Bakıdakı “Xəzərtanker” idarəsinə gəlib. 1943–1948-ci illərdə dispetçer, dəniz agentı, özü hərəkət etməyən gəmilərdə kapitan işləyib. 1949-cu ildən etibarən əmək fəaliyyətini Xəzər Dəniz Neft Donanması İdarəsində davam etdirib. 1949–1964-cü illərdə mühəndis, dispetçer, İstismar xidmətinin rəisi vəzifələrində çalışıb. Əməksevərliyi, dərin biliyi və əməkdarlığı ilə kollektivdə böyük hörmət qazanıb.

Zəngin təcrübəsi, təşkilatçılıq qabiliyyəti və nəcib insani keyfiyyətləri ilə seçilən Vatslav Vikentyeviç 1964-cü ildə Xəzər Dəniz Neft Donanması İdarəsinin rəisi təyin edilib və 1985-ci ilədək bu vəzifədə çalışıb.

V.Danitskinin Xəzər Dəniz Neft Donanması İdarəsinin maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsində və müxtəlif təyinatlı gəmilərin modernləşdirilməsində əvəzsiz xidmətləri olub. “Qırmızı Əmək Bayrağı” ordeni, “Böyük Vətən müharibəsi illərində rəşadətli əməyə görə” və “Yüngəmsöndürmədə igidliyə görə” medalları ilə təltif olunub. “SSRİ-nin Fəxri neftçisi” və “Azərbaycan SSR-nin Əməkdar mühəndisi” fəxri adlarına layiq görülmüş. SSRİ Nazirlər Soveti mükafatının laureatı olub.

**Əjdər Sadıq oğlu Sadıqov**  
**(1898 – 1962)**

Əjdər Sadıq oğlu Sadıqov əmək fəaliyyətinə 1913-cü ildə gəmilərdə matros kimi başlayıb. Dənizçi peşəsinə ürəkdən bağlanıb. 1933-cü ildə Bakı Dənizçilik Texnikumunu bitirib. Böyük Vətən müharibəsi iştirakçısı olan Ə.Sadıqov 1943-cü ildə “İgidliyə görə” medalı ilə təltif olunub. 1949-cu ildən etibarən artıq gəmi kapitanı kimi çalışan Əjdər Sadıqov neft donanmasının yaradılmasında fəal iştirak edib.

Fədakar kapitan 1952-ci ildə Lenin ordeni ilə təltif olunub. 1957-ci ildən hamı kapitan kimi gənc kadrların püxtələşməsinə köməklik göstərmiş.



**Vatslav Vikentyevich Danitski**  
**(1918 – 2005)**

Vatslav Vikentyevich Danitski, an ethnic Pole, was born on 7 December 1918 in the village of Bozhikovets of the Khmelniçki province, Ukraine.

In 1938, he entered the Odessa Institute of Marine Engineers, studied in the Marine Fleet Operation faculty and worked at the Odessa shipyard.

Having completed his education on 23 July 1943, Vatslav Danitski was sent to work in the Khazartanker (Caspian Tanker) in Baku. In 1943–1948, he worked as a dispatcher, a naval agent and a captain in a self-contained fleet. In 1949–1964, he was employed in the Caspian Oil Fleet

Administration, where he served as an engineer, a dispatcher and the head of the exploitation unit. Vatslav Danitski earned great respect in the collective due to his deep knowledge and diligence.

Vatslav Danitski, who had great experience, organizational skills and human qualities, was appointed Chief of the Caspian Sea Oil Fleet in 1964 and worked there until 1985.

Vatslav Danitski made an invaluable contribution in strengthening the facilities of the Caspian Sea Oil Fleet and modernizing of ships of different types. His work was awarded the Order of the Red Flag and medals “For Labor in the Great Patriotic War” and “For Bravery in Firefighting”. Moreover, Danitski was named the Honored Oil Worker of the USSR and Honored Engineer of the Azerbaijan SSR. He became a laureate of the USSR Council of Ministers Award.



**Azhdar Sadig oglu Sadigov**  
**(1898 – 1962)**

Azhdar Sadig oglu Sadigov started working as a seaman in 1913. Deeply in love with his profession, he graduated from the Baku Maritime School in 1933. As a participant of the Great Patriotic War, A. Sadigov was awarded the medal “For Courage” in 1943. A ship captain from 1949, A. Sadigov became actively involved in forming the oil fleet.

The selfless captain was awarded the Order of Lenin in 1952. From 1957, he also helped in the training of young seafarers.





2018 Vatslav Danitski  
AZƏRBAYCAN 0.5m



Əjdər Sadiqov  
AZƏRBAYCAN 0.5m

2018 AZƏRBAYCAN  
Yedək gəmisində quraşdırılmış qazma qurğusu

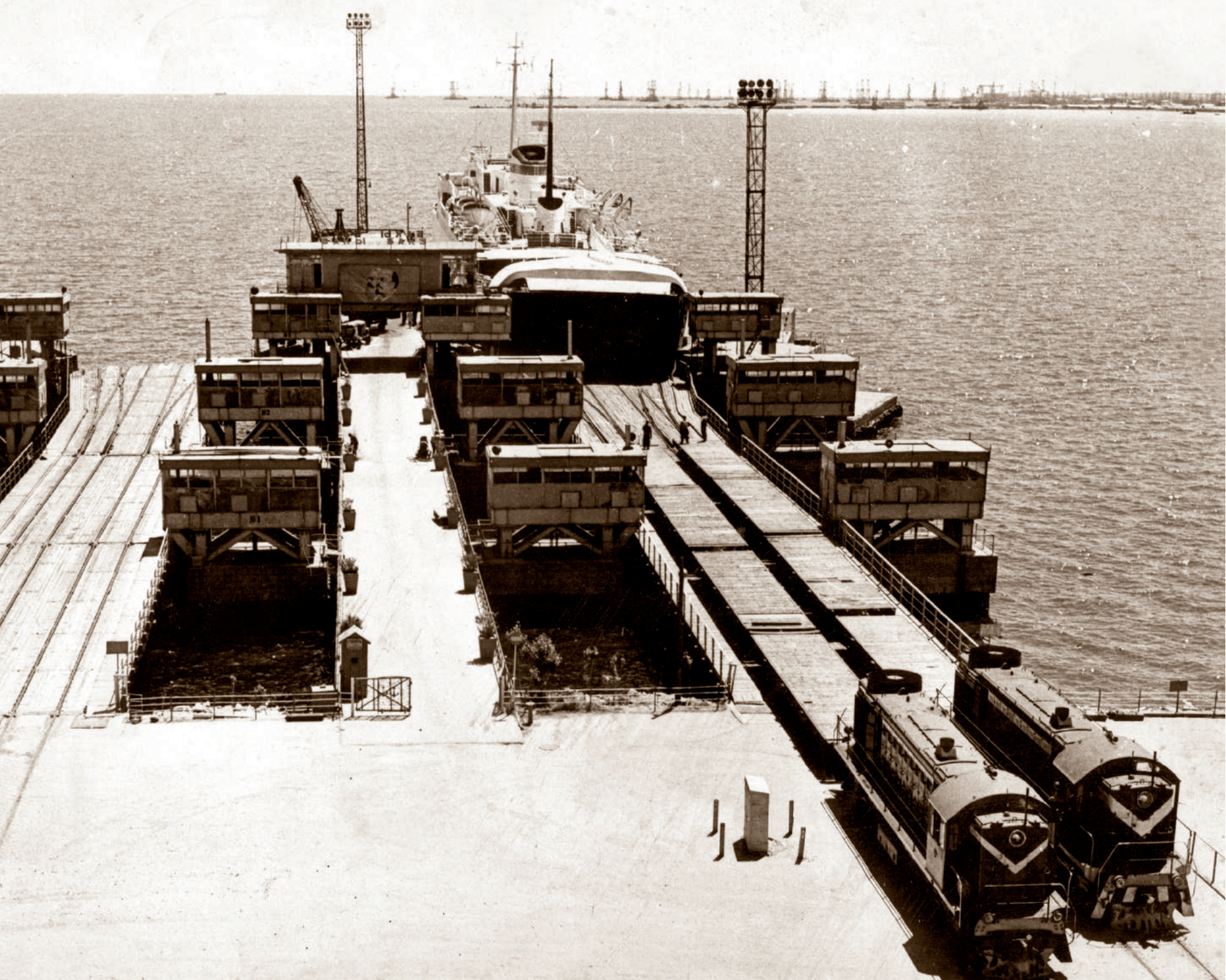


0.5m

2018 AZƏRBAYCAN  
"Kəndil" tankeri



0.5m

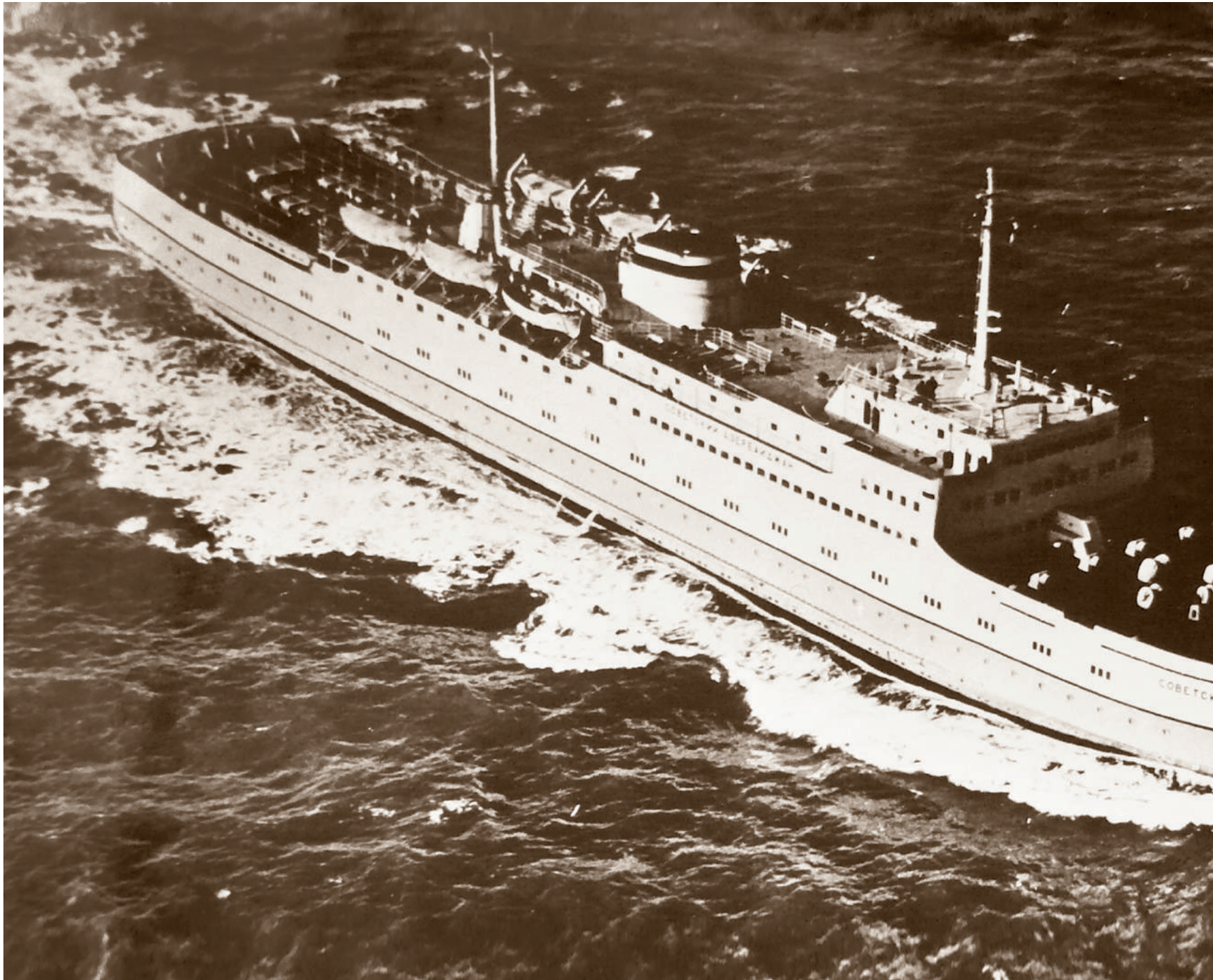


Avropada ən böyük Bakı-Krasnovodsk (1993-cü ildən - Türkmenbaşı) gömi-bərə keçidi  
-  
*Baku-Krasnovodsk (Türkmenbashi since 1993) ferry line, Europe's largest one.*

BAKI–KRASNOVODSK  
GƏMİ–BƏRƏ  
KEÇİDİ

—

*Baku–Krasnovodsk ferry line*





1961-ci ildə təkçə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi üçün deyil, keçmiş Sovet İttifaqının dəniz donanması sistemi üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən hadisə baş verir. O dövr üçün Avropada ən böyük Bakı–Krasnovodsk gəmi-bərə keçidi açılır. Müharibənin ağır illərində Xəzər dənizçilərinin topladıqları zəngin təcrübə 30-cu illərdə yaranmış ideyanın uğurla həyata keçirilməsini təmin edir. Gəmi-bərə keçidi tək bir il ərzində dövlətə 1,5 milyon rubl vəsaitə qənaət etməyə imkan verir ki, bu da Bakı və Krasnovodsk limanlarında gəmi-bərə keçidi üçün inşa olunmuş sahil qurğularının xərcini çıxarır.

Bu gəmi-bərə keçidinin inşasının təşəbbüskarlarından və layihəni reallaşdıranlardan biri 1956-cı ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə rəis təyin edilmiş Mahmud Rəhimov idi.

The year 1961 marks an important event not only for the Caspian Shipping Company but also for the marine fleet system of the former Soviet Union. It was the year when the ferry line, Europe's largest at that time, between Baku and Krasnovodsk was inaugurated. The rich experience of the wartime hardships enabled the Caspian navigators to successfully implement the idea that had actually dated back to the 1930s. The ferry line would save up to 1.5 million rubles a year, which covered the cost of the coastal facilities built for the ferry line in the ports of Baku and Krasnovodsk.

One of the initiators of the ferry line was Mahmud Rahimov, Chief of the Caspian Shipping Company from 1956.

Gəmi-bərələrin ilki – "Krasnoye Sormovo" gəmiqayırma zavodunda inşa edilmiş "Sovet Azərbaycanı" dizel-elektroxodu (19 oktyabr 1962-ci ildə Gəmiçiliyə təhvil verilib).

*The first ferry "Soviet Azerbaijan", a diesel-electroship, built in the "Krasnoye Sormovo" Shipbuilding Yard (commissioned on 19 October 1962).*

“Mahmud Rəhimov” universal quru yük gəmisi  
—  
*Universal dry cargo vessel “Mahmud Rahimov”*



**Mahmud Cəfərqulu oğlu Rəhimov  
(1905 – 1989)**

Mahmud Cəfərqulu oğlu Rəhimov 1905-ci ildə Bakı şəhərində anadan olub. Əmək fəaliyyətinə 1920-ci ildə Su nəqliyyatında agent işləməklə başlayaraq Gəmiçiliyin rəisi vəzifəsinə kimi yüksəlib.

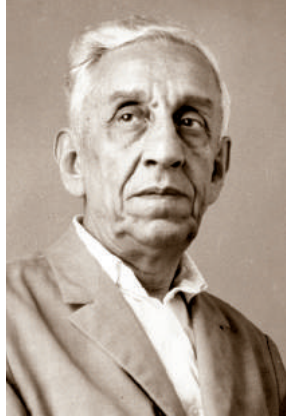
1931-ci ildə qabaqcıl işçi kimi Leningrad (indiki Sankt-Peterburq) şəhərindəki Su Nəqliyyatı Mühəndisləri İnstitutunun orta komandir heyəti kurslarına göndərilib. Bakıya qayıtdıqdan sonra Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində dispetçer, baş dispetçer, İstismar şöbəsinin rəis müavini, "Xəzərtanker" Gəmiçiliyinin rəis müavini vəzifələrində çalışıb.

M.Rəhimovun parlaq təşkilatçılıq qabiliyyəti 1942–1952-ci illərdə "Xəzərtanker" Gəmiçiliyinin rəisi vəzifəsində çalışarkən özünü xüsusilə biruzə verib. Onun bilavasitə rəhbərliyi ilə Böyük Vətən müharibəsi illərində cəbhəni fasiləsiz neft məhsulları ilə təmin etmək kimi ağır və məsuliyyətli iş uğurla görülmüşdür. Müharibə illərindəki fədakar əməyinə və böyük uğurlarına görə M.Rəhimovun rəhbərliyi ilə "Xəzərtanker"-in kollektiv əbədi saxlanılmaqla SSRİ Müdafiə Komitəsinin Qırmızı Bayrağına layiq görülmüşdür.

Mahmud Rəhimov 1952–1956-cı illərdə Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti Sədrinin müavini işləyib. 1956-cı ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin rəisi təyin olunub. Gəmiçiliyin rəisi kimi donanmanın, xüsusilə onun özəyini təşkil edən tanker donanmasının bərpasına, yeniləşdirilməsinə və inkişafına ciddi fikir verib. Keçən əsrin 60-cı illərində M.Rəhimovun səyi ilə donanmanın suya azoturumlu "Mühəndis A.Pustoshkin" tipli tanker və "Mühəndis Belov" tipli quru yük daşıyan gəmilərinin Qara və Aralıq dənizlərində istismarına icazə verilib. Bu, Xəzər Gəmiçiliyinin dənizçilərinə beynəlxalq təcrübə toplamağa imkan yaradıb. Bakı limanında qeydiyyatdan alınmış gəmilər dünyanın 100-dən artıq limanına daxil olub.

M.Rəhimov donanmanın və Gəmiçiliyin sahil strukturlarının inkişafı ilə bağlı məsələlərdən başqa, habelə donanmanın idarə edilməsi metod və üsullarının təkmilləşdirilməsi, dənizçilərin sosial problemlərinin həlli, xüsusilə də yaşayış binalarının tikintisi ilə gündəlik məşğul olub. Onun dövründə Gəmiçiliyin bütün struktur bölmələrində çalışanlar üçün mənzil tikintisinə başlanıb. 600 min kv.metrdən artıq yaşayış sahəsi, uşaq bağçaları, mədəni-məişət obyektləri və pansionatlar təhvil verilib.

Mahmud Rəhimovun əmək fəaliyyəti çox yüksək – dörd dəfə Lenin ordeni (keçmiş SSRİ dövründə bu, çox nadir hadisə idi), "Qırmızı Əmək Bayrağı" ordeni və bir çox medallarla qiymətləndirilmişdir.



**Mahmud Jafargulu oğlu Rahimov  
(1905 – 1989)**

Mahmud Jafargulu oğlu Rahimov was born in Baku in 1905. He started his career in 1920 as an agent in Water Transport Agency, to eventually become the Chief of the Caspian Shipping Company.

In 1931, as a leading worker, he was sent to the courses for mid-chain command staff at the Institute of Water Transport Engineers in Leningrad (present-day St. Petersburg). Upon his return to Baku, M.Rahimov served at the Caspian Shipping Company as deputy dispatcher, chief dispatcher, deputy head of the Operations Department, and deputy chief of the Company Khazartanker (Caspian Tanker).

M.Rahimov displayed excellent organizational skills, especially when he was chief of Company Khazartanker (Caspian Tanker) in 1942–1952. The uninterrupted supply of oil products to the front during the Great Patriotic War, a hard task, which required extraordinary responsibility, was successfully carried out under his direct leadership. Thanks to its great efforts and achievements, the Company Khazartanker (Caspian Tanker) team was awarded the Red Flag by the USSR Defense Committee.

Mahmud Rahimov worked as the Deputy Chairman of the Council of Ministers of the Azerbaijan SSR in 1952–1956. In 1956, he was appointed Chief of the Caspian Shipping Company. In this capacity, he paid serious attention to the restoration, renovation and development of the fleet, in particular its tanker fleet. Thanks to his efforts, the tankers type "Inzhener A.Pustoshkin" and dry cargo vessels type "Inzhener Belov" were allowed to operate in the Black and Mediterranean Seas in the 1960s and it provided the Caspian Shipping Company seafarers with international experience. The vessels registered in Baku entered in more than 100 ports of the world.

Besides the development of the Fleet and coastal structures of the Company, M.Rahimov engaged in improving fleet management, solving the social problems of seafarers, in particular constructing residential buildings. More than 600,000 square meters of living space, kindergartens, cultural facilities and sanatoria were commissioned for the employees of the Company's all structural divisions when he has chief.

Mahmud Rahimov's activities were highly appreciated with the Order of Lenin four times (a very rare event during the former USSR), the Order of the Red Flag of Labor and numerous medals.

**Hacımurad Şirəli oğlu Pənahov**  
(1911 – 1974)

Hacımurad Şirəli oğlu Pənahov 1911-ci ildə Bakı şəhərinin Şağan kəndində anadan olub.

1936-cı ildə Bakı Dənizçilik Texnikumunu bitirdikdən sonra Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin nəqliyyat donanmasında işləyib. Təşkilatçılıq qabiliyyəti, bacarığı və biliyi Hacımurad Pənahovu qısa müddətdə kapitanın üçüncü köməkçisindən kapitan vəzifəsinədək yüksəldib.

Böyük Vətən müharibəsi illərində "Sentrosoyuz" gəmisinin kapitanı olan H.Pənahovun ən yaxşı komandirlik keyfiyyətləri özünü biruzə verib, dənizçiləri monolit komandada birləşdirmək, komandanlığın hər bir tapşırığını yerinə yetirmək məharəti meydana çıxıb.

1954-cü ildə SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin Akademiyasını bitirən Hacımurad Pənahov Gəmiçiliyin dəniz üzgüçülüüyü xidmətində hamı kapitan vəzifəsinə irəli çəkilib, onlarla gənc kapitan tərbiyə edib.

1961-ci ildə Bakı-Krasnovodsk limanları arasında gəmi-bərə keçidi açılarkən H.Pənahov təcrübəli kapitan kimi gəmi-bərələrin ilki – "Sovet Azərbaycanı" dizel-elektroxodunun sükanı arxasına keçib. Onun səyi, iş yaradıcı münasibəti qısa müddətdə gəmi-bərənin istismarının mənimlənilməsinə imkan verib. O, gəmi-bərələrdən səmərəli – sıxlaşdırılmış cədvəllə istifadə olunması təklifini verib ki, bu da böyük iqtisadi fayda ilə nəticələnib.

Hacımurad Pənahov uzaq səfərlərə çıxan ilk kapitanlardan olub, uzun müddət Qara və Aralıq dənizlərində üzən gəmilərin heyətlərinə başçılıq edib.

H.Pənahov VII çağırış SSRİ Ali Sovetinin deputatı olub.

"Dəniz Donanmasının Fəxri işçisi" (1957) olan Hacımurad Pənahovun fədakar əməyi yüksək qiymətləndirilib. O, Lenin (1963) və "Oktyabr İnqilabı" (1971) ordenləri, müxtəlif medallarla təltif edilib. Azərbaycan SSR Ali Sovetinin Fəxri fərmanına layiq görüldü.



**Hajimurad Shirali oğlu Panahov**  
(1911 – 1974)

Hajimurad Shirali oğlu Panahov was born in the village of Shagan, Baku in 1911.

After graduating from the Baku Maritime School in 1936, he worked in the transport fleet of the Caspian Shipping Company. Thanks to his organizational skills and knowledge, H.Panahov for the short time rose from the position of the 3rd mate to captain.

Being a captain of vessel "Sentrosoyuz" during the Great Patriotic War, H.Panahov demonstrated his skills of teambuilding and quick task-fulfilling.

Having graduated from the USSR Navy Academy in 1954, H. Panahov was promoted to the position of port-captain in the Company and trained a lot of young captains.

As an experienced captain, H.Panahov navigated the first of ferries, "Sovet Azerbaijan" diesel-electroship, when the Baku-Krasnovodsk line was opened in 1961. His efforts and creative approach enabled ship operation in a short time. He proposed an intensive timetable for ferries, which resulted in huge economic benefits.

Hajimurad Panahov was one of the first captains to make long voyages and navigated for a long time the ships sailing in the Black and Mediterranean Seas.

H.Panahov was a member of the 7th Supreme Soviet of the USSR.

"Honored Worker of the Maritime Fleet" (1957), Hajimurad Panahov was awarded the Orders of Lenin (1963) and of the October Revolution (1971), as well as various medals and a Honorary decree of the Supreme Soviet of the Azerbaijan SSR.









"Mühəndis A.Pustoshkin" tankeri (dedveyti 4643 t).

"Inzhener A.Pustoshkin" tanker (deadweight 4643 t).

BİR AD VƏ VAHİD  
MƏQSƏD UĞRUNDA

—

*For a common name and purpose*

1953-cü ildə “Xəzər donanma” ilə “Xəzərtanker” gəmiçilikləri birləşdirilərək, vahid Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin tərkibində fəaliyyətə başlayır. 1961-ci ildə “Reydtanker” gəmiçiliyi də onun tərkibinə daxil edilir. Bu önəmli hadisədən sonra Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin donanması intensiv surətdə yeniləşdirilir.

Neftdaşıyan donanmanın tərkibinə suya azoturumlu 7 ədəd “Oleq Koşevoy” (1954–1956-cı illərdə) və 32 ədəd “Mühəndis A.Pustoşkin” (1957-ci ildən etibarən) tipli gəmi daxil edilir. Bu tankerlərin istismara verilməsi Xəzərdə maye yüklərin daşınmasını əhəmiyyətli dərəcədə sürətləndirir. Belə ki, reydlərdə yükaşırmaya vaxt sərf etmədən neft və neft məhsulları bilavasitə Bakıdan Həştərxana və Volqa çayı ilə digər limanlara çatdırılır.

In 1953, the Caspian Fleet Company and the Company Khzartanker (Caspian Tanker) were merged into a single Caspian Shipping Company. In 1961, the Reydtanker Company was also included in the organization. After this important reform a fleet of the Caspian Shipping Company was intensively renewed.

The fleet of oil tankers received seven vessels type “Oleg Koshevoy”(1954–1956) and 32 vessels type “Inzhener A.Pustoshkin” (from 1957). Commissioning of these tankers significantly accelerated the transportation of liquid cargo in the Caspian Sea. Thus, oil and oil products were delivered directly from Baku to Astrakhan and through the Volga River to other ports.

“Oleq Koşevoy” tipli “Liza Çaykina” tankeri (dedveyti 4696 t) Bakı limanında. 1957-ci il.

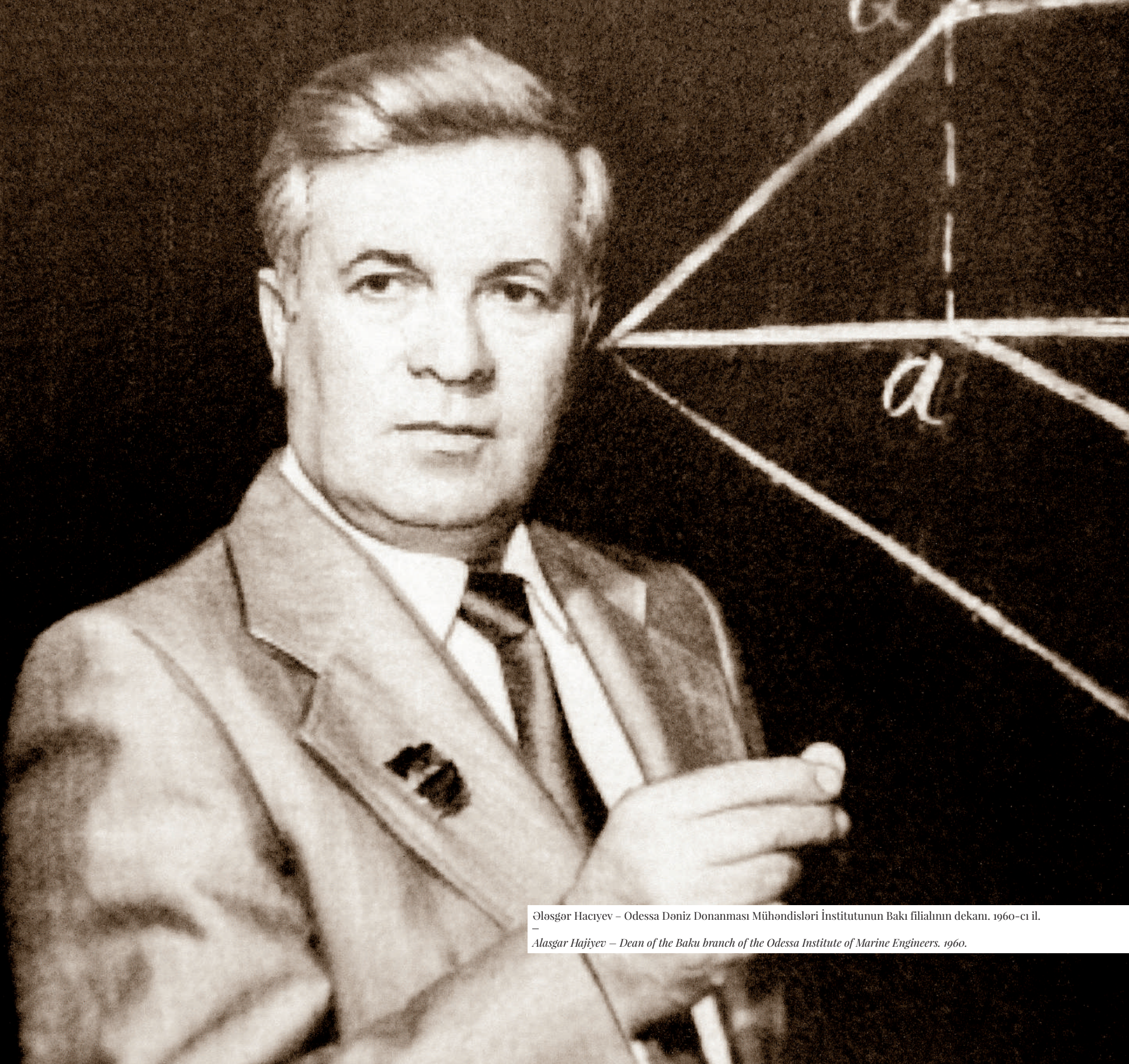
“Liza Chaykina” tanker, type “Oleg Koshevoy” (deadweight 4696 t) at the Port of Baku. 1957.



1959–1962-ci illərdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin quru yük donanması “Mühəndis Belov” tipli 14 ədəd pambıq-meşə materialları daşıyan gəmi ilə yenilənir. Bu gəmilər də “Oleq Koşevoy” və “Mühəndis A. Pustoşkin” tipli tankerlər kimi suya azoturumlu olub, Sovet İttifaqı Registrinin eksperimental sinfinə aid edilir. “Çay-dəniz” üzgüçülüynü təmin edən “Mühəndis Belov” istismarda özünü etibarlı və yüksək effektiv gəmi kimi təsdiqləyir.

In 1959–1962, the dry cargo fleet of the Caspian Shipping Company renewed with 14 vessels type “Inzhener Belov” carrying cotton and wood. These vessels were similar to vessels type “Oleg Koshevoy”- and “Inzhener A.Pustoshkin” and belonged to an experimental class of the Soviet Union Registry. The type “Inzhener Belov” used for river-sea transportation proved to be a reliable and highly effective vessel.





Ələsgər Hacıyev – Odessa Dəniz Donanması Mühəndisləri İnstitutunun Bakı filialının dekani, 1960-cı il.

–  
*Alasgar Hacıyev – Dean of the Baku branch of the Odessa Institute of Marine Engineers. 1960.*

ODESSA DƏNİZ DONANMASI  
MÜHƏNDİSLƏRİ  
İNSTITUTUNUN BAKI FİLİALI

—

*Baku branch of the Odessa Institute of Marine Engineers*

1958-ci ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin həyatında əlamətdar hadisə baş verir. Respublika iqtisadiyyatının aparıcı sahəsi olan dəniz nəqliyyatında ali təhsilli kadrlara artan tələbatı ödəmək məqsədilə Odessa Dəniz Donanması Mühəndisləri İnstitutunun Bakı filialı açılır.

Gərgin əmək və böyük təşkilatçılıq qabiliyyəti tələb edən tədris ocağının təşkili o zaman Azərbaycan Dövlət Universitetində çalışan Ələsgər Məmmədhusəyn oğlu Hacıyevə həvalə edilir.

**Ələsgər Məmmədhusəyn oğlu Hacıyev  
(1918 – 1993)**

*Ələsgər Məmmədhusəyn oğlu Hacıyev 1918-ci il aprelin 28-də Bakıda anadan olub.*

*Uşaqlıqdan kitaba, elmə böyük həvəs göstərən. 132 №-li orta məktəbi müvəffəqiyyətlə bitirərək, Azərbaycan Sənaye İnstitutuna daxil olub. İnstitutun son kursunda oxuyarkən Böyük Vətən müharibəsi başlayıb. Təhsilini başa vuran kimi, 1941-ci ilin dekabrında Moskvaya – Zirehli Tənk və Mexanikləşdirilmiş Qoşunlar Akademiyasına gedərək, "Hərbi mühəndis-mexanik" ixtisası üzrə tezləşdirilmiş ikiillik kursları bitirib. Bundan sonra Birinci Ukrayna cəbhəsinin zirehli tank qoşunları tərkibində Berlinə kimi şərəfli döyüş yolu keçib. Stalingrad şəhərinin və Qafqazın müdafiəsində, Berlinin alınmasında göstərdiyi igidliyə görə orden və medallara layiq görülüb.*

*Ələsgər Hacıyev baş leytenant rütbəsində ordudan tərxis edildikdən sonra elmi və pədaqoji fəaliyyətlə məşğul olub. 1952-ci ildə Azərbaycan Dövlət Universitetində işlədiyi zaman namizədlik dissertasiyasını müdafiə edib.*

*Müdafiədən bir qədər sonra Ələsgər Hacıyevə yeni tədris ocağının təşkili tapşırılıb. O, bu işin öhdəsindən bacarıqla gəlib və ali məktəbin fəaliyyətə başladığı 1958-ci ildən etibarən 26 il ərzində onun əvəz edilməz dekanı olub. Həmin müddətdə adıçəkilən təhsil ocağını 3 minə yaxın gənc bitirərək, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin tərəqqisinə sanballı töhfələr veriblər.*



**Alasgar Mammadhuseyn oğlu Hacıyev  
(1918 – 1993)**

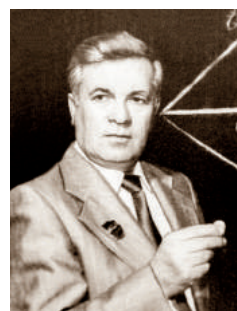
*Alasgar Mammadhuseyn oğlu Hacıyev was born in Baku on 28 April 1918.*

*Having successfully graduated from the High School No. 132, A.Hacıyev got admitted to the Azerbaijan University of Industry. After the university, he went in December 1941 to Moscow, where he completed the accelerated two-year courses in military engineering at the Academy of Armored and Motorized Forces. He eventually made it to Berlin as part of the Armored Tank Forces of the First Ukrainian Front. A.Hacıyev was awarded orders and medals for the defense of Stalingrad and the Caucasus, for his courage in the capture of Berlin.*

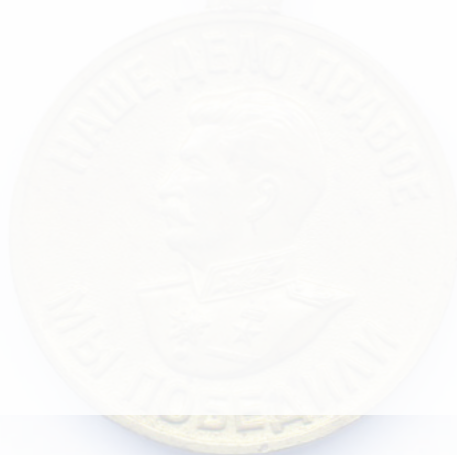
*Alasgar Hacıyev left the army as senior lieutenant and became engaged in scientific and pedagogical activities. He completed his PhD dissertation in 1952 while working at the Azerbaijan State University.*

*Shortly after, Alasgar Hacıyev was charged to organize a new training center. He handled the job successfully and served as an irreplaceable dean of the new college for 26 years since 1958, when it was inaugurated. Nearly 3,000 young people graduated from the afore-mentioned educational institution and made significant contributions to the development of the Caspian Shipping Company.*





∞ Ələsgər Hacıyev  
AZƏRBAYCAN 0.5 ₼





Kuma  
Terek  
Qrozni  
Mahaçqala

AZƏRBAYCAN

BAKI

Aktau

Bekdaş

Kiyanlı

Türkmenbaşı

Alaca

Ənzəli

TƏBRİZ

Xəzər hövzəsi limanlarında hidrotexniki layihələrin icrası  
Implementation of hydrotechnical projects in the Caspian Sea ports

XƏZƏR DƏNİZ  
LAYİHƏ VƏ ELMİ-TƏDQIQAT  
İNSTITUTU

—

*Caspian Project and Scientific Research Institute*

İqtisadi səmərəliliyi ilə seçilən Bakı–Krasnovodsk gəmi-bərə keçidi kompleksinin layihələndirilməsini Xəzər Dəniz Layihə və Elmi-Tədqiqat İnstitutu həyata keçirib.

Qeyd etmək xoşdur ki, “Xəzərdənizlayihə ETİ” gəmi-bərə keçidlərinin layihələndirilməsinə görə keçmiş Sovet İttifaqının Dəniz Donanması Nazirliyi sistemində yeganə institut olub. İnstitutun layihələri üzrə Aktau, Bekdaş limanlarında gəmi-bərə kompleksləri, həmçinin Saxalin adasını materiklə birləşdirən Vanino–Xolmsk, İliçevsk–Varna (Ukrayna–Bolqarıstan), Klaypeda–Mukran (Litva–Almaniya) bərə keçidləri istismara verilib. Bakıda Dərin Dəniz Özülləri Zavodunun (10 mart 2004-cü ildən zavod Ulu Öndər Heydər Əliyevin adını daşıyır) hidrotexniki qurğularının inşası, gəmi təmiri zavodlarının və gəmi üzgüçülüüyü kanallarının rekonstruksiyası, ictimai və yaşayış binalarının, müxtəlif qurğuların tikintisi üzrə layihələrin də müəllifi bu institut olub. Bundan başqa, Suriya, Liviya, İran, Bolqarıstan və Əfqanıstanda tədqiqat və layihə işləri aparıb.

Hazırda institut “AXDG” QSC-nin Xəzər Dəniz Neft Donanması üçün yeni üzən vasitələr – təchizat və dənizin 60 metrədək dərinliklərində işləyə biləcək dalğıc gəmilərinin, habelə sahil-boyu dəniz neft obyektlərinə işçiləri çatdırmaq üçün 70 nəfərlik sərnişin katerinin layihələndirilməsi ilə məşğuldur.

The Caspian Project and Scientific Research Institute has implemented the designing of the cost-effective Baku–Krasnovodsk ferry complex.

This was the only institute in the system of the USSR Ministry of the Marine Fleet to design ferry complexes. The ferry complexes in the ports of Aktau and Bekdash, as well as ferry complex Vanino–Kholmok (connecting Sakhalin with the mainland), Ilichevsk–Varna (Ukraine–Bulgaria), Klaipeda–Mukran (Lithuania–Germany) were designed by the Institute. It also authored numerous projects, including the construction of hydrotechnical equipment of the Baku Deep Water Jacket Plant (the plant is named after Great Lider Heydar Aliyev since 10 of March 2004), the reconstruction of Ship Repaire Yards and vessel swimming channels, the construction of public and residential buildings and various facilities. The Institute conducted research and project works also in Syria, Libya, Iran, Bulgaria and Afghanistan.

At present, the Institute is engaged in designing new vessels for the Caspian Sea Oil Fleet, including a supply vessels, diving support vessels (able to operate at depths of up to 60 meters), as well as a new passenger vessel to transport employees to offshore fields.



Dübəndi limanında yanalma körpusu

Pier at the Dubandi port



AZƏRBAYCAN  
Dərbəndi limanında yanalma körpüsü

0.5m

2018



СУРАХАНЫ



“Suraxani” tankeri  
—  
Tanker “Surakhani”

# GƏMİLƏRİMİZİN ÜZMƏ COĞRAFIYASININ GENİŞLƏNDİRİLMƏSİ

—

*Expansion of navigation geography of vessels*

XX əsrin 60-cı illərindən etibarən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin suya azoturumlu “Mühəndis A.Pustoşkin” tipli tanker və “Mühəndis Belov” tipli quru yük daşıyan gəmilərinin Qara və Aralıq dənizlərində istismarına icazə verildi. Bu, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin dənizçilərinə beynəlxalq sulara çıxaraq təcrübələrini dünya standartlarına uyğun zənginləşdirməyə, donanmanın isə üzmə coğrafiyasını genişləndirməyə imkan verdi.

1962-ci ildə Fransa, Türkiyə, İspaniya, Misir, Tunis və Bolqarıstan limanları arasında neft məhsulları daşımaq üçün tankerlərin də bir qismi Qara dənizə aparılır.

Xəzər dənizçiləri çox tez bir zamanda böyük müvəffəqiyyət əldə edərək, özlərini peşəkar, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyini isə bütün dünyada təcrübəli və etibarlı tərəfdaş kimi tanıdılar. Bakı limanında qeydiyyat alınmış gəmilər müntəzəm olaraq Avropanın, Asiyanın və Afrikanın limanlarına – dünyanın 100-dən artıq limanına yük daşıyır.

**Fakt:** 1963-cü ildə Xəzər dənizçiləri xarici üzmədə yükdaşıma planını 2 dəfə artıq yerinə yetirirlər. Əgər həmin il Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin gəmiləri 16 xarici ölkənin 35 limanına daxil olmuşdusa, 1964-cü ildə artıq Gəmiçiliyin 15 gəmisi 18 xarici ölkənin 48 limanına daxil olmaqla 218 səfər icra edir.

Qeyd etmək lazımdır ki, xarici sulara üzən gəmi heyətləri xüsusi diqqətlə seçilirdi. Ölkə təmsilçiləri kimi dənizçilərin biliyi və dünyagörüşü, təcrübəsi, səriştə və bacarığı, dilbilmə qabiliyyəti, xarakteri – bir sözlə, bütün keyfiyyətləri nəzərə alınır. Çünki dənizçilər sülhməramlı elçilər kimi ölkələr arasında dostluq körpüsü salırdılar. Azərbaycan dənizçilərinin keçirdiyi görüşlər, mədəniyyət gecələri, idman yarışları onların peşəkar fəaliyyətlərinin ayrılmaz hissəsinə çevrilmişdi.

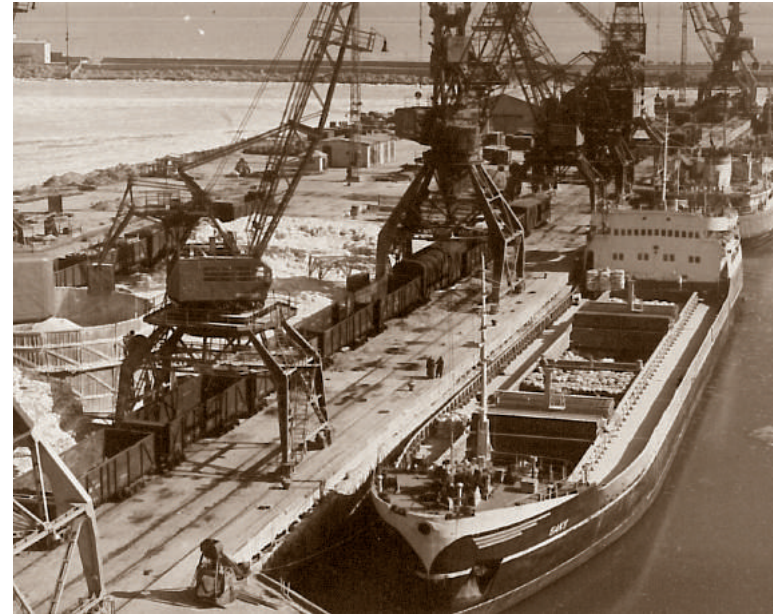
In the 1960s, light tonnage vessels of the Caspian Shipping Company, tanker type “Inzhener A.Pustoshkin”- and dry cargo vessels type “Inzhener Belov” were allowed to operate in the Black and Mediterranean Seas. It enabled seafarers of the Caspian Shipping Company to reach international waters, enrich their foreign experience and expand the fleet’s navigating geography.

In 1962, some of the tankers were also transferred to the Black Sea to carry oil products among the ports of France, Turkey, Spain, Egypt, Tunisia and Bulgaria.

Our seafarers soon introduced the Caspian Shipping Company as an experienced and reliable partner internationally. The vessels registered in Baku regularly entered over 100 ports worldwide, across Europe, Asia and Africa.

**The facts:** In 1963, the Caspian Shipping Company exceeded the shipping plan. In that year, the Company’s vessels entered 35 ports of 16 foreign countries, while in 1964, it was 15 vessels entering 48 ports of 18 foreign countries, having made a total of 218 voyages.

It should be noted that the vessels crews were carefully selected. Seafarers’ knowledge, world vision, experience, language skills and abilities were taken into consideration. Seafarers were believed to build peace bridges among the countries. Meetings, cultural events, sports competitions organized by Azerbaijani seafarers became an integral part of their professional activities.



“Bakı” gəmisində yükləmə əməliyyatı

—  
Loading of vessel “Baku”



**Cabir Məmmədağlı oğlu Məmmədov  
(1927 – 1998)**

*Uzaq səfərlər kapitanı Cabir Məmmədağlı oğlu Məmmədov 1927-ci il mayın 12-də Bakıda anadan olub.*

*1942-ci ildə – Böyük Vətən müharibəsinin qızğın çağında on beş yaşlı Cabir Məmmədov “Spartak” gəmisinin göyərtəsinə matros kimi qalxıb və taleyini həmişəlik Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi ilə bağlayıb.*

*Müharibədən sonrakı dövrdə – 1946–1948-ci illərdə kapitanın üçüncü, ikinci köməkçisi üzüb. 1952-ci ildə Bakı Dəniz Yolları Məktəbini bitirdikdən sonra xaricə üzən “İrtiş” gəmisinə kapitanın böyük köməkçisi göndərilib. 1964-cü ildən isə uzaq səfərlər kapitanı kimi səfər xəritəsinə İran, İtaliya, Fransa, Türkiyə və Ərəb ölkələrinin limanlarının adını yazıb.*

*Cabir Məmmədov mahir gəmi sürücüsü, nüfuzlu rəhbər, bacarıqlı təşkilatçı kimi tanınıb. Rəhbərlik etdiyi heyət ən mühüm tapşırıqların öhdəsindən layiqincə gəlib. Dərin biliyi, zəngin təcrübəsi, işgüzarlığı və insanlarla tez ünsiyyət qurmaq bacarığı ona Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin İranda Baş Dəniz Agentliyinin rəisi, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi rəisinin köməkçisi işləyəndə də böyük hörmət qazandırıb.*

*Həmişə kapitan kimi peşəsinin sirlərini gənc kadrlara həvəslə öyrədib və öz yetişdirmələri – 17 uzaq səfərlər kapitanı ilə haqlı olaraq fəxr edib.*

*“Dəniz Donanmasının Fəxri işçisi”nin fədakar əməyi diqqətdən kənar qalmayıb. “Xəzərin veteranı”nın sinəsini Lenin ordeni, “Rəşadətli əməyə görə” medalı bəzəyib.*



**Jabir Məmmədağlı oğlu Məmmədov  
(1927 – 1998)**

*Captain of long-distance voyages Jabir Məmmədağlı oğlu Məmmədov was born in Baku on 12 May 1927.*

*In 1942, during the Great Patriotic War, the fifteen-year-old Jabir started working on the vessel “Spartak” as a seaman and linked his fate with the Caspian Shipping Company.*

*In 1946–1948, he worked as Third Mate Captain, later Second Mate Captain. After graduating from Baku Maritime School in 1952, J. Məmmədov was appointed Chief Mate Captain to vessel “İrtiş” which was sailing abroad. As a captain of long-distance voyages since 1964, he sailed to Iran, Italy, France, Turkey and Arab countries.*

*Jabir Məmmədov became known as a skilled navigator, prominent leader and competent organizer. His team was able to cope with important tasks. His knowledge, rich experience, diligence and communication skills earned him great respect while working as Chief of Iran branch of the Caspian Shipping Company and as Assistant Chief of the Company.*

*Jabir Məmmədov trained a new generation of seafarers and was proud of 17 captains of long-distance voyages.*

*Jabir Məmmədov was named “Honored Officer of the Marine Fleet” and awarded the Order of Lenin and the medal “For Labor Valour”.*



**Ağarza İbrahim oğlu Eyvazov  
(1929 – 1994)**

Ağarza İbrahim oğlu Eyvazov 1929-cu il aprelin 29-da Bakı şəhərində anadan olub.

Böyük Vətən müharibəsi illərində işçilərin çatışmadığı vaxtda "Çiçerin" gəmisində əmək fəaliyyətinə başlayıb. Səfərdən-səfərə, bütün çətinliklərə baxmayaraq, dənizə daha ürəkdən bağlanıb.

1946-cı ildə Bakı Yunqa Məktəbini əla qiymətlərlə bitirərək Bakı Dəniz Yolları Məktəbinə daxil olub. Mexanik diplomu ilə əmək fəaliyyətini davam etdirib. 1952–1958-ci illərdə "Profintern" tankerində dördüncü, üçüncü, ikinci mexanik kimi üzüb. 1958–1961-ci illərdə artıq böyük mexanik kimi çalışıb. Biliyini və zəngin təcrübəsini gəmilərin texniki istismarını yaxşılaşdırmağa sərf edən Ağarza Eyvazov hədsiz dərəcədə işgüzar, bacarıqlı dənizçi kimi hörmət qazanıb. Dörd dəfə – 1953, 1957, 1964, 1969-cu illərdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin, 1975-ci ildə SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin "Ən yaxşı mexaniki" adına layiq görülüb. Fəal səmərələşdiricinin həyata keçirdiyi texniki tədbirlər dövlətə böyük iqtisadi mənfəət verib. Təkcə iki təklifindən 37 min manat fayda götürülüb. A.Eyvazovun belə qiymətli təklifləri isə çox olub. O, 1973-cü ildə istehsalatdan ayrılmadan Odessa Ali Dəniz Mühəndisləri Məktəbini bitirib.

Ağarza İbrahim oğlu Eyvazov xarici sulara üzən gəmilərdə də eyni həvəs və uğurla çalışıb.

Öz peşəsinin kamil ustası olan Ağarza Eyvazovun əməyi yüksək qiymətləndirilib – 1966-cı ildə Sosialist Əməyi Qəhrəmanı adına layiq görülüb, orden və medallarla təltif olunub.



**Agarza Ibrahim oglu Eyvazov  
(1929 – 1994)**

Agarza Ibrahim oglu Eyvazov was born in Baku on 29 April 1929.

He started his career on the vessel "Chicherin" during the Great Patriotic War. Despite all the difficulties, he felt in love the sea and chose to become a professional seafarer.

In 1946, he graduated from the Baku Junior School with excellent scores and entered the Baku Maritime School. He continued his career with a diploma in engineering. A.Eyvazov worked on the tanker "Profintern" between 1952 and 1958 as Fourth, as Third and Second engineer. In 1958–1961, he already worked as a Senior engineer. Agarza Eyvazov, who used his knowledge and great experience to improve the technical operation of vessels, was respected as an extremely diligent seafarer. He was named the Best Engineer by the Caspian Shipping Company four times in 1953, 1957, 1964, 1969 and once by the USSR Ministry of the Maritime Fleet in 1975. The technical measures implemented by him brought the state great economic benefits. Only two proposals by A.Eyvazov benefitted the state economy by 37,000 manat. In fact, he had many more valuable proposals. He graduated from the Odessa Institute of Marine Engineers in 1973 without leaving his job.

Agarza Eyvazov also successfully worked on the vessels sailing in outer waters.

A well-known master of his profession, Agarza Eyvazov was highly appreciated: in 1966 he was awarded the Order of the Hero of Socialist Labor, as well as other orders and medals.





∞ Cabir Məmmədov  
AZƏRBAYCAN 0.5m

∞ Ağarza Eyvazov  
AZƏRBAYCAN 0.5m



**КАФУР МАМЕДОВ**

**БАКУ 1588**

“Qafur Məmmədov” universal quru yük gəmisi  
—  
*Universal dry cargo vessel “Qafur Mammadov”*

# XƏZƏR DƏNİZ GƏMİÇİLİYİNİN DONANMASININ YENİLƏNDİRİLMƏSİ

—

*Renewal of the Caspian Shipping Company fleet*



Azərbaycan KP MK-nın birinci katibi Heydər Əliyev və SSRİ Dəniz Donanması naziri Timofey Qujenko Bakı Dəniz Yolları Məktəbinin 100 illik yubileyi mərasimində. 1981-ci il.

*First Secretary of the Central Committee of the Communist Party of Azerbaijan Heydar Aliyev and Minister of the Maritime Fleet of the USSR Timofey Guzhenko at the ceremony dedicated to 100th anniversary of Baku Maritime School. 1981*

XX əsrin 60-cı illərində Rusiyada, bir qədər sonra isə Qazaxıstanda böyük karbohidrogen ehtiyatları üzə çıxanda, Azərbaycanın nefti ilə bərabər, Gəmiçiliyi də mərkəzin diqqətindən kənar qaldı. Donanmanın təzələnməsi yubadılır, ildən-ilə ötürülürdü. Bakıdan SSRİ hökumətinə, SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinə olunan müraciətlər cavabsız qalırdı. Yalnız dahi şəxsiyyət Heydər Əliyev 1969-cu ildə Azərbaycana rəhbər təyin olunan sonra bu problemi özünəməxsus incəliklə həll etdi. Belə ki, o vaxtlar Rusiyada və Qazaxıstanda hasil olunan xam

The Caspian Shipping Company, along with Azerbaijani oil, slid off the central attention, when large hydrocarbon reserves were discovered in Russia and Kazakhstan in the 1960s. The fleet renewal would be delayed and postponed from year to year. Appeals from Baku to the Soviet government and USSR Ministry of the Maritime Fleet were left unanswered. Only after The Great Leader Heydar Aliyev came to power in Azerbaijan in 1969, the mentioned problem was properly resolved. At that time, Moscow was planning to build oil refineries to process crude oil extracted in Russia and Kazakhstan,

nefti emal etmək üçün neftayırma zavodları tikmək planlaşdırılırdı. Lakin buna xeyli vaxt, vəsait lazım idi. Onda görkəmli siyasətçi Heydər Əliyev yaranmış məqamdan istifadə edərək SSRİ hökuməti qarşısında belə bir təkliflə çıxış etdi: “Biz Bakı neftayırma zavodlarında Manqışlaq və Sibir neftini emal edə bilərik”. Təklif bəyənilmədi və bundan sonra dənizçilərimiz tankerlərlə Xəzərin o tayından Abşeron sahillərinə xam neft, geriyə isə neft məhsulları daşımağa başladılar. Beləliklə, Heydər Əliyevin sayəsində hövzədə yük axını çox sürətlə artdı və bunun nəticəsi kimi, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi 1970–1975-ci illərdə 1560 layihəli 12 min tonluq beş tanker aldı.

Bununla bərabər, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin quru yük daşıyan donanması da yeniləşdirildi. 70-ci illərin əvvəllərində Qara Dəniz Gəmiçiliyi üçün tikilən “Qəhrəman Mehdi” teploxodu Gəmiçiliyin balansına verildi. 1971–1977-ci illərdə isə Gəmiçilik üçün 20 quru yük gəmisi inşa edildi.

80-ci illərin əvvəllərində tanker donanmasının təzələnməsi yenə kəskin problem kimi gündəmə gəlmişdi. Həmin problemin həll olunmasını Gəmiçiliyə 19 il rəhbərlik etmiş mərhum Cabbar Həşimov belə xatırlayırdı: “Tanker donanmasının fiziki və mənəvi cəhətdən qocalması barədə dəfələrlə SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin Kollegiya iclaslarında məsələ qaldırısaq da nəticəsi olmurdu. Yazılı müraciətlərimiz cavabsız qalırdı. Hər yerdən əlimiz üzüləndən sonra yenə respublika rəhbərinə müraciət etməyi qərara aldım. Ulu Öndər məni diqqətlə dinləyəndən sonra əlini telefona atdı. SSRİ Dəniz Donanması naziri Timofey Borisoviç Qujenkoya zəng vurdu. Heydər Əliyevin dəvəti ilə Timofey Qujenko Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Qafur Məmmədov adına Bakı Dəniz Yolları Məktəbinin 100 illik yubileyində iştirak etmək üçün Azərbaycana gəldi.

SSRİ Dəniz Donanması naziri Bakıda olarkən respublikamızın rəhbəri Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin tanker donanmasının təzələnməsi barədə məsələ qaldırdı. Nazir yaxın vaxtlarda bu problemin aradan qaldırılacağına söz verdi”. Bu görüşdən sonra Gəmiçiliyin tanker donanmasının təzələnməsinə başlandı.

“Şamxor” gəmisində yükləmə əməliyyatı

*Loading of vessel “Shamkhor”*

which required a lot of time and money. Then Heydar Aliyev offered the central government to process oil from Mangyshlak and Siberia at Baku refineries. After the proposal was approved, the Azerbaijani tankers began to bring crude oil to Absheron and carry back oil products. Thus, thanks to Heydar Aliyev, the flow of cargo increased rapidly in the basin; as a result, the Caspian Shipping Company received five 12,500-ton tankers in 1970–1975.

At the same time, the dry cargo fleet of the Caspian Shipping Company was also renewed. The dry cargo vessel “Gahraman Mehdi”, a built in the early 1970s was given to the Company. In 1971–1977, twenty dry cargo vessels were built for the Company.

The renewal of the tanker fleet became an urgent problem again in the early 1980s. Jabbar Hashimov, who led the Company for 19 years, recalled the settlement of the problem: “That the tanker fleet was outdated was repeatedly raised in the Board meetings of the USSR Ministry of the Maritime Fleet, but the issues left unheard. Our written requests were unanswered, too. After all, I decided to appeal to the head of the republic. After listening to me, Great Leader Heydar Aliyev phoned the Soviet Minister of the Marine Fleet Timofey Guzhenko. At the invitation of Heydar Aliyev, Timofey Guzhenko came to Azerbaijan to attend the 100th anniversary of the Gafur Mammadov Baku Maritime School of the Caspian Shipping Company.

The issue of renewing the tanker fleet of the Caspian Shipping Company was raised during Guzhenko’s visit to Baku. The minister promised to solve the problem soon.” The process of renewal was started after this meeting.



**Cabbar Əzim oğlu Həşimov  
(1925 – 2007)**

*Cabbar Əzim oğlu Həşimov 1925-ci il martın 15-də Göyçay şəhərində anadan olub.*

*1945-ci ildə Bakı Dəniz Yolları Məktəbinin “Gəmi sürücülüyü” fakültəsini bitirərək şturman ixtisasına yiyələnib, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin nəqliyyat donanmasına məxsus “Özbəkistan”, “Sırdarya” və digər gəmilərində üzüb.*

*C.Həşimovun təşkilatçılıq qabiliyyəti və bacarığı nəzərə alınaraq 1952-ci ilin mayında Gəmiçiliyin sahil heyətində işə cəlb olunub. 1965-ci ilədək burada böyük inspektor, bölmə rəhbəri, kadrlar şöbəsinin rəisi vəzifələrində çalışıb. O bu dövrdə həm də ali təhsil alıb – 1964-cü ildə Odessa Su Nəqliyyatı Mühəndisləri İnstitutunu “İstismarçı mühəndis” ixtisası üzrə bitirib. 1965–1968-ci illərdə Gəmiçilik rəisinin müavini, 1968–1987-ci illərdə Gəmiçiliyin rəisi, 1994-cü ildən işə ömrünün sonuna kimi Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi rəisinin müşaviri vəzifələrində işləyib.*

*Gəmiçiliyə rəhbərlik etdiyi 19 ildə C.Həşimov dənizçilik kadrlarının yetişdirilməsinə, quruculuq işlərinə, donanmanın tərkibinin təzələnməsinə, idarəetmə strukturunun təkmilləşdirilməsinə böyük əmək sərf edib. C.Həşimovun xidmətləri həm respublikada, həm də SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyində yüksək qiymətləndirilib – “Qırmızı Əmək Bayrağı”, “Xalqlar Dostluğu”, “Şərəf Nişanı” ordenləri və çoxsaylı medallarla təltif olunub, Azərbaycan SSR Ali Sovetinin Fəxri fərmanına, “Əməkdar nəqliyyat işçisi”, “Dəniz Donanmasının Fəxri işçisi” adlarına layiq görülüb.*



**Jabbar Azim oğlu Hashimov  
(1925–2007)**

*Jabbar Azim oğlu Hashimov was born on 15 March 1925 in Goychay.*

*In 1945, he graduated from the Baku Maritime School as navigator and worked on the vessels “Uzbekistan”, “Syrdarya” and other vessels of the Caspian Shipping Company.*

*Due to his organizational skills, J.Hashimov was employed in the office staff of the Company in May 1952. There he worked as chief inspector, head of department and HR director until 1965. Simultaneously, he furthered his education and graduated from the Odessa Institute of Marine Engineers in 1964. J.Hashimov worked as Deputy Chief of the*

*Company in 1965–1968, Chief of the Company in 1968–1987 and Advisor to Chief of the Azerbaijan State Caspian Shipping Company from 1994 until the end of his life.*

*Throughout his 19-year management in the Company, J.Hashimov put his efforts on staff training, construction, fleet renewal and capacity building. As his activities were appreciated both at Azerbaijani and Soviet level, Hashimov was awarded the Order of the Red Flag of Labor, Order of Friendship of Peoples, Badge of Honor and numerous medals. He was also named Honored Transport Employee and Honored Officer of the Maritime Fleet.*





Heydər Əliyev SSRİ Nazirlər Soveti Sədrinin birinci müavini işləyəndə də Xəzərdə gəmiçiliyin inkişafına xüsusi diqqət yetirir, donanmanın mütəmadi olaraq yeni gəmilərlə zənginləşməsinə çalışırdı. 1984-cü ildə Ulu Öndərin şəxsi səyi ilə Gəmiçiliyin nəqliyyat donanması keçmiş Yuqoslaviyanın Pula (Xorvatiya Respublikasında şəhər) şəhərindəki “Ulyanik” tərsanəsində inşa edilmiş “Dağıstan” tipli – istismar keyfiyyətlərinə görə xeyli fərqli və bu gün də uğurla istismar olunan gəmi-bərələrlə genişləndirilmişdi.

Həmin gəmi-bərələrdən biri Azərbaycanın görkəmli elm xadimi — Xəzərşünas-okeanoloq Qasım Kazım oğlu Gülün adını daşıyır.

Even while working as the First Deputy Chairman of the USSR Council of Ministers, Great Leader Heydar Aliyev paid special attention to the development of the shipping on the Caspian sea, trying to enrich the merchant fleet regularly with new vessels. In 1984, Heydar Aliyev helped the Company's passenger fleet receive the ferries type “Dagestan” – built in the Ulyanik shipyard of Pula (city of the Republic of Croatia), Yugoslavia; these ferries have been successfully operated up to now.

One of these ferries is named after the prominent Azerbaijani scientist, oceanologist and Caspianologist, Qasim Kazim oglu Gul.



**Qasım Kazım oğlu Gül  
(1909 – 1972)**

*Qasım Kazım oğlu Gül 1909-cu il dekabrın 31-də Şamaxı şəhərində anadan olub.*

*1919-cu ildə atası Kərbəlayı Kazım ailəsi ilə birlikdə Bakıya köçüb və on yaşlı Qasım Xəzər Gəmiçiliyində yunqa kimi fəaliyyətə başlayıb. 1924-cü ildə Bakı Dənizçilik Texnikumuna daxil olub və təhsilini bitirdikdən sonra Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində işləyib. 1931-ci ildə xüsusi göndərişlə Leningrad Su Nəqliyyatı Mühəndisləri İnstitutuna daxil olub. 1933-cü ildə "Dəniz gəmisini idarəetmə" fakültəsini müvəffəqiyyətlə bitirərək, "Mühəndis-pedaqoq" ixtisası üzrə diplom alıb. Elə həmin il 24 yaşlı Qasım Gül Bakı Dənizçilik Texnikumunun direktoru təyin edilib.*

*Böyük Vətən müharibəsi illərində Qasım Gül hərbiləşdirilmiş balıqovlayan donanmaya rəhbərlik edib və flaqman şturmanı vəzifəsini tutub. Donanmada fədakar əməyinə görə "Qafqazın müdafiəsi" medalı ilə təltif olunub.*

*Müharibədən sonra Qasım Gül Azərbaycan Dövlət Universitetinin coğrafiya şöbəsində pedaqoji işə keçib və qısa vaxtda – 1947-ci ildə namizədlik, 1951-ci ildə isə doktorluq dissertasiyasını müdafiə edib. O, 1948-ci ildə dosent, 1953-cü ildə isə professor elmi adını alıb.*

*Professor Qasım Gül 1954–1957-ci illərdə Azərbaycan Dövlət Universitetində elmi işlər üzrə prorektor işləyərkən böyük müvəffəqiyyətlərə nail olub. Elm fədasininin fəaliyyəti yüksək dəyərləndirilərək 1957-ci ildə Azərbaycan Elmlər Akademiyasının Coğrafiya İnstitutuna direktor təyin edilib. 1962-ci ildən isə ömrünün sonunadək Coğrafiya İnstitutunun Xəzər bölməsinə rəhbərlik edib. Görkəmli alim 50-dən artıq kitab və monoqrafiyanın müəllifi və həmmüəllifi olub.*

*Azərbaycanın ilk coğrafiya elmləri doktoru, coğrafiya sahəsində ilk professor, Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının ilk müxbir üzvü, ilk Xəzərşünas-oceanoloq Qasım Gül 1972-ci il mayın 31-də vəfat edib.*



**Qasim Kazim oglu Gul  
(1909–1972)**

*Qasim Kazim oglu Gul was born on 31 December 1909 in Shamakhi.*

*In 1919, his father, Karbalayi Kazim, moved with his family to Baku, where Qasim aged 10 started working as a junior in the Caspian Shipping Company. In 1924, he entered the Baku Maritime School; after graduation Qasim continued working at the Caspian Shipping Company. In 1931, he got admitted to the Leningrad Institute of Water Transport Engineering, at which he successfully finished the "Navigation" faculty and received a diploma in engineering-pedagogical specialization two years later. That year, 24-year-old Qasim Gul was appointed director of the Baku Maritime School.*

*During the Great Patriotic War, Qasim Gul head the militarized fishing fleet and became a flagship navigator. He was awarded the Medal "For the Defense of the Caucasus" for his selfless labor in the fleet.*

*After the war, Qasim Gul started his pedagogical activities in the geographical department of the Azerbaijan State University and defended his PhD thesis in 1947, doctoral dissertation in 1951. He became associate professor in 1948, professor of science in 1953.*

*Prof. Qasim Gul has achieved great successes working as Vice-Rector on Scientific Affairs at the Azerbaijan State University in 1954–1957. As his activities were highly appreciated, Prof. Gul was appointed director of the Institute of Geography in 1957. Since 1962 he head the Caspian branch of the Institute of Geography of the Azerbaijani Academy of Sciences. As an outstanding scientist, Prof. Gul authored and co-authored more than 50 books and monographs.*

*Azerbaijan's first doctor of geographical sciences, first professor in the field of geography, first correspondent member of the Azerbaijani Academy of Sciences, first Caspianologist-oceanologist Qasim Gul died on 31 May 1972.*







Yükqaldırma gücü 2500 ton olan "Azərbaycan" kran gəmisi (1980-ci ildə Almaniyada inşa olunub).

—  
*Crane vessel "Azerbaijan", with lifting capacity of 2,500 tons (built in 1980 in Germany).*

XƏZƏR DƏNİZ  
NEFT DONANMASININ  
İNKİŞAFI

—

*Development of the Caspian Sea Oil Fleet*

1970-ci ildə dənizin daha dərin qatlarından neftin istehsal edilməsi məsələsi gündəmə gələrək, donanma üçün daha güclü və geniş texniki imkanlara malik gəmilərin alınmasını zəruriyyətə çevirdi. Amma o zamanlar SSRİ gəmiqayıranlarının neftçixarma üçün tələb olunan xüsusi təyinatlı gəmiləri inşa etmək təcrübəsi olmadığından onların tikintisi xarici tərsanələrdə həyata keçirilməli idi. Bunun üçün isə böyük məbləğdə xarici valyuta tələb olunurdu.

Dənizçilərin bəxti onda gətirdi ki, Azərbaycanın idarəetmə sükanı arxasında artıq Ulu Öndər dayanırdı və Heydər Əliyevin həmin illərdə Azərbaycana rəhbərlik etməsi məsələnin həllinə imkan verdi. Məhz Heydər Əliyevin böyük səyi və qətiyyəti ilə bu məsələ müsbət həll edildi.

Ümumiyyətlə, Heydər Əliyevin Azərbaycana rəhbərlik etdiyi və SSRİ-nin ali rəhbərliyində çalışdığı illərdə Azərbaycanın ticarət və neft donanması üçün dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində inşa olunmuş 450-yə yaxın müxtəlif təyinatlı gəmi alınmışdır.

1980-ci illərin əvvəllərindən “Günəşli” yatağının mənimsənilməsinə başlandı. Bakı Dərin Dəniz Özülləri Zavodunda hazırlanan platformaların, dayaq bloklarının və neft qurğularının yatağa nəql edilməsi və quraşdırılması üçün xüsusi təyinatlı üzən vasitələr tələb olunduğunda Ulu Öndərin köməyi ilə qısa vaxtda Almaniyaya və Fransada bərjlar sifariş edildi.

Bundan başqa, keçən əsrin 80-ci illərində “Sov.İKP-nin XXI qurultayı” gəmi təmiri zavodu üçün qaldırıcı qüvvəsi 4500, 5000 və 15000 ton olan 3 üzən dokun alınması gəmilərin sualtı hissəsinin təmirinin keyfiyyətini xeyli yaxşılaşdırmağa imkan verdi. Qeyd etmək lazımdır ki, 1970–1980-ci illərdə Xəzəryanı ölkələrin sektorlarında neft-qaz yataqlarının ilkin kəşfi məhz XDND-nin gəmiləri vasitəsi ilə Azərbaycan neftçiləri tərəfindən həyata keçirilirdi.



Almaniya istehsalı olan 18000 ton yükötürən və özüboşaldan “STB-1” barji.  
*Self-unloading barge “STB-1” with loading capacity of 18,000 tonnes (built in Germany)*



The oil production at the sea became a central issue in 1970 and made it necessary for the fleet to have vessels with special technical capabilities. Since the Soviet shipbuilders had no experience in building special-purpose vessels required for oil production at that time, construction of the vessels was to be carried out on foreign shipyards, which required a large investments.

The seafarers were quite fortunate to have Heydar Aliyev as the leader of Azerbaijan. With great effort and commitment of Heydar Aliyev, the issue of Caspian Sea Oil Fleet were positively solved.

When Heydar Aliyev led Azerbaijan and was working as one of the leaders of USSR, about 450 vessels, intended for various purposes and built in different countries of the world, were purchased for merchant and offshore fleet.

The development of the Gunashli field was launched in the early 1980s. Barges were ordered in Germany and France with the help of Heydar Aliyev within a short period, when special vessels were required for transporting and installing platforms, blocks and oil rigs produced at the Baku Deep Water Jacket Plant.

Additionally, the purchase of 3 floating docks with 4500-, 5000- and 15,000-ton lifting capacity for Ship Repair Yard “The 21st congress of the Communist party of the Soviet Union” in the 1980s enabled to significantly improve the quality of the repair of the underwater parts of the vessels. It should be noted that the initial exploration of oil and gas deposits in the sectors of the Caspian states in the 1970-1980s was carried out by Azerbaijani oil worker with support of the vessels of Caspian Sea Oil Fleet.

**Cəbrayıl Xanlar oğlu Məmmədov  
(1937 – 1998)**

Cəbrayıl Xanlar oğlu Məmmədov 1957-ci ilin dekabrında Bakı Dəniz Yolları Məktəbini "Gəmi sürücüsü" ixtisası üzrə bitirib. Əmək fəaliyyətinə 1958-ci ildə Xəzər Dəniz Neft Donanmasının gəmilərində kapitanın 2-ci köməkçisi kimi başlayıb. Səy və əzm-karlılığı ilə kapitan vəzifəsinədək yüksəlib. 1966-cı ildən etibarən kran gəmilərinin sükanı ona etibar edilib.

Cəbrayıl Məmmədov 1970-ci ildə Odessa Dəniz Donanması Mühəndisləri İnstitutunun qiyabi şöbəsinin "Elektromexanika" fakültəsini bitirib. 1973-cü ildə təcrübəli mütəxəssis kimi Xəzər Dəniz Neft Donanması üçün Niderlandda inşa olunan "Süleyman Vəzirov" borudüzən gəmisinin kapitanı təyin olunub və gəmini təhvil almaq üçün bu ölkəyə ezam edilib.

Adıçəkilən gəmidə kapitan olarkən Cəbrayıl Məmmədov Kuybişev su anbarından keçməklə 2 mərhələdə – 1979 və 1981-ci illərdə çəkilən Urenqoy– Çelyabinsk–Petrovsk–Novoposkov sualtı qaz kəmərlərinin inşasında fəal iştirak edib.

1983-cü ildə "Xəzərdənizneftqazsənaye" Ümumittifaq Sənaye Birliyində dəniz nəqliyyatı şöbəsinə böyük mühəndis vəzifəsinə irəli çəkilib. Liderlik keyfiyyətlərinə, komanda yığmaq bacarığına və işgüzarlığına görə 1987-ci ildə Xəzər Dəniz Neft Donanmasının rəisi təyin edilib. 1994-cü ilədək bu vəzifədə müvəffəqiyyətlə çalışan qayğıkeş rəhbər, səmimi insan Cəbrayıl Məmmədov kollektivin böyük hörmətini qazanıb.

Cəbrayıl Məmmədov "SSRİ Neft və Qaz Sənayesinin Fəxri işçisi" (1979) olub.

1998-ci il avqustun 27-də haqq dünyasına qovuşan Cəbrayıl Məmmədovun xatirəsi bu gün də əziz tutulur.



**Jabrayil Khanlar oglu Mammadov  
(1937 – 1998)**

Jabrayil Khanlar oglu Mammadov graduated from the Baku Maritime School in 1957 with major in ship navigation. He began working in 1958 as the second mate captain on the vessels of the Caspian Sea Oil Fleet. He was then promoted to captain thanks to his diligence. As of 1966, he was working as a captain on the crane vessels.

Jabrayil Mammadov graduated from the Electromechanical faculty of the Odessa Institute of Marine Engineers in 1970. As an experienced specialist, he was appointed captain of the pipelaying vessel "Suleyman Vezirov" built in 1973 in Netherland.

He was a captain of the mentioned vessel, which was involved to the construction of underwater gas pipelines Urenqoy–Chelyabinsk–Petrovsk–Novoposkov in 1979 and 1981.

In 1983, Mammadov was promoted to the position of senior engineer of the maritime transport department of the Khazardenizneftqazsənaye (Caspian Oil & Gas Industry) Association. He was appointed chief of the Caspian Sea Oil Fleet in 1987 for his leadership qualities, team-building skills and diligence. A prominent leader, Jabrayil Mammadov, worked successfully on this position until 1994 and gained great respect of the team.

Jabrayil Mammadov was awarded with Honored Worker of the USSR Oil and Gas Industry in 1979.

Jabrayil Mammadov, who passed away on 27 August 1998 is still remembered up-to-day.

Dənizdə 195 metrədək dərinliklərdə sualtı boru xətlərinin çəkilməsini təmin edən "Süleyman Vəzirov" borudüzən gəmisi (1973-cü ildə Niderlandda inşa edilib).

Pipelaying vessel "Suleyman Vezirov" (built in 1973 in the Netherlands), laying pipelines at depths of up to 195 meters at the sea.







18 Cəbrayıl Məmmədov  
AZƏRBAYCAN 0.5 ₼



2018 AZƏRBAYCAN  
"Suleyman Vəzirov" borudüzən gəmisi

0.5 ₼



2018 AZƏRBAYCAN  
"Sirvan" kran gəmisi

0.5 ₼



GƏMIÇİLİK  
MÜSTƏQİLLİK  
İLLƏRİNDƏ

—

*Caspian Shipping Company in the years of independence*

Azad yaşamaq, müstəqil dövlətin vətəndaşı olmaq hər bir xalqın arzusudur. Lakin tarixi təcrübə göstərir ki, böyük qurbanlar bahasına əldə olunmuş müstəqilliyi qoruyub saxlamaq onu qazanmaqdan qat-qat çətindir. Xalqımız XX əsrdə milli sərvət olan müstəqilliyini iki dəfə əldə edib.

Əsrin əvvəllərində min bir əziyyətlə qazanılmış və xalqımızın dövlətçilik şüurunda müstəsna rol oynamış dövlət müstəqilliyini qoruyub saxlamaq mümkün olmayıb. Müsəlman Şərqiində ilk dünyəvi və demokratik respublika – Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti xarici müdaxilə, daxili çəkişmələr və beynəlxalq təminatın olmaması səbəbindən 23 ay sonra süqut edib.

İkinci dəfə xalqımız 1991-ci ildə tarixin verdiyi imkandan yararlanaraq yenidən öz müstəqilliyini elan etdi. Azərbaycanın öz müqəddəratını müəyyənləşdirmək prosesində keçdiyi yol bu dəfə də əzablı oldu – “Qara yanvar”, Qarabağda müharibə, Ermənistanın silahlı qüvvələri tərəfindən ölkəmizin ərazisinin 20 faizinin işğalı, doğma yurd-yuvalarından didərgin düşərək çadırlarda yaşamağa məcbur olan milyon qaçqın, sonu görünməyən insan qurbanları... Qısa zaman kəsiyində bu qədər sınağa sinə görmək həddən artıq ağır idi. Digər tərəfdən, 1991–1993-cü illərdə respublika rəhbərliyində olanların siyasi səriştəsizliyi və məsuliyyətsizliyi ölkəni idarəolunmaz vəziyyətə salmışdı. Azərbaycanı bürümüş xaos və özbaşınalıq, iqtisadi tənəzzül... müstəqilliyimizi yenidən itirmək təhlükəsi yaratmışdı.

Lakin bəxtimiz onda gətirdi ki, Vətəninə və xalqına sadıq olan Ulu Öndər Heydər Əliyev kimi dahi Şəxsiyyət vardı. Vətən oğlu belə ağır məqamda xalqın çağırışına səs verərək hakimiyyətə qayıtdı və xilaskarlıq missiyasını şərəflə yerinə yetirərək milli azadlığımızı, müstəqilliyimizi təmin etdi, hər bir Azərbaycan vətəndaşının həyatında əhəmiyyətli dönüş yaratdı. Ümummillî Liderimizin uzaqgörən, müdrək siyasəti, qətiyyət və əzmi Azərbaycana öz potensialını reallaşdırmaq imkanını verərək dövlətimizə bugünkü gerçəkliyi, yüksəliş tempini, perspektivləri bəxş etdi.

Dənizçilərimizin çox gözəl xatirindədir ki, o zaman milli donanmamızın da qorunub saxlanması və daha sonra inkişaf etdirilməsi məhz xalqımızın dahi oğlu Heydər Əliyevin sayəsində mümkün olmuşdur.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin “Nəqliyyat və rabitə müəssisələrinin Azərbaycan Respublikasının yurisdiksiyasına verilməsi haqqında” 24 yanvar 1992-ci il tarixli 39 nömrəli qərarı Gəmiçiliyin həyatında yeni mərhələnin başlanğıcını qoydu.

Freedom and independence is a desire of every people. As historical experience shows, preserving independence gained at the expense of great sacrifices is harder than actually gaining it. Our people reached independence twice during the 20th century.

The independence which was earned through difficulties at the beginning of the century and played an exceptional role in Azerbaijani statehood was impossible to maintain. The first secular and democratic republic in the Muslim East, the Azerbaijan Democratic Republic survived only 23 months because of foreign interference, internal conflicts and lack of international support.

A second historic opportunity arose in 1991, when the Azerbaijani people declared their independence again. The path to independence was more troublesome: Black January, Karabakh war, occupation of 20% of Azerbaijan's territory by Armenian Armed Forces, a million refugees forced to live in tents, thousands of casualties... It was too hard an experience in a short time. On the other hand, the incompetence and irresponsibility of the political leadership in 1991–1993 made the country uncontrollable. The chaos and economic recession in Azerbaijan... threatened the newly gained independence.

Nonetheless, the Azerbaijani people were fortunate enough to have Heydar Aliyev as their national leader. Loyal to his country, Heydar Aliyev returned to power in a difficult period and secured national independence with his historic rescue mission. The long-sighted and wise policy, determination and perseverance of the national leader brought Azerbaijan the opportunity to realize its potential and achieve the current rise.

Our seafarers also remember that preserving and further developing of the national fleet became possible thanks to Heydar Aliyev, the national leader of the Azerbaijani people.

The decision of the Cabinet of Ministers of the Republic of Azerbaijan No. 39 dated 24 January 1992 “On transferring the transport and communication enterprises to the jurisdiction of the Republic of Azerbaijan” marked a new stage for the Caspian Shipping Company.

However, during the early years of independence, when the state-building processes were still underway, attempts were made to weaken the Caspian Shipping Company by certain forces aimed at reducing Azerbaijan's influence in the Caspian Sea. It was only thanks to the Great Leader Heydar Aliyev, whose



"Əsrin müqaviləsi"nin imzalanma mərasimi. Bakı, 20 sentyabr 1994-cü il.

*Signing ceremony of the "Contract of the Century". Baku, 20 September 1994.*

Lakin gənc müstəqil dövlətimizin təşəkkül tapdığı həmin dövrdə Azərbaycanın Xəzərdəki mövqeyini zəiflətmək məqsədi güdən müəyyən qüvvələrin təsiri ilə Gəmiçiliyi parçalamağa cəhdlər göstərildi. Və yalnız Ulu Öndərin hakimiyyətə qayıdışı və qətiyyətli mövqeyi respublika üçün strateji əhəmiyyətli milli donanmanı qoruyub saxlamağa imkan verdi.

Heydər Əliyevin bilavasitə rəhbərliyi ilə hazırlanan və uğurla həyata keçirilən Azərbaycanın dövlət neft strategiyası iqtisadiyyatımızın inkişafına güclü təkan verməklə bərabər, həm də milli təhlükəsizlik maraqlarının təmin edilməsində mühüm rol oynadı. Azərbaycan onilliklər tələb edən yolu olduqca qısa bir müddətə qət edərək, bütün sahələrdə böyük nailiyyətlər əldə etdi.

return to power and decisive position preserved the national fleet that holds great significance for the nation.

Designed and successfully implemented under the direct leadership of Heydar Aliyev, Azerbaijan's national oil strategy gave a powerful impulse to the development of our economy and also played an important role in ensuring national security interests. Azerbaijan accomplished great successes in all spheres in a very short period of time that would otherwise require decades.

Implemented thanks to the great policies and political experience of the national leader, the "Contract of the Century", the revival of the ancient Silk Road and the Eurasian transport



“Böyük İpək yolu”nun bərpasına həsr olunmuş Beynəlxalq konfrans.  
Bakı, 10 sentyabr 1998-ci il.

International conference dedicated to the restoration of the Silk Road.  
Baku, 10 September 1998.

Ulu Öndərimizin dühası və siyasi təcrübəsi sayəsində reallaşan “Əsrin müqaviləsi”, “Böyük İpək yolu”nun bərpası, Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin istismara verilməsi və bu kimi digər irimiqyashlı layihələrin həyata keçirilməsi Gəmiçiliyə Xəzərdə öz aparıcı mövqeyini möhkəmləndirməyə şərait yaratdı. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikası adından Gürcüstan, Ukrayna, Qazaxıstan, Türkiyə və digər dövlətlərlə sazişlər bağlayaraq yükdaşımalar bazarını formalaşdırmağa, yük həcmi artırmağa müvəffəq oldu.

**Fakt:** *Donanmanı və nəinki donanmanı, Gəmiçiliyin özünü bir şirkət kimi tam qoruyub saxlamaq keçmiş SSRİ məkanında mövcud olan 16 gəmiçilikdən yalnız birinə – Ulu Öndərin uzaqgörənliklə həyata keçirdiyi tədbirlər və bilavasitə qayğısı sayəsində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə müyəssər olub.*

Azərbaycan Respublikası 1995-ci ilin mayında Beynəlxalq Dəniz Təşkilatına (IMO) üzv olaraq bir sıra mühüm beynəlxalq konvensiyalara qoşuldu. Azərbaycan Dövlət Dəniz Administrasiyası (indiki Dövlət Dəniz Agentliyi) təşkil edilənədək ölkəmizi bu nüfuzlu qurumda məhz Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi təmsil etdi.

corridor and other large-scale projects enabled the Caspian Shipping Company to strengthen its leading position in the Caspian Sea. The Company signed agreements with Georgia, Ukraine, Kazakhstan, Turkey and other countries on behalf of the Republic of Azerbaijan and managed to expand its market and to increase the volume of freight.

**The facts:** *Among other former Soviet countries, only Azerbaijan managed to fully preserve both the fleet and shipping company. It happened thanks to the vision and leadership of the Great Leader, Heydar Aliyev.*

The Republic of Azerbaijan became a member of the International Maritime Organization (IMO) in May 1995 and joined several important international conventions. Until the Azerbaijan State Maritime Administration now the State Maritime Agency (now the State Maritime Agency) was established, the Caspian Shipping Company represented our country in this prestigious organization.

**Fakt:** Hazırda gəmilərdə dənizçilərin həyatı və əməyi Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (IMO) 25 Konvensiyası, onlara əlavələr və həmçinin Beynəlxalq Əmək Təşkilatının (ILO) Konvensiyaları və tövsiyələri ilə tənzimlənir.

Sovet İttifaqı dağılandıqdan sonra dənizçilərimiz ali təhsil almaqda çətinliklə üzləşdilər. Problemin həllini ölkəmizdə Dəniz Akademiyasının yaradılmasında görə Gəmiçilik rəhbərliyi Ulu Öndərə müraciət etdi. Dəniz nəqliyyatı işinin təşkilini incəliklərinə kimi bilən Heydər Əliyevin bilavasitə köməyi ilə Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 iyul 1996-cı il tarixli 91 nömrəli qərarı əsasında Bakı Dəniz Yolları Məktəbinin bazasında Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası yaradıldı. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı 2000-ci ilin yanvar ayında bu ali təhsil müəssisəsini Dəniz Üzgüçülüynün Təhlükəsizliyi Komitəsinin 30-cu sessiyasında rəsmən tanıdı.

1998-ci ildən etibarən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bir sıra mötəbər qurumlara – Baltik Beynəlxalq Dəniz Komitəsinə, Qara Dəniz Hövzəsi Gəmi Sahibkarları Beynəlxalq Assosiasiyasına, Gəmilərin Beynəlxalq Sığorta Klubuna, Ticarət Liderləri Klubuna üzv oldu.

**The facts:** Currently, seafarers' live and labor on the vessels are regulated by International Maritime Organization's 25 Conventions, their supplements, as well as the International Labor Organization (ILO) Conventions and recommendations.

After the collapse of the Soviet Union, our seafarers faced difficulties in receiving higher education. To solve the problem, the Shipping Company requested Heydar Aliyev establish the Azerbaijan State Marine Academy, which was organized on the basis of the Baku Maritime School by Decree No. 91 dated 15 July 1996 of the Cabinet of Ministers of the Republic of Azerbaijan. This process took place with the direct assistance of Heydar Aliyev, who knew all the details about organizing of marine transport. In January 2000, the International Maritime Organization officially recognized this Academy at the 30th session of the Maritime Safety Committee.

Since 1998, the Caspian Shipping Company has joined numerous organizations, including the Baltic International Maritime Committee, the Black Sea Ship Entrepreneurs Association, the International Insurance Club for Ships, the Trade Leaders Club.



Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tələbələri tədris zamanı  
—  
Students of the Azerbaijan State Marine Academy

1998-ci il iyulun 17-də Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 nömrəli qərarı ilə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi adlandırıldı.

Ardıcılıqla həyata keçirilən kompleks tədbirlər daşımaların həcminə müsbət təsir göstərərək, Gəmiçiliyin donanmasının təzələnməsi məsələsini önə çəkdi. 2002-ci ildən başlayaraq donanma mütəmadi yeni gəmilərlə təchiz edildi. Dedveyti 5885 ton olan “Maestro Niyazi” quru yük gəmisi (2002), 7 min tonluq “Professor Əziz Əliyev” və “Cəlil Məmməd-quluzadə” (2003), 13 min tonluq “Prezident Heydər Əliyev”, “Babək” (2004), “Şah İsmayıl Xətai” (2005), “Koroğlu”, “Dədə Qorqud” (2006), “Zəngəzur” (2008) və 12 min tonluq “Cabbar Həşimov” (2008) tankerləri, “Qarabağ” (2005) və “Akademik Zərifə Əliyeva” (2006) gəmi-bərələri istismara verildi.

**Fakt:** Müasir Azərbaycan dövlətinin qurucusu, Ümummilli Liderin adını daşıyan “Prezident Heydər Əliyev” tankeri 2004-cü il noyabrın 3-də istismara verilib. Dəniz Nəqliyyatı Donanmasının ilk nəhəngi Rusiyanın “Krasnoye Sormovo” gəmiqayırma zavodunda tikilib. Uzunluğu 150, eni 17 metrdir. Yükgötürmə qabiliyyəti 13 min ton, sürəti saatda 12 knotdur.

*Tankerdə Gəmiçiliyin qorunub saxlanılmasında və inkişaf etdirilməsində əvəzsiz rolu olan Ulu Öndərə həsr edilmiş muzey fəaliyyət göstərir.*

Ulu Öndərimizin sarsılmaz iradəsi ilə həyata vəsiqə qazanan və sonralar layiqli varisi möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyev tərəfindən çox məharətlə davam etdirilən yeni neft strategiyası Xəzər Dəniz Neft Donanmasının da qarşısında geniş perspektivlər açdı. “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində nəzərdə tutulmuş bir sıra mühüm işlərin icrasına donanmanın müxtəlif təyinatlı – kəşfiyyat, kran, təchizat, yedək gəmiləri cəlb olundu. Qeyd etmək xoşdur ki, Ulu Öndərin vaxtilə böyük uzaqgörənliklə zənginləşdirdiyi neft donanması Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkətinin sifarişləri əsasında ən mürəkkəb – sualtı boru kəmərlərinin çəkilişi, yeni tikilmiş platformaların və dayaq bloklarının hasilat nöqtələrinə nəqli, dəniz obyektlərinin quraşdırılması və onların təhlükəsizliyinin təmin



“Prezident Heydər Əliyev” tankeri  
—  
Tanker “President Heydar Aliyev”





On 17 July 1998, by the decision No. 15 of the Cabinet of Ministers of the Republic of Azerbaijan, the Caspian Shipping Company was renamed the Azerbaijan State Caspian Shipping Company.

The consistent set of measures positively influenced the volume of transportation and brought to the agenda the renewal of the fleet. Since 2002, the fleet has been regularly provided with new vessels, including dry cargo vessel “Maestro Niyazi” (deadweight 5,885 tonnes; 2002), tankers “Professor Aziz Aliyev” (7,000 tonnes; 2003), “Jalil Mammadguluzade” (7,000 tonnes; 2003), “President Heydar Aliyev” (13,000 tonnes), “Babek” (13,000 tonnes; 2004), “Shah Ismayil Khatai” (13,000 tonnes; 2005), “Koroghlu” (13,000 tonnes; 2006), “Dede Gorgud” (13,000 tonnes; 2006), “Zangezur” (13,000 tonnes; 2008) and “Jabbar Hashimov” (12,000 tonnes; 2008), ferries “Garabagh” (2005) and “Academik Zarifa Aliyeva” (2006).

**The facts:** *The tanker “President Heydar Aliyev” named after the founder of the modern Azerbaijan, was commissioned on 3 November 2004. The first largest tanker of the Company, was built in the Krasnoye Sormovo Shipyard, Russia. Its length is 150 meters and width 17 meters. The load capacity is 13000 tons, the speed 12 knots per hour.*

*There is a museum in the tanker, dedicated to the Great Leader who played a major role in preserving and developing the Azerbaijan Shipping Company.*

The new oil strategy launched by the Great Leader and skillfully continued by President Ilham Aliyev also opened wide opportunities for the Caspian Sea Oil Fleet. A number of important projects within the framework of the “Contract of the Century” involved various types of vessels, including exploration, crane, supply vessels and tugboats. It is pleasant to note that the Caspian Sea Oil Fleet, once supplied with new vessels thanks to Heydar Aliyev, could successfully fulfill the most complicated tasks of the Azerbaijan International Operating Company on laying underwater pipelines, transporting and installing the platforms and other constructions, supporting underwater operations and etc.

olunması, dalgıç işlərinin görülməsi kimi əməliyyatların öhdəsindən layiqincə gəldi. Bununla belə, donanmanın yeniləşdirilməsi, daha müasir üzən vasitələrlə təchiz edilməsi xüsusi diqqətdə idi.

Dəniz neft yataqlarında aparılacaq işlərin miqyasını və xarakterini nəzərə alıb, 1994-cü ildə Xəzər Dəniz Neft Donanmasının gəmi təmiri zavodu, o cümlədən zavodun üzən doku modernləşdirildi. Görülən işlər zavodun potensialını artıraraq, ona təmirdən savayı, nəinki gəmiləri, o cümlədən üzən qazma qurğularını da modernləşdirmək imkanı verdi.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının gəmi təmiri zavodunda ilk olaraq "Azərbaycan" kran və "İsrafil Hüseynov" borudüzən gəmiləri modernləşdirildi.

Kran gəmisi yeniləndirilmiş bucurqadlarla lazımi yükü həm də 300 metrədən dərinliyə endirmək qabiliyyəti əldə etdi.

1990-cı ildə Finlandiyada inşa edilmiş borudüzən gəminin də imkanları xeyli artdı. Layihə üzrə 219–820 mm diametrlı boruları 10 metrdən 300 metrədən dərinlikdə düzə bilən gəmi müvafiq işlərdən sonra artıq 219–1219 mm diametrlı boruları 550 metr dərinlikdə düzmək qabiliyyətinə malik oldu.

Modernləşdirmədən dərhal sonra "Azərbaycan" gəmisi "Çıraq-1" özünlünün üst modulunun tikintisində, "İsrafil Hüseynov" isə "Çıraq-1" özünlündən sahilə kimi 177 kilometr uzunluğunda neft və Neft Daşlarına qədər 48 kilometrlik qaz kəmərinin çəkişində uğurla istismar edildi.

1997–1998-ci illərdə gəmi təmiri zavodunda "Şelf-5" yarımdalma üzən qazma qurğusu modernləşdirildi. Ümumilikdə 1200 azərbaycanlı mütəxəssisin, o cümlədən 300 zavod işçisinin cəlb olunduğu işlər 17 ay çəkdi. Üzən qazma qurğusunun istismara verilməsi ilə bağlı keçirilən təntənəli mərasimdə Ulu Öndər Heydər Əliyev iştirak edərək, qurğuya "İstiqal" adını verdi.

Neft kontraktlarının icrası ilə bağlı ixtisaslaşdırılmış gəmilərə olan tələbat Xəzər Dəniz Neft Donanmasının maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinə müsbət



"İsrafil Hüseynov" borudüzən gəmisi  
—  
*Pipe-laying vessel "Israfil Huseynov"*



Considering the scale and nature of the works to be carried out on the offshore fields, the Ship Repair Yard of the Caspian Sea Oil Fleet, including floating dock, was modernized in 1994. It enabled the plant to enhance its capacity and to upgrade not only ships, but also floating drilling rigs.

Ship Repair Yard of the Caspian Sea Oil Fleet, first upgraded the crane vessel “Azerbaijan” and pipe-laying vessel “Israfil Huseynov”.

The crane vessel gained the ability to lower the required load by up to 300 meters depth with updated winches.

The capacity of the pipe-laying vessel, built in Finland in 1990, did also significantly increase. The vessel, which had been able to lay down 219–820-mm diameter pipes at a depth of 10–300 meters could handle 219–1219-mm pipes as deep as 550 meters after the upgrading.

Immediately after the upgrading, crane vessel “Azerbaijan” was successfully operated in the construction of the upper module of the Chirag-1 platform, while Israfil Huseynov was involved in the laying of a 177-km-long oil pipeline from Chirag-1 to the shore and a 48-km-long gas pipeline to Neft Dashları (Oil Rocks).

In 1997–1998, the Shelf-5 semi-submersible drilling rig was upgraded at the Ship Repair Yard. The project involving a total of 1,200 Azerbaijani specialists, including 300 plant workers, took 17 months. National leader Heydar Aliyev, who attended the official ceremony dedicated to the inauguration of the floating drilling rig, named it Istiglal.

Having a positive impact on the financial and economic activities of the Caspian Sea Oil Fleet, the demand for specialized offshore vessels enabled it to adjust its facilities to the current requirements and to cooperate with foreign oil companies. Other Caspian states also used the services of the Caspian Sea Oil Fleet. For instance, it provided technical maintenance to Iran-Caspian drilling rig owned by Iran’s National Oil Company. In September 1998, three vessels of the Caspian Sea Oil Fleet were

təsir göstərərək, ona öz maddi-texniki bazasını günün tələblərinə uyğunlaşdırmağa və xarici neft şirkətləri ilə əməkdaşlıq etməyə şərait yaratdı. Xəzəryanı ölkələr də Xəzər Dəniz Neft Donanmasının gəmilərinin xidmətindən yararlanmağa başladı. Belə ki, neft donanması İranın Milli Neft Şirkətinə məxsus "İran-Xəzər" qazma qurğusuna texniki xidmət göstərdi. 1998-ci ilin sentyabrında Xəzərin Qazaxıstan sektorunda aparılan işlərə donanmanın 3 gəmisi cəlb olundu. Rusiyanın sifarişi əsasında Xəzərin şimalında qazma işləri aparılarkən "Zöhrab Vəliyev" və "Hövsan-5" gəmilərinin xidmətindən istifadə edildi...

Ümummilli Liderimiz Heydər Əliyevin "Əsrin müqaviləsi" ilə təməlini qoyduğu neft strategiyasının dövlətimizin və xalqımızın taleyində oynadığı əhəmiyyətli rola görədir ki, onun imzalanma tarixi tarix yazan neftçilərimizin peşə bayramı günü kimi qəbul edilib. Lakin "Neftçilər Günü" peşə bayramı çərçivəsinə sığmayaraq, bütün ölkədə ümumxalq bayramı kimi qeyd edilir. Mahiyyət etibarı ilə müstəqil dövlətimizin uzunmüddətli inkişaf və tərəqqi konsepsiyası olan neft strategiyası bu gün yeni mərhələdə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin rəhbərliyi altında uğurla davam etdirilir.

involved in the works in the Kazakh sector of the Caspian Sea. The vessels "Zohrab Valiyev" and "Hovsan-5" were used for drilling operations in the Russian sector...

The oil strategy founded by the national leader Heydar Aliyev with the "Contract of the Century" holds such a big importance in the development of our country that this date is celebrated as the professional day of Azerbaijani oil workers. However, the Oil Workers Day has long been a nationwide celebration. The oil strategy, which, as a matter of fact, is the concept of long-term development and progress of our independent state, is being successfully implemented today under the leadership of the President of Azerbaijan Ilham Aliyev.







# ÜFÜQ



“Üfüq”, “Zəfər” və “Turan” sərnişin gəmilərinin istismara verilməsi mərasimi. Bakı, 22 aprel 2016-cı il  
—  
*Ceremony of commissioning of passenger boats “Ufug”, “Zafar” and “Turan”. Baku, 22 april 2016*

# “AZƏRBAYCAN XƏZƏR DƏNİZ GƏMİÇİLİYİ” QSC-NİN YARADILMASI

—

*Establishment of the “Azerbaijan Caspian Shipping”  
Closed Joint Stock Company*

*Nəft sektorundan sonra nəqliyyat ölkə üçün ən mühüm sahədir və burada inkişaf perspektivləri çox gözəldir. Biz bütün imkanlarımızdan istifadə edərək nəqliyyat sektorunu daha sürətlə inkişaf etdirəcəyik.*

**İlham ƏLİYEV,**  
**Azərbaycan Respublikasının Prezidenti**

Nəqliyyat sistemi milli iqtisadiyyatın aparıcı infrastruktur sahəsi olub, istər ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinin etibarlı təminatında, istərsə də ölkə üzrə ümumdaxili məhsulun formalaşmasında çox mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ulu Öndərimizin rəhbərliyi ilə yaradılmış nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi konsepsiyası dövlət başçımız İlham Əliyev tərəfindən məharətlə gerçəkləşdirilərək, Azərbaycanın regionda mühüm tranzit və lojistika mərkəzinə çevrilməsi prosesini xeyli sürətləndirmişdir.

Qeyd etmək xoşdur ki, Avrasiya məkanında önəmli geostrateji mövqeyə, çoxşaxəli iqtisadi və ticarət əlaqələrinə malik Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı da bu gün inkişafının yeni, müasir mərhələsindədir.

Beş il bundan əvvəl dəniz gəmiçiliyi sahəsində yerli və beynəlxalq daşımaların artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 22 oktyabr 2013-cü il tarixli 6 nömrəli Sərəncamına əsasən, respublikada mövcud olan iki böyük donanmanın – Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanmasının birləşdirilərək yenidən təşkil olunması yolu ilə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradıldı. Yeni qurumun fəaliyyəti dövlət başçısının 10 yanvar 2014-cü il tarixli 213 nömrəli Sərəncamına müvafiq olaraq təşkil edildi.

*22.11.2014-cü il tarixində - “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin birinci ildönümündə yeni loqotipi təqdim edildi.*

*Loqotip iki variantda - göy və qızıl rənglərin çalarında verilib. İstifadə olunan göy rəngin çaları etibarlılığı, peşəkarlığı, məsuliyyəti, əminliyi, ənənələrə sadiqliyi, milliliyi və səmimiyyəti ifadə edir. Bu rəng çalarından istifadə etməklə, Gəmiçiliyin milli maraqları*

*After the oil sector, transport is the most important sphere for our country and promises big development prospects. We will use all our means to develop the transport sector more rapidly.*

**İlham ALIYEV,**  
**President of the Republic of Azerbaijan**

The transport system is a leading infrastructure of the national economy, which is crucial in ensuring the country's economic security and contributing greatly to gross domestic product. The concept on development of the transport infrastructure initiated by Great Leader Heydar Aliyev has been successfully implemented by President Ilham Aliyev, thus substantially accelerating Azerbaijan's transformation into an important transit and logistics center in the region.

It is pleasant to note that the marine transport of Azerbaijan that holds a geostrategic position in Eurasia and enjoys diversified economic and trade relations, is undergoing a new stage of development today.

According to Presidential Decree No. 6 dated 22 October 2013 aimed at enhancing local and international freight in maritime transport and increasing the competitiveness and transit potential of the country, the two largest fleets, the Azerbaijan State Caspian Shipping Company and the Caspian Sea Oil Fleet of the State Oil Company of the Republic of Azerbaijan merged into the Azerbaijan Caspian Shipping Closed Joint-Stock Company. The activities of the new organization are regulated in accordance with Decree No. 213 of the President of the Republic of Azerbaijan dated 10 January 2014.

*On 22 November 2014, the “Azerbaijan Caspian Shipping” Closed Joint-Stock Company presented a new logo on the occasion of its first anniversary.*

*The logo is presented in two variants, blue and golden. The blue shade symbolizes reliability, professionalism, responsibility, confidence, traditions, nationality and sincerity of the Company team. The golden color refers to harmony of human and nature, spiritual improvement, development and a bright future.*





qoruyan, məsuliyyəti ilə seçilən peşəkarlardan ibarət kollektivinin formalaşmış əmək ənənələrinə sadıq qalaraq, səmimiyyət və əminliklə etibarlı tərəfdaş olduğunu işdə göstərməyə həmişə hazır olduğu bildirilir. Qızıl rəng isə insanla təbiətin harmoniyasına, mənəvi təkmilləşməyə, inkişafa və işıqlı gələcəyə işarədir.

Loqotipdə istifadə olunan simvolların rəmzi mənası:

a) sahilboyu dövlətlər üçün dəniz həmişə ruzi-bərəkət mənbəyi sayıldığından, stilizə edilmiş dalğa işarələri məhz həmin mənanı bildirir;

b) lövbər ən qədim simvoldan olub, bir çox mənə çalarına malikdir. Dənizçilər üçün bilavasitə peşələri ilə bağlılığa işarədir. XIX əsrin ikinci yarısından gəmiçiliyin və dəniz ticarətinin simvolu kimi istifadə olunur;

c) sükan düzgün kurs mənasını daşıyır. Bununla bərabər, qaradaşlıq, həmrəylik simvolu kimi də tanınır. Dənizçilərin donanma ənənələrinə və dostluğa, yoldaşlığa sadıqlığını göstərir;

d) lövbərin ucluqları arasından keçən lentin üzərindəki tarix yeni qurumun təməli 1858-ci ildə qoyulmuş sələfinə - "Qafqaz və Merkuri" Səhmdar Cəmiyyətinə işarədir.

Loqotipin təsvirini mərkəzi kompozisiyanı dövrələyən Cəmiyyətin adı yazılmış lent tamamlayır.

The symbols used in the logo have following meanings:

a) Stylized waves symbolize sea, which has always been considered a blessing for littoral states;

b) One of the oldest symbols, the anchor, may take many meanings. It is a direct reference to seafarers' professions. Since the second half of the 19th century, it has been serving as a sign of shipping and maritime trade;

c) Steering wheel points to correct track, as well as brotherhood and solidarity, referring to seafarers' commitment to traditions and friendship;

d) The date on the ribbon that passes through the anchor's tips refers to Kavkazi i Merkuri Joint Stock Company (est. 1858), the predecessor of Caspian Shipping Company.

The logo's description is completed by the ribbon that circumnavigates the central composition and holds the name of the Company.

Yaradıldığı gündən “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC köklü islahatlar və struktur dəyişiklikləri apardı, fəaliyyətinin səmərəliliyini təmin etmək məqsədi ilə strateji inkişaf istiqamətlərini müəyyənləşdirdi. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 11 sentyabr 2015-ci il tarixli 273 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş strateji inkişaf istiqamətlərinə uyğun olaraq Gəmiçiliyin 1–3 illik dövrü əhatə edən qısamüddətli, 3–6 illik dövrü əhatə edən ortamüddətli və 6–10 illik dövrü əhatə edən uzunmüddətli hədəfləri müəyyən edildi və Strateji İnkişaf Proqramı hazırlandı.

Donanmaların vaxtında və lazımı gəmilərlə yeniləndirilməsi, habelə strateji inkişaf istiqamətləri üzrə digər işlər Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 7 noyabr 2016-cı il tarixli 2412 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiqlənmiş “2016–2020-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı”na uyğun olaraq mərhələli şəkildə aparılır.

Beynəlxalq korporativ idarəetmə sisteminin tələblərinə uyğun olaraq Gəmiçilikdə müvafiq normativ sənədlər, o cümlədən İdarə heyətinin rəqlamenti, Korporativ idarəetmə Məcəlləsi, Biznes Etikası Məcəlləsi, Korrupsiya ilə mübarizəyə dair Təlimat, “Qaynar xətt” əlaqə mərkəzinin fəaliyyətinə və daxili araşdırmaların aparılmasına dair Təlimat, Maliyyə və Əməliyyat nəticələrinin açıqlanması Siyasəti, KSƏTƏMM (Keyfiyyət, Sağlamlıq, Əməyin Təhlükəsizliyi və Ətraf Mühitin Mühafizəsi) və insan resursları, habelə daxili audit və risklərin idarə edilməsi üzrə sənədlər hazırlanıb tətbiq edilmişdir.

Əhəmiyyətli qərarların qəbul edilməsi prosesində şəffaflığın təmin olunmasına, maraqlı tərəflərin fikirlərinin nəzərə alınmasına xüsusi önəm verilən Gəmiçilikdə “AXDG” QSC sədrinin yanında “İctimai Məsləhətləşmələr Şurası” və eyni zamanda, aparıcı beynəlxalq korporativ idarəetmə prinsiplərinə uyğun olaraq Cəmiyyətin fəaliyyətində kollegial qərarların qəbul edilməsini təmin etmək məqsədi ilə müvafiq sahələr – satınalmalar, mükafatlandırma və risklər üzrə komitələr təsis edilmişdir.

2014-cü ildən Gəmiçilikdə maliyyə hesabatlarının beynəlxalq standartları tətbiq edilir. Həmin standartlara uyğun hazırlanmış maliyyə hesabatları hər il beynəlxalq audit-konsaltinq şirkəti “EY” (Ernst&Young) tərəfindən audit olunur. Gəmiçilik audit olunmuş maliyyə hesabatlarını rəsmi internet sahifəsində yerləşdirir.

AXDG Xəzərdənkənar hövzələrdə fəallığını artırmaq məqsədi ilə gəmiçilik fəaliyyəti üzrə zəruri sertifikatları əldə etmək

Since the first days the “Azerbaijan Caspian Shipping” CJSC has undergone radical reforms and structural changes and defined strategic directions for its efficiency. In line with the strategic development directions approved by Decree No. 273 dated 11 September 2015 of the Cabinet of Ministers of the Republic of Azerbaijan, the Company set short-term (1–3 years), medium-term (3–6 years) and long-term (6–10 years) targets and elaborated the Strategic Development Program.

Renewal of the fleet timely and with the required vessels, as well as other strategic directions of development, are carried out step by step according to the State Program for the Development of Shipping in the Republic of Azerbaijan 2016–2020, approved by Decree No. 2412 dated 7 November 2016 of the President of the Republic of Azerbaijan.

In line with the requirements of the International Corporate Governance System, relevant regulations, including the Regulations of the Management Board, Corporate Governance Code, Code of Business Ethics, Anti-Corruption Guidelines, Hot Line Call Center and In-house Survey, Financial and Operating Results Disclosure Policy, QHSE (Quality, Occupational Health, Safety and Environment) and human resources, as well as internal audit and risk management documents were prepared and put into operation.

The Company attaches special importance for ensuring collective decision-making and its transparency; thus, Public Consultations Board, as well as committees on procurement, remuneration and risk assessment were established within the Company in line with International Corporate Governance System.

The financial reports prepared in accordance with international standards first introduced in 2014 are audited annually by Ernst & Young. The audited financial statements were then posted on the Company's official website.

To obtain necessary certification for increasing its activities beyond the Caspian basin, since 2014 the Company has been cooperating with the American Bureau of Shipping, the world's leading certification organization. The Company's internal QHSE (Quality, Occupational Health, Safety and Environment) management system has been verified and certified by the American Bureau of Shipping. As a result, the Company, the Azerbaijan State Maritime Academy and the Training and Education Center were presented the 5-year ISO and ISM compliance certificates in early 2016.

üçün 2014-cü ildən dünyanın nüfuzlu təsnifat və sertifikatlaşdırma qurumu – “Amerika Gəmiçilik Bürosu” (ABS) ilə əməkdaşlıq edir. Bu qurum tərəfindən AXDG-nin daxili KSƏTƏMM idarəetmə sistemi audit olunmuş və sistemin beynəlxalq idarəetmə standartlarının tələblərinə uyğunluğu təsdiq edilmişdir. Nəticədə 2016-cı ilin əvvəlində Gəmiçiliyə, Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasına və Təlim-Tədris Mərkəzinə 5 illik ISO və ISM üzrə uyğunluq sertifikatları təqdim edilmişdir.

Strateji inkişaf istiqamətlərinə uyğun olaraq kredit reytinginin alınması üçün AXDG beynəlxalq reyting agentliklərinin “böyük üçlüyü”nə daxil olan “Fitch Ratings” şirkəti ilə əməkdaşlıq etmişdir. “Fitch Ratings” tərəfindən AXDG-nin biznes modeli təhlil edilmiş, araşdırmalar aparılmış, likvidliliyi və kredit öhdəliklərini yerinə yetirmək qabiliyyətinin dayanıqlı olduğu müəyyənləşdirilərək, 2016-cı ilin avqust ayında Gəmiçiliyə kredit reytingi verilmişdir.

Bununla bərabər, 2016-cı ildə AXDG-nin fəaliyyətində şəffahlığın təmin edilməsi, bütün maraqlı tərəflərin Cəmiyyətə dair müəyyən məlumatlardan aidiyyəti üzrə xəbərdar olması, müvafiq məlumatları əldə etməkdə hər kəsə bərabər imkanların yaradılması, habelə AXDG haqqında qeyri-dəqiq məlumatların yer almaması məqsədi ilə “Məlumatların açıqlanması Qaydaları” təsdiq edilmişdir. Qaydalara uyğun olaraq Cəmiyyət hesabat dövrü üzrə maliyyə göstəriciləri, cəlb edilmiş maliyyə vəsaitləri, müvafiq tərəflərlə bağladığı müəhim əqdlər, dividendlər, əhəmiyyətli payın əldə edilməsi və ya özgəninkiləşdirilməsi, o cümlədən Cəmiyyətin idarəetmə orqanları, vəzifəli şəxsləri və səhmdarları barədə məlumatları, fəaliyyəti ilə bağlı və dayanıqlı inkişaf üzrə nəticələri açıqlayır. Məlumatlar AXDG-nin rəsmi internet sahifəsi, digər internet resursları, mətbuat orqanları, televiziya və radio kanalları vasitəsilə yayımlanır.

Eyni zamanda, 2016-cı ildə “Maliyyə və əməliyyat nəticələrinin açıqlanması Siyasəti” təsdiq edilmişdir ki, onun da əsas məqsədləri sırasında, o cümlədən Cəmiyyətin iqtisadi siyasətinin, maliyyə və təsərrüfat fəaliyyətinin daha düzgün formalaşdırılması, gələcək prioritetlərinin tam və dəqiq müəyyən edilməsi, potensial investorların və konkret layihələrin işlənməsi üçün tərəfdaşların cəlb edilməsi qeyd olunmuşdur.

AXDG beynəlxalq korporativ idarəetmə sisteminin prinsiplərinin personal tərəfindən mənimsənilməsi və onların hazırlıq səviyyəsinin yüksəldilməsi məqsədi ilə mütəmadi olaraq xüsusi təlimlər təşkil edir. Dünyanın tanınmış şirkətləri – “Amerika Gəmiçilik Bürosu”, “EY” və “BIMCO”-nun (Beynəlxalq Dəniz-



Təlim-Tədris Mərkəzində

*Training Centre*

The Azerbaijan Caspian Shipping Company also collaborates with Fitch Ratings, a member of the Big Three international rating agencies, to obtain a credit rating in line with its development of strategy. After analyzing the Company’s business model, the liquidity and ability to meet loan commitments, Fitch Ratings provided the Company with credit rating in August 2016.

At the same time, in order to ensure transparency in the activities of the Company, to provide necessary information to all stakeholders, create equal opportunities for access to relevant information, and to avoid inaccurate information, the Information Disclosure Guidelines was approved in 2016. According to the Guidelines, the Company discloses financial performance indicators, attracted funds, significant transactions with related parties, dividends, acquisition or alienation of significant shares, including information about the Company’s executives and shareholders, developmental results. The information is published through the official web site of the Company, as well as other Internet resources, media, television and radio channels.

The Financial and Operating Disclosure Policy was approved in 2016; its main objectives includes forming more accurate economic policy, financial and economic performance of the

çilik Assosiasiyası) biznes akademiyaları AXDG-də beynəlxalq konvensiyalara, KSƏTƏMM standartlarının tələb və tövsiyələrinə, maliyyə uçotu, effektiv idarəetmə, habelə ünsiyyət və işin səmərəliliyinin idarə edilməsinə dair təlimlər keçirlər.

Səmərəli korporativ idarəetmədə əhəmiyyətli rolunu nəzərə alaraq, AXDG-də elektron sistemlərin tətbiqinə xüsusi diqqət yetirilir. Hazırda Gəmiçiliyin bütün struktur təşkilatlarını əhatə edən Vahid Mərkəzi Elektron Şəbəkəsi, “Mərkəzi Dispetçer” və “Elektron Təchizat” sistemləri quraşdırılıb, “Elektron Sənəd Dövriyyəsi” və SAP idarəetmə sisteminin bir çox modulları müvəffəqiyyətlə tətbiq edilib. Yenilərinin tətbiqi üzərində də iş aparılır. Gəmilərin sahillə rabitəsinin optimallaşdırılması üçün tədbirlər görülüb, gəmilərin mövqeyinin elektron xəritələrdə istənilən an təyin olunmasına imkan verən “Donanmanın mövqeyi” proqramı yaradılıb. 2016-cı ilin sentyabrından müştərilər Gəmiçiliyin rəsmi internet saytından elektron bilet sifariş etmək imkanından yararlanırlar.

Fəaliyyət göstərdiyi 5 ildə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC donanmasını 20 yeni gəmi ilə zənginləşdirmişdir. Onlar həm ticarət gəmiləri, həm də neft-qaz layihələrində iştirak edən müasir tipli gəmilərdir. Bura 1 ədəd Xəzərdə ən böyük yedək-təchizat gəmisi, 8 ədəd 5500 ton yükləmə qabiliyyətli quru yük gəmisi, 1 tanker, 6 təchizat gəmisi, eləcə də Bakı Gəmiqayırma Zavodunda inşa edilmiş 1 liman-yedək və 3 sərnişin gəmisi daxildir. Hazırda Gəmiçiliyin Dəniz Nəqliyyatı Donanmasında 52, Xəzər Dəniz Neft Donanmasında müxtəlif təyinatlı 212 gəmi istismar edilir.

Bakı Gəmiqayırma Zavodunda daha 4 gəminin - vaqon-TİR və sərnişin daşınması üçün nəzərdə tutulan 2 ədəd yeni nəsil Ro-Pax/Bərə tipli gəminin və 8000 ton yükləmə imkanına malik 2 tankerin tikintisi həyata keçirilir.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC Xəzərdə yeganə bərə operatorudur. 13 gəmi-bərəsi, 2 Ro-Ro tipli gəmisi var. Gəmi-bərələrdən 7-si 28 vaqon, 6-sı 52-54 vaqon götürmək qabiliyyətindədir. İnşa edilməkdə olan yeni nəsil Ro-Pax/Bərə tipli gəmilər isə 100 sərnişin, 56 vaqon və ya 50 yük maşını (TİR) tutumuna malik olub, bərə donanmasının potensialını daha da artıracaqdır.

Bərə donanmamız Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunda (TBNM) müvəffəqiyyətlə istismar edilir. Bu marşrut 2014-cü ilin fevralında Azərbaycan, Qazaxıstan və Gürcüstanın dəmir yolu və dəniz daşınmaları ilə məşğul olan müvafiq qu-

Company, setting future priorities, involving potential investors and partners for specific projects.

The Company regularly organizes specific trainings to learn the principles of international corporate governance system and to increase the personnel's capacity. The business academies of world-renowned companies, the American Bureau of Shipping, E&Y and BIMCO (International Maritime Council) hold trainings for the Company on international conventions, QHSE (Quality, Occupational Health, Safety and Environment) standards, financial accounting, effective management, communication and business efficiency.

The Company pays special attention to implementation of IT systems, which have an important role in effective corporate governance: at present, the Integrated Central Electronic Network, Central Dispatcher and “Electronic Supply systems, Electronic Document Management System and many modules of the SAP management system have been successfully implemented, covering all structural organizations of the Company. The new systems are also underway. Measures were taken to optimize vessels' communication with the shore, while the Fleet Position program which enables positioning ships's position on electronic maps was developed. Since September 2016, online ticket booking has also been available for users.

During the five years of its operation, the “Azerbaijan Caspian Shipping” CJSC renew its fleet with 20 new vessels. They are both modern commercial vessels and vessels involved in oil and gas projects. They include one tugboat (the biggest one in the Caspian Sea), eight dry cargo vessels (capacity 5500 tonnes), one tanker, 6 supply vessels, as well as a port-towing and 3 passenger vessels built at the Baku Shipyard. Currently, 52 vessels of the merchant fleet and 212 vessels of the offshore fleet are utilized in various projects.

Currently, the Baku Shipyard is building four more vessels: Ro-Pax/Ferry-type two vessels (cargo and passenger) and 2 tankers with capacity of 8000 tons.

The Azerbaijan Caspian Shipping Company is the only ferry operator in the Caspian Sea, possessing 13 ferries, 2 Ro-Ro ships. Seven ferries are capable of carrying 28 wagons, six - 52-54 wagons. The new generation Ro-Pax / Ferry ships, with a capacity of 100 passenger cars, 56 wagons or 50 trucks (TIR), will further boost the ferry fleet's potential.

“Lönkəran” gəmisi yedəkləmə əməliyyatında

*Towing operation of vessel “Lankaran”*



rumları tərəfindən yaradılmışdır. 2015–2017-ci illərdə Ukrayna, Rumıniya, Polşa və Türkiyənin aidiyyəti qurumları da bu marşruta qoşulmuşdur. 2016-cı ilin sonunda TBNM-ə hüquqi status verilərək Beynəlxalq Assosiasiya yaradılmışdır. Hazırda marşrutla Çindən başlayaraq, Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan və Gürcüstandan keçməklə Avropa istiqamətində konteyner daşımaları həyata keçirilir. TBNM tərəfindən bütün marşrut boyu vahid keçid tarifi təyin olunmuş və “bir pəncərə” prinsipi tətbiq edilmişdir. Bu dəhlizin daha da inkişaf etdirilməsi üçün iştirakçı ölkələr tərəfindən ardıcıl tədbirlər görülür. 2017-ci il oktyabrın 30-da Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi TBNM-in rəqabət qabiliyyətinin artırılması istiqamətində atılmış ən mühüm addımlardan biridir. Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu təkcə Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında deyil, Avropa ilə Asiya arasında yükdaşımalar həcmının artmasına şərait yaradır.

Bugün dəniz nəqliyyatı qiymət baxımından sərfəliliyinə və yükləmə qabiliyyətinin böyüklüyünə görə dünya yükdaşıma bazarında aparıcı rol oynayır. Belə şəraitdə rəqabətə davamlılığını qoruyub saxlamaq, daşdığı yüklərin həcmi artırmaq gəmiçilik şirkətləri üçün çox vacibdir.

AXDG 2014-cü ildə Qara dənizdə “Üzeyir Hacıbəyli” və “Natəvan” gəmilərini istismara verməklə xarici sulara fəaliyyətini bərpa etdi. Bu istiqamətdə ardıcıl və effektiv addımlar atan Gəmiçilik hazırda Xəzərdən kənarda – Azov, Qara və Aralıq dənizlərində üzən gəmilərinin sayını 13-ə çatdırıb. Onların 11-i quru yük gəmisi, 2-si tankerdir. Xarici yükdaşıma bazarlarında özünün etibarlı tərəfdaş statusunu bir daha təsdiqləməyə çalışan Gəmiçilik 2018-ci il iyunun 6-da mühüm dəniz nəqliyyatı arteriyaları üzərində yerləşən Yunanıstanın paytaxtı Afinada nümayəndəliyini açmışdır.

Gəmilərimizin xarici sulara istismarı dənizçilərimizin beynəlxalq təcrübə toplayaraq yüksəkixtisaslı kadrlar kimi püxtələşmələrinə təsir edir. Bu amil öz növbəsində Gəmiçiliyə yetkin mütəxəssislərin potensialından səmərəli istifadə etməklə, Xə-



“Bərdə” gəmi-bərəsi  
—  
Ferry “Barda”



Our ferry fleet is successfully operating on the Trans-Caspian International Transport Route (TITR). This route was created in February 2014 by relevant organizations dealing with railway and marine transportation between Azerbaijan, Kazakhstan and Georgia. In 2015–2017, the relevant organizations of Ukraine, Romania, Poland and Turkey also joined this route. At the end of 2016, TITR received legal status of International Association. At present, containers are transported on this route from China toward Europe through Kazakhstan, the Caspian Sea, Azerbaijan and Georgia. A single tariff and a “single window” were set for the whole route. Consistent measures are being taken by the participating countries to further develop this corridor. The inauguration of the Baku–Tbilisi–Kars railway on 30 October 2017 was one of the most important steps to improve the TITR competitiveness. The Baku–Tbilisi–Kars railway will increase the volume of cargo transportation not only among Azerbaijan, Georgia and Turkey but also between Europe and Asia.

Today, marine transportation plays a leading role in the world freight market, due to its affordability and high load capacity. In this situation, it is important for shipping companies to maintain their competitiveness.

The Azerbaijan Caspian Shipping Company resumed its operations beyond of the Caspian Sea by putting into operation vessels “Uzeyir Hajibeyli” and “Natavan” in the Black Sea in 2014. With its consistent and effective steps, the Company increased the number of its vessels in the Azov, Black and Mediterranean Seas. Out of 13 vessels, 11 are dry cargo ship, two are tankers.

To confirm itself as a trustworthy partner in foreign cargo markets, the Company opened a representative office on 6 June 2018 in Athens, Greece, an important hub sitting on major marine transport routes.

The operation of Azerbaijani vessels beyond of the Caspian Sea provide international experience to our seafarers and help them grow as highly qualified personnel. This factor, in turn, allows the Company

zərdə də gəmiçiliyi müasir tələblər səviyyəsində inkişaf etdirməyə imkan yaradır.

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası regionda dənizçilik sahəsində yeganə ali təhsil müəssisəsi olub, Gəmiçiliyin bilikli kadrlarla təminatında əhəmiyyətli rol oynayır. Diplomu dünyanın 170 ölkəsi tərəfindən tanınan Akademiya bir sıra nüfuzlu dənizçilik qurumlarının – Beynəlxalq Dənizçilik Ali Məktəbləri Assosiasiyasının, Sankt-Peterburq şəhərindəki Admiral S.O.Makarov adına Dənizçilik Akademiyası tərkibində fəaliyyət göstərən MDB ölkələrinin dənizçilik ali məktəblərinin Tədris-Metodiki Şurasının, Dəniz Universitetlərinin Beynəlxalq Assosiasiyasının üzvüdür. ADDA Xəzəryanı dövlətlərin Ali Məktəbləri Assosiasiyasının fəal iştirakçısı və 17 xarici ölkənin dənizçilik ali məktəbləri ilə birbaşa əməkdaşlıq edən ali təhsil ocağıdır.

Akademiya yüksəkixtisaslı dənizçi kadrları yetişdirməklə bərabər, onların ixtisasartırma və yenidən hazırlanması istiqamətində də böyük iş görür. 2014-cü ildən dənizdə işləyən mütəxəssislərin hazırlanmasını və sertifikatlandırılmasını Akademiyanın nəzdindəki Təlim-Tədris Mərkəzi həyata keçirir. Burada gəmi heyəti üzvləri və dəniz obyektlərində çalışan mütəxəssislər üçün “Dənizçilərin Hazırlanması, Sertifikatlandırılması və Növbə Çəkmələri haqqında” Beynəlxalq Konvensiyaya (DHSNÇ-78) və ona edilmiş əlavələrin tələblərinə və Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (IMO) standartlarına uyğun olaraq, xüsusi proqramlar üzrə 43 adda hazırlıq kursları keçirilir. Gəmiçiliyin donanmaları müasir gəmilərlə zənginləşdikcə, tədris prosesində yeni trenajorlardan istifadə edilir və laboratoriya şəbəkəsi genişləndirilir.

Akademiyada dənizçilik ixtisasları üzrə təhsilin bütün pillələrində (bakalavriatura, magistratura, doktorantura) müasir standartlara cavab verən tədris prosesi qurulub. Hazırda Akademiyada 3 fakültə və 7 kafedra fəaliyyət göstərir. Tələbə qəbulu 4 ixtisas üzrə aparılır. 30-dan çox laboratoriya və trenajor burada təhsil alan 1000-dən yuxarı tələbənin ixtiyarındadır.

AXDG-nin rəhbərliyi Dəniz Akademiyasının təhsildə uğurlu nəticələr əldə etmiş məzunlarının işlə təmin olunmasına, onların karyera inkişafına, təhsillərinin artırılmasına, habelə sosial müdafiəsinin gücləndirilməsinə xüsusi diqqət yetirir...

Hazırda “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti donanmasının tərkibinə və göstərdiyi xidmətlərin müxtəlifliyinə görə dünyanın seçilən gəmiçilik şirkətlərindən biridir. Doqquz mindən artıq əməkdaşı olan və özündə

to effectively utilize the potential of qualified specialists and to develop shipping in the Caspian basin in line with modern requirements.

The sole maritime college in the region, the Azerbaijan State Marine Academy plays an important role educating and training personnel for the Company. The Academy's diploma is recognized in 170 countries, while the Academy itself is a member of numerous prestigious nautical organizations, including the International Association of Maritime Universities, the Teaching and Methodological Council of Maritime Universities of the CIS countries under the Admiral Makarov State Maritime Academy in St. Petersburg. The Academy is an active participant of the Association of State Universities of Caspian Sea Region Countries and maintains direct cooperation with 17 foreign maritime universities.

Apart from producing highly-qualified seafarers, the Academy is also engaged in capacity building and retraining. Since 2014, the training and certification of offshore specialists has been carried out by the Academy's Training and Education Center, which organizes 43 maritime training courses on special programs in accordance with the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-78 as amended), its amendments and the International Maritime Organization (IMO) requirements for vessel crew members and engineers of maritime facilities. As the Company's fleet is growing with modern vessels, new training equipment is used in the learning process and the laboratory network is expanded.

The Academy provides modern education at all levels (bachelor, master, doctorate). Currently, three faculties and 7 departments function at the Academy. Students are accepted to four specializations. More than 30 labs and gyms are at the disposal of over 1000 students.

The Company's management pays special attention to the employment, capacity building and social protection of the successful graduates of Marine Academy.

At present, the “Azerbaijan Caspian Shipping” Closed Joint Stock Company is one of the world's leading shipping companies for diversity of its fleet and services. The Company that comprises over nine thousand employees, two major fleets, ship repair and shipbuilding yards, the Azerbaijan State Marine Academy and the Training and Education Center, the Caspian Maritime Transport Project and Research Institute, Production



“Üzeyir Hacıbəyli” universal quru yük gəmisi  
—  
*Universal dry cargo vessel “Uzeyir Hajibeyli”*



iki böyük donanmanı, gəmi təmiri və tikintisi zavodlarını, Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasını və Təlim-Tədris Mərkəzini, Xəzər Dəniz Nəqliyyatı Layihə-Axtarış və Elmi-Tədqiqat İnstitutunu, İstehsalat Xidmətləri və Sosial İnkişaf idarələrini birləşdirən “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətində qarşıda duran vəzifələri yerinə yetirmək üçün bütün qüvvələr səfərbər edilmişdir.

Cari ilin 14 mayında Ələt qəsəbəsində Azərbaycan Respublikası Prezidentinin iştirakı ilə Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşən Bakı Beynəlxalq Dəniz

Services and Social Development departments, has mobilized all its forces to carry out its tasks.

Opening of the Baku International Sea Trade Port Complex in Alat located at the junction of East-West and North-South transport corridors with the participation of the President of the Republic of Azerbaijan on 14 May 2018 is will also play an important role in the development of marine transport.

We are confident that more brilliant pages will be written in the glorious chronicle of the Azerbaijan Caspian Shipping Company, which looks forward to celebrating its 160th anniversary.

Ticarət Limanı Kompleksinin açılışı da dəniz nəqliyyatının inkişafında öz önəmli rolunu oynayacaqdır.

Əminik ki, 160 illik yubileyini qeyd etməyə hazırlaşan Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin şanlı salnaməsinə yeni-yeni parlaq səhifələr yazılacaqdır. Bunun üçün lazım olan hər şey var: daim yenilənən və zənginləşdirilən donanma, tarixən formalaşmış əmək ənənələri və bu ənənələrə sadıq yüksəkixtisaslı mütəxəssislər və ən başlıcası, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin uzaqgörən siyasəti ilə reallaşan nəhəng layihələrin dənizçilər qarşısında açdığı geniş perspektivlər...

Everything necessary for them is available: the constantly renewed and growing fleet, historical labor traditions, the collective work of highly qualified specialists devoted to these traditions and, most importantly, broad perspectives are opened with the large-scale projects implemented by the far-sighted policy of the President Ilham Aliyev...



2018 AZƏRBAYCAN  
"Lənkeran" yedək-techizat gəmisi 0.5m



2018 AZƏRBAYCAN  
"Nəsimi" tankeri 0.5m



2018 AZƏRBAYCAN  
"Üfuc" sərnişin gəmisi 0.5m



2018 AZƏRBAYCAN  
"Üzeyir Hacıbəyli" quru yük gəmisi 0.5m



2018 AZƏRBAYCAN  
"Neptun" üzən doku 0.5m



2018 AZƏRBAYCAN  
"Mərdekan" yedək-techizat gəmisi 0.5m



"AXDG" QSC-nin 2014-2018-ci illərdə qüvvədə olan loqotipi

2018 AZƏRBAYCAN  
Yedekleme əməliyyatı 0.5m



2018 AZƏRBAYCAN  
"Bərde" gəmi-bərəsi 0.5m



2018 AZƏRBAYCAN  
"Qubadlı" techizat gəmisi 0.5m



2018 AZƏRBAYCAN  
"Şair Sabir" quru yük gəmisi 0.5m





# BİBLİOQRAFIYA / BIBLIOGRAPHY

## Azərbaycan dilində / In Azerbaijani

Azərbaycan Milli Ensiklopediyası. "Azərbaycan" cildi (Məsul katib – akademik T.M. Nağıyev). – Bakı: "Azərbaycan Milli Ensiklopediyası" Elmi Mərkəzi, 2007. – 884 səh.

Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cild. II cild. – Bakı: "Şərq-Qərb" Nəşriyyat evi, 2014. – 472 + 8 səh. xəritə

Fərəcova M. Azərbaycan qayaüstü incəsənəti. – Bakı: "Aspoliqraf", 2009. – 384 səh.

Kərimov Ə. Xəzərdə gəmiçiliyin inkişaf tarixindən // "Xəzər dənizçisi" qəzeti. – 1984. – 25 fevral tarixindən başlayaraq

Kərimov Ə. Xəzərdə gəmiçilik (1850–1920-ci illər) // "Dəniz" qəzeti. – 1995. – 1-15 noyabr tarixindən başlayaraq

Köçərli X. Azərbaycan faşizm üzərində Qələbədə misilsiz rol oynayıb // "Xalq" qəzeti. – 2015. – 9 may. № 99

Məmmədov C.M. Dəniz əhvalatları. . – Bakı: MTR Group, 2013. – 84 səh.

Nuriyev R. Tariximizin daş yaddaşı // "Respublika" qəzeti. – 2017. – 2 aprel.

Tahirov R. Bir ömür vərəqlədim // "Xəzər dənizçisi" qəzeti. – 1984. – 11 fevral.

Tahirov R. Mustafa İmam Əli kimdir? // "Xəzər dənizçisi" qəzeti. – 1989. – 11 oktyabr.

## Rus dilində / In Russian

Алиев И.Г. Каспийская нефть Азербайджана. – М.: Известия, 2003. – 712 с.

Алексушин Г.В. Автореферат диссертации на тему: Пароходное общество "Кавказ и Меркурий", 1995.

Гаджинский М.Г. Каспийское Морское Пароходство: из века XIX в век XXI. – Б.: КМПИ, 1998 – 32 с.

Геродот. История. Серия: Памятники исторической мысли.

(Перевод и примечания Г.А. Стратановского). – Л.: Наука, 1972. – 600 с.

Евдошенко Ю.В. Из истории развития нефтяной промышленности. // Нефтяное хозяйство. – 2008. – № 6

Кушеляд Р.Д. Краткая справка по истории Бакинского судоремонтного завода имени Парижской Коммуны (по материалам Исторического архива Совета Министров Аз.ССР и архива Каспийского Морского Пароходства). 1969.

Мир-Бабаев М.Ф. Краткая история азербайджанской нефти. – Б.: Азернешр, 2009. – 376 с.

Мирзоев М.А. Морской нефтяной флот Азербайджана (страницы летописи). – Б.: Араз, 2003. – 262 с.

Мухин М. Топливо Победы: Азербайджан в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – М.: Художественная литература, 2018. – 248 с.

Раджабов Г.Дж. От пароходов до автоматизированных судов. – Б.: КМПИ, 2007. – 180 с.

Самедов В. Каспийский нефтеналивной флот (1874–1917). – Б.: Зия, 2013. – 192 с.

Славкина М.В. Первые в море // Нефтяное хозяйство. – 2008. – № 6

Эдлинский С.Ф. Каспийский транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. – М.: Морской транспорт, 1963.

## İnternet resursları / Internet resources

<http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1376976>

<http://nethash.ru/aviapromishlennoste.html?page=45>

<http://gorodok.samaratoday.ru/showNews.php?idnews=1407>

<http://samsud.ru/hroniki-samarochki/imperija-nobelei-v-samare.html>

[https://www.ourbaku.com/.../Мустафа\\_Имам-Али](https://www.ourbaku.com/.../Мустафа_Имам-Али)

# MÜNDƏRİCAT / CONTENT

Ön söz əvəzi	6	<i>Foreword</i>
Azərbaycanda gəmiçiliyin qədimliyi	8	<i>History of shipping in the Azerbaijan</i>
Azərbaycanda neft sənayesinin inkişafı	14	<i>Development of oil industry in Azerbaijan</i>
“Qafqaz və Merkuri” gəmiçilik şirkəti	18	<i>“Kavkaz i Merkuri” Shipping Company</i>
Gəmi təmiri bazasının yaradılması	24	<i>Establishment of a ship repair facility</i>
Dəniz nəqliyyatı vasitələrinin təkmilləşdirilməsi	30	<i>Improvement of maritime transport vessels</i>
Azərbaycanda ilk dəniz təhsil ocağı	36	<i>The first Maritime School in the Azerbaijan</i>
Xəzərdə ticarət donamasının milliləşdirilməsi	42	<i>Nationalization of the Caspian trade fleet</i>
Gəmiçilik Böyük Vətən müharibəsi illərində	48	<i>The role of Shipping Company in the Great Patriotic War</i>
Xəzər dəniz neft donanmasının yaradılması	66	<i>Establishment of the Caspian Sea Oil Fleet</i>

# MÜNDƏRİCAT / CONTENT

Bakı–Krasnovodsk gəmi-bərə keçidi	74	<i>Baku–Krasnovodsk ferry line</i>
Bir ad və vahid məqsəd uğrunda	82	<i>For a common name and purpose</i>
Odessa Dəniz Donanması Mühəndisləri İnstitutunun Bakı filiali	86	<i>Baku branch of the Odessa Institute of Marine Engineers</i>
Xəzər Dəniz Layihə və Elmi-Tədqiqat İnstitutu	90	<i>Caspian Project and Scientific Research Institute</i>
Gəmilərimizin üzmə coğrafiyasının genişləndirilməsi	94	<i>Expansion of navigation geography of vessels</i>
Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin donanmasının yeniləndirilməsi	100	<i>Renewal of the Caspian Shipping Company fleet</i>
Xəzər Dəniz Neft Donanmasının inkışafı	108	<i>Development of the Caspian Oil Fleet</i>
Gəmiçilik müstəqillik illərində	114	<i>Caspian Shipping Company in the years of independence</i>
“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin yaradılması	126	<i>Establishment of the “Azerbaijan Caspian Shipping” Closed Joint Stock Company</i>
Bibliografiya	141	<i>Bibliography</i>

*Layihənin müəllifi:*

Sevda Abdullayeva

“AXDG” QSC-nin İctimaiyyətlə əlaqələr departamentinin aparıcı mütəxəssisi

*Redaktor:*

Rasif Tahirov

İctimaiyyətlə əlaqələr departamentinin aparıcı mütəxəssisi, “Dəniz” qəzetinin baş redaktoru

*Mətnin ingilis dilinə tərcüməçisi:*

Rusif Hüseynov

*Dizayner:*

Hüseyn Rza-zadə

Nəriman Məmmədzadə



*Project manager:*

Sevda Abdullayeva

specialist of Public Relations Department at the Azerbaijan State Caspian Shipping Closed Stock Company

*Editor:*

Rasif Tahirov

leading specialist of Public Relations Department, editor-in-chief of Dəniz newspaper

*Translation into English:*

Rusif Huseynov

*Designer:*

Huseyn Rza-zade

Nariman Mammadzade



Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi – 160 il

“AZƏRMARKA” MMC

Azerbaijan Caspian Shipping Company – 160 year

Çapa imzalanıb: 05/10/2018  
Format: 25sm x 23sm  
Kağız: 170 gr. Təbaşirli kağız  
Qarnitur: Playfair Display  
Şerti çap vərəqi: 64sm x 90sm / 16  
Tiraj: 200 ədəd

 **CASPIGROUP** mətbəəsində çap olunub.