

A historical map of Azerbaijan in shades of pink and brown, showing rivers, roads, and various towns. The map is partially obscured by a blue background on the right side. Overlaid on the map are several images: a train of oil tank cars, a horse-drawn oil barrel cart, and a caravan of camels. The text is in large, blue, outlined Cyrillic letters.

ТЕЛЬМАН
АЙДАМЦРОВ

В Баку

ВЫВОЗ
БАКИНСКОЙ НЕФТИ
ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА

Национальная Академия наук Азербайджана
Институт истории имени А.А.Бакиханова

ТЕЛЬМАН АЙДАМИРОВ

ВЫВОЗ БАКИНСКОЙ НЕФТИ
ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА
в конце XIX – начале XX вв.

Баку – Elm və təhsil – 2014

Рекомендована к печати Ученым Советом Института истории им.А.Бакиханова Национальной Академии Наук Азербайджана

Научный редактор: зам.директора Института Истории им.А.Бакиханова, доктор философии по истории, профессор **Дж.А.Бахрамов**

Айдамиров Тельман Сабир оглу. Вывоз бакинской нефти из Азербайджана в конце XIX – начале XX вв. Баку, издательство «Elm və təhsil», 2014. – 368 с.

Книга посвящена истории политики вывоза бакинской нефти из Азербайджана. В работе, на основе анализа и обобщающих фактических данных из архивных и других материалов освещены некоторые аспекты развития нефтяной промышленности в Азербайджане.

© **Айдамиров Т.С., 2014**

ПРЕДИСЛОВИЕ

Изучение исторического прошлого способствует получению объективных знаний. Однако на практике это происходит не всегда. В бывшем СССР практически была исключена возможность объективного, непредвзятого анализа исторических событий. Более того, попытки такого рода квалифицировались как «политические ошибки» и нередко вызывали преследования, широкие компании по выявлению инакомыслящих, вплоть до репрессий. В силу этого исторического процесса в бывшем СССР, в той или иной мере, стали утрачивать научную объективность, критическую оценку исторических фактов.

С распадом СССР и образованием независимой Азербайджанской Республики в нашей стране сложилась новая ситуация, открылись широкие возможности для развития свободного творчества в исторической науке. Однако некоторые ученые историки, а также и вовсе не имеющие исторического образования лица, решили, что, наконец, наступило время полного пересмотра прошлого нашей Родины и азербайджанского народа вне зависимости от

исторических фактов.

Азербайджанские историки, обходя наиболее щепетильные моменты отечественной истории прошедшего столетия, руководствовались соображениями сугубо политического характера. Слишком сложные вопросы возникали при подходе к изучению соответствующих периодов, чтобы при ответе на них можно было быть гарантированным от впадения в идеологическую «ересь». Если они все же вынуждены были обращаться к этим крайне «опасным» историческим сюжетам, то старались твердо придерживаться исторических канонов, получивших право на существование со стороны соответствующих инстанций высшего советского руководства и уже тиражированных и «обоснованных» в работах профессиональных московских историков.

В числе важнейших недостатков азербайджанской советской историографии было и относительное «обезличивание» прошлого. Политическое, социально-экономическое, духовное развитие изображалось как результат деятельности трудящихся, некой абстрагированной от реальной жизни категории – народных масс. Вплоть до смерти Сталина существовал лишь один историко-героический персонаж – Сталин. В дальнейшем этот персонаж исчез со страниц книг и в целом управление Азербайджаном было «передовверено» высшему московскому и местному партийному руководству.

При этом они, как правило, представлялись в виде коллегиальных органов типа Центрального Комитета (ЦК), будь то ЦК КПСС или ЦК Компартии Азербайджана. Обезличен был и народ, который изображался в виде застывшей массы, вдохновленной идеей создания нового общества, успешно претворяющий ее в жизнь и постоянно выражающий восторг по поводу «светлого будущего завтра». И здесь азербайджанские историки в основном следовали московским образцам, выйти за рамки которых не решались.

Демократизация всех сфер общественной жизни Азербайджана позволила заново пересмотреть исторические процессы развития, по-новому взглянуть и оценить их значимость. Так, в газете «Азербайджан» от 9 апреля 1996 г. лидер Азербайджанской республики Г.А.Алиев обращал особое внимание на это: «Мы должны исследовать, изучить пройденный наш путь в XIX и XX веках. Мы должны определить, что приобрели и что потеряли, Это наша общая задача. Эта задача стоит перед нашими учеными исследователями».¹

В постперестроечный период азербайджанские историки сделали немало в устранении так называемых «белых пятен». Историки XX века в освещении ряда периодов в одних случаях достигли значительных успехов, заполнив зияющие пустоты в историческом знании. В других случаях содействовали существенной

трансформации представлений о прошлом в направлении приближения к истине.

В данной книге мы исходили из положения, что взаимодействие политики с экономической подсистемой общества создает систему мобилизации ресурсов. Такая система в процессе длительного функционирования и сопряженной с этим внутренней дифференциацией характеризуется накоплением значительных ресурсов власти и собственности, необходимых для стабилизации ее функционирования.

Само понимание сферы политического, по Персонсу, предполагает момент контроля над ресурсной сферой: «Мы рассматриваем какое-то явление как политическое в той мере, в какой оно связано с организацией и мобилизацией для достижения каким-либо коллективом его целей».²

Необходимыми условиями превращения той или иной политической системы в «центр политической и экономической силы», способной оказывать решающее воздействие на процессы мирового развития, являются, во-первых, масштабы ресурсной базы, во-вторых, эффективность мобилизации этих ресурсов для достижения внутри- внешнеполитических целей, и в-третьих, способность выступать мировым центром инновационной деятельности, обеспечивающим устойчивое развитие как ресурсной базы, так и эффективной системы мобилизации ресурсов.³

Формирование эффективных механизмов мобилизации ресурсов превращает данные центры из локальных в мировые, резко расширяя границы их политического и экономического влияния. С этой точки зрения очевидно, что одним из важных и необходимых признаков подобного центра является наличие мощного и эффективного механизма аккумуляирования и мобилизации ресурсов, позволяющего удерживать в зоне своего влияния огромные территории и значительные массы населения.⁴

В теоретическом плане существенно, что мобилизация и распределение основных природных, экономических, человеческих ресурсов осуществляется отнюдь не стихийно, а во многом за счет организованного государственного насилия, властных отношений и авторитета, т.е. средствами не экономики, а политики.⁵

В российской политической жизни решались вопросы использования ресурсов, в частности, все возрастающего с конца XIX в. Значение азербайджанской нефти осмысливалось по-разному. Искусство владения «нефтяным оружием» в вопросах нефтеэкспорта начала XIX–XX века давало немало поучительных примеров.

Сегодня демократизация общества дала возможность беспристрастного рассмотрения исторического прошлого, в том числе и результатов опыта пройденного пути в области политики нефтяного экспорта в Азербайджан-

ской Республике для азербайджанского народа.

На церемонии торжественного открытия основного экспортного трубопровода Баку–Тбилиси–Джейхан имени Гейдара Алиева Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев отмечал роль и значение экспорта азербайджанской нефти: «За последние 12 лет в Азербайджане только в нефтяную промышленность были вложены инвестиции на сумму 20 миллиардов долларов. Сегодня азербайджанская нефть поставляется на мировые рынки по 3-м экспортным нефтепроводам, крупнейший из которых – нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан, носящий имя Гейдара Алиева. За эти годы нефтяная инфраструктура Азербайджана обновилась, модернизировалась. В Азербайджане появились новые квалифицированные специалисты, рабочие благодаря нашей совместной деятельности, работе, проводимой вместе с иностранными компаниями».⁶

ГЛАВА I

НЕФТЬ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ И НЕФТЯНЫЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ

Нефть являлась и является одним из наиболее ценных природных ресурсов, используемых человеком. Она всегда играла огромную роль в жизни народов, на территории которых были обнаружены ее залежи. Именно поэтому нефть называют черным золотом, и ее значение для человечества ценится столь высоко.

Помимо углеводородов, в составе нефти выявлены также соединения азота, кислорода и серы. От других природных видов топлива нефть отличается более высоким содержанием водорода.

Происхождение нефти интересовало людей с давних времен. Невзирая на то, что начиная с древности и вплоть до современной эпохи компьютеров в этой области проделан немалый труд, до сих пор так и не найдено однозначного ответа на вопрос о происхождении нефти. На современном этапе актуальность этой проблемы не исчерпывается одним лишь

познанием окружающего нас мира. Прежде всего научное исследование происхождения нефти дало бы возможность выявить закономерность в распространении ее залежей.

В то же время, объяснение происхождения нефти могло бы дать ответ на многочисленные вопросы относительно возникновения нашей планеты и зарождения жизни на Земле. Именно поэтому решением этой проблемы по всему миру занимаются ведущие ученые из различных отраслей науки – химики, геологи, физики, географы, астрономы и биологи.

Еще в конце III–IV вв. с территории Азербайджана в Иран вывозили нефть. Сведения о добыче нефти на Апшеронском полуострове отмечались в рукописях арабских и иранских авторов: Ибн Мискавейха (X в.), Абу Дулафа (X в.), Якута Аль Хамави (XIII в.), Хамдуллаха Казвини (XIV в.) и др.⁷

Арабский ученый и географ Абу-л-Хасан Али ибн ал-Хусейн ал-Масуди (ум. ок. 956 г.) писал:⁸ «Суда русов разбрелись по морю и совершали нападения на Джилан, ад-Дайлам, Табаристан и Абаскун, находящийся на побережье Джуджана, на территорию, расположенную в сторону Азербайджана... Эти (суда) посещают на побережье местность, которую называют Баку. (Баку) – это промысел белого и черного цвета нефти. Только Аллах знает, где еще в мире кроме этого места есть белая нефть. Это побережье государства Ширван. В

этом нефтеносном месте есть вулкан, который является одним из источников огня. В любое время он беспокоен и высоко выбрасывает огонь». [Трактат «Мурудж аз-закат ва мадин Джавахар» («Промывание золота и рудника самоцвета»), гл. XIV].⁹

Турецкий ученый второй половины XVI в. Катиб Челеби сообщал, что вокруг крепости Баку находилось около 500 колодцев, из которых добывались белое и черное нефтяные масла.¹⁰

О бакинской апшеронской нефти первые сообщения европейцев относились к XIII веку. Одним из первых европейцев, видимо, был знаменитый венецианец Марко Поло, который отмечал факт добычи нефти – «черного золота» в районе Баку.¹¹

Около 1320 г. в своих заметках французский монах-миссионер Журден Каталини де Северак писал: «И там в одном месте, а называется оно Баку, копают колодцы, из которых извлекают и вычерпывают масло: называется оно нефть; и горячее это масло и целебное, и хорошо горит».¹²

В путевых заметках, относящихся к 1474–1479 гг., итальянца Иосифа Барбара можно было встретить следующее: «В этой части моря есть другой город Бака, откуда море называлось Бакинским, вблизи которого есть гора, изливающая черное масло, очень вонючее, употребляемое ночью в светильниках и

для втирания верблюдам два раза в год, потому что, если им не втирать его, то они болеют паршой».¹³

Еще в XVI–XVII веках, многие из побывавших в Азербайджане путешественников, купцов и дипломатов (Катиб Челеби, Адам Олеари, Эвлия Челеби, Энгельберт Кемферд и другие) в своих путевых заметках отмечали, что добыча нефти на Апшероне велась более чем из 500 колодцев. Более полно эта тема отражена в книге секретаря посольства Швеции в Иране Энгельберта Кемферда «Семь чудес Бакинского полуострова» (1863 г).¹⁴

С приходом оккупации в 1723 г в Баку русских интерес к нефти возрос. Сотрудник русского посольства в Иране Иоханн Лерх, пребывая в 1733 году в Баку, собрал обширные сведения о нефтяном хозяйстве Апшерона. Но, несмотря на это, не была дана достойная оценка возможному применению нефти. Побывавший в XVIII в. в Баку английский купец Д.Хаквей (1741 г)¹⁵ и его соотечественник Дж.Фостер отмечают,¹⁶ что в Баку густую нефть (кир) использовали для покрытия крыш местных жилых зданий.

В окрестных деревнях Баку-Балаханах, в Сураханах и Биби-Эйбате эксплуатировалось множество нефтяных колодцев. Старейшим из них является колодец «Хемфи» в Балаханах. Возникновение и начало использования этого колодца относится предположительно к началу XVI в.

В 1840 году русский губернатор Баку отправляет в Академию наук Петербурга образцы нефти для выявления ее промышленной ценности. Но в Петербурге нефть не была оценена по достоинству.

Побывавшие в XVII веке в Баку русские ученые на основе своих наблюдений отмечали, что местные жители Сураханы еще с древних времен занимались обработкой нефти примитивным способом в домашних условиях. Обработка нефти была необходима им прежде всего для освещения жилищ. В 1859–1863 гг. в Сураханах на острове Пираллахи и в Баку были построены и сданы в эксплуатацию первые нефтеперерабатывающие заводы, на которых из сырья производили керосин и парафин. В 1863–1865 гг. на основе оригинального проекта талантливого азербайджанского инженера были построены нефтеперерабатывающие заводы в Баку и Моздоке. Благодаря интенсивному развитию нефтеперерабатывающей промышленности уже к 1867 году Баку и Тбилиси были полностью освещены керосином, а в 1870 г. в Баку действовали нефтеперерабатывающие заводы. После оккупации и присоединения в 1806 г. Бакинского ханства к России вся его собственность, в том числе и нефтяные колодцы, перешли в руки царского правительства.

С ростом нефтяной промышленности на Апшероне в Баку был устремлен весь финан-

совый мир. В 90-х годах XIX века, когда по всему миру прогремели известия о мощных нефтяных фонтанах в Балаханах и Биби-Эйбате, и началась слава Баку – «города нефти и контрастов».

Огромное богатство бакинских районов нефтью привлекало к себе внимание иностранного капитала. Вкладывая колоссальные средства на развитие добычи нефти, нефтепромышленники, иностранные, русские нефтяные капиталисты более хищнически эксплуатировали рабочих, чем отечественные азербайджанские капиталисты.

В нефтяном бизнесе Баку в Азербайджане спешили утвердиться многие нефтяные и финансовые магнаты. Были такие, как «Товарищество бр. Нобель», «Каспийско-Черноморское общество» Ротшильда, «Ройял Дотч Шелл» Г.Детерлинга, а также польские предприниматели, такие как Дионий Бончковский – в 1920 г. был основателем предприятия «Золотое Руно», занимавшимся производством нефти и нефтепродуктов; Иосиф Хорвард – занимался добычей нефти, сотрудничал с обществом «Иолдашлыг» («Товарищество») барона Бергендорфа; «Полошковский» – этой фирмой интересовалась также семья Ротшильдов; поначалу фирма занималась строительством железных дорог, позже нефтепереработкой; Януар Вышинский – был нефтяным магнатом; известными капиталистами в сфере нефтяной

промышленности была семья Рыльских (отец – Ипполит, дети Онуфрий, Лев, Мария, Стефан); И.Урбанович являлся совладельцем буровой компании «Бергендорф и Урбанович», которые функционировали в Азербайджане, почти 50 лет усиленно занимались нефтяным бизнесом.

Болеслав Домбровский (Дубровский) был сотрудником факультета нефтеперерабатывающей промышленности Азербайджанского Политехнического Университета; Николай Домбровский в 1920 г. был ректором Азербайджанского Политехнического Института (ныне Азербайджанская Нефтяная Академия). Юзеф Эсман – был вторым ректором в Азербайджанском Политехническом Университете; в 1924–1956 гг. был консультантом по вопросам нефтепереработки в Азнефти, был основателем Института Энергетики Академии наук¹⁷.

С иностранными компаниями одновременно крепили и местные миллионеры, причем все они имели одинаковую биографию и вырастали из бедных слоев общества. Везение и трудолюбие были характерными чертами их успешного роста и становления.

Большую роль в экономическом и нефтяном развитии города Баку сыграли именно местные миллионеры – З.Тагиев, М.Нагиев, М.Мухтаров, Ш.Асадуллаев, Мирбабаев, Салимов, А.Кулиев¹⁸, Абдул-Гусейн Мовсумов и др.¹⁹ В городе ими были открыты десятки

банков; председателем одного из них – «Купеческого банка» являлся Гаджи Зейналабдин Тагиев. В 1884 г. нефтяные магнаты учредили свою организацию – «Совет съезда нефтепромышленников». Процветание нефтяного бизнеса давало возможность для буровых работ фирме «Мухтаров и К^о». Был создан свой синдикат «Объединение владельцев нефтеналивных шхун», судовладельцы Тагиев, Бунятов, Ашуров, Усейнов, Агабала Кулиев учредили общество по строительству Баку-Батумского нефтепровода.

Нефтепромышленниками Ф.Везировым, М.Нагиевым и Дадиани было создано «Нафталанское нефтепромышленное общество» для добычи целебной нефти.

Упоминая о периоде нефтяного бума в Баку, нужно отметить немаловажную и примечательную деталь: большинство местных миллионеров и нефтяных магнатов старого города родились в беднейших семьях. Многие из них не получили никакого образования. Но у них были жажда к успеху и способности к организации, плюс то, что они жили в уникальное время.

Простой рабочий, работая на нефтепромыслах весь день, мог прийти до процветающего промышленника благодаря фонтанам черного золота, которыми славился город Баку на Апшеронском полуострове Азербайджана. Эти люди знали истинную цену труду

и не жалели потраченные ими средства для своего народа. Именно ими впервые были заложены лучшие традиции благотворительности в Азербайджане. В течение 70 советских лет запрещалось упоминать имена этих людей, советский режим сделал все возможное, чтобы предать их забвению, но память о них сохранилась в сердцах народа и переходила из поколения в поколение, как сохранились культурные памятники архитектуры, построенные на средства, пожертвованные ими.

Краткие автобиографические сведения о некоторых из них, самых известных, нам хотелось бы особо отметить:

Гаджи Зейналабдин Тагиев, сын простого башмачника. Тагиев с детства отличался своим трудолюбием и прилежным отношением к трудовой деятельности. С раннего детства работал камнетесом, каменщиком и, накопив денег, стал подрядчиком на строительстве. Но настоящее богатство пришло к нему позже, с первой пробуренной им нефтяной скважиной. Гаджи Тагиев прожил долгую жизнь – больше ста лет, и заслужил добрую славу на многие века у своего родного города. Он безвозмездно помогал бедным и больным, и большую часть своего состояния потратил на благо своего народа и благоустройство родного Баку.

Знаменитый химик Д.И.Менделеев в Энциклопедическом словаре Ф.Брокгауза и И.Еф-

рона (1897 г.) в разделе «Нефть» посвятил Гаджи Зейналабдину Тагиеву следующие слова: «Весьма важным местным двигателем бакинского нефтяного дела должно считать Гаджи Тагиева, который с большой настойчивостью, приобретя местность Биби-Эйбат вблизи моря в Баку, начал там бурение, провел много буровых скважин, которые почти все были фонтанами, построил обширный завод прямо около добычи, завел свою русскую и заграничную торговлю и все дело вел с такою осторожностью, что спокойно выдерживал многие кризисы, бывшие в Баку, не переставая служить явным примером того, как при ничтожных средствах (в 1863 г. я знал Тагиева как мелкого подрядчика), но при разумном отношении ко всем операциям, нефтяное дело могло служить к быстрому накоплению средств». Эти строки были написаны Менделеевым не понаслышке. Он был почетным гостем в доме Гаджи Тагиева и лично общался с ним.

Более миллиона рублей потратил Тагиев на благотворительные цели. Большую материальную помощь он оказывал азербайджанской молодежи и талантливым представителям интеллигенции. На его деньги они отправлялись на учебу в университеты Москвы, Петербурга и Европы. Тагиев построил в Баку первую женскую школу – семинарию и одержал крупную победу в борьбе с религиозными деяте-

лями за открытие первой мусульманской женской школы в России. Его избирали почетным председателем благотворительных обществ (не только мусульманского, но и русского и европейского). За благотворительные деяния по высочайшему указу ему было присвоено звание действительного статского советника, равное званию генерала и контр-адмирала.

Немалую роль в развитии нефтяной промышленности сыграл созданный Теймур беком Кулибековым и Наджафгулу Мамедовым «Кавказский Торговый Дом Кулибеков и К^о». Оба они были успешны настолько, что были внесены в юбилейную книгу «300-летие царствования дома Романовых» (1913). В 1913 году ими была начата разработка нефти в Сураханах. Понимая, что цена переработанной нефти может значительно повыситься по сравнению с сырой нефтью, они открыли свой нефтеперерабатывающий завод. Затем появилось и своё пароходство, собственные вагоны-цистерны. Т.Кулибеков и Н.Мамедов имели представительства не только в Баку, но и Тифлисе, Петровске, Махачкале, Минске, Лодзи и других городах. Успешные предприниматели также являлись прекрасными отцами своих семейств.

У Теймур бека Кулибекова и его жены Уснии ханум было трое сыновей. В семейном архиве имеется интересная фотография их первенца Ашраф бека в форме немецкого кайзе-

ра Вильгельма («маленький кайзер»), сделанная во время отдыха семьи в Германии. Впоследствии он уехал на учёбу в Германию, откуда вернуться ему было уже не суждено – началась революция и путь домой ему был закрыт. В Германии он женился на немке и остался жить там. Ашраф бек умер в 1950-х годах XX в. и завещал похоронить его в Турции, так как эта земля находится ближе к его родине.

Остальных детей они потеряли в их раннем детстве. Одного ребёнка няня уронила, и он не выжил; второй мальчик умер от кори.

У его компаньона Наджафгулу Мамедова было три дочери – Иззет ханум, к рождению которой было приурочено окончание строительства дома, на входе которого была указана дата (1910 г.) и традиционное для бакинских домов латинское приветствие *Salve*. Вторая дочь Асия и младшая Мензер ханум.

Построенное на крепкой дружбе совместное дело Теймур бека Кулибекова и Наджафгулу Мамедова было для Баку уникальным явлением. Их доверие друг к другу, понимание были так велики, что они даже построили упомянутый совместный трёхэтажный дом на ул.Врангелевской 14, недалеко от дворца М.Мухтарова, где поселились со своими семьями. Оба они отличались щедрой благотворительностью.

Каждый из них окончил свою жизнь тра-

гически. Теймур бек был зверски убит армянами во время погромов в марте 1918 года. Он вынужден был уехать в город с дачи в Мардакянах за лекарством для больного сына и по дороге был убит вместе с кучером дашнаками. Их изуродованные трупы были найдены в одном из нефтяных колодцев, которые были переполнены трупами азербайджанцев. Тело Теймур бека было опознано его другом Наджафгулу беком только по личным вещам, находящимся при нём.

Наджфагулу бек тоже вскоре был зверски зарезан неизвестным убийцей в своём кабинете при загадочных обстоятельствах²⁰.

Известным азербайджанским нефтепромышленником был и Ага-Муса Нагиев, богатство которого было больше, чем у Гаджи Тагиева. Народная молва приписывала ему ряд пороков – скупость и прижимистость. Но также широко были известны пожертвования им на благоустройства столицы Азербайджана. Нагиевым было построено в центре Баку величественное здание мусульманского благотворительного общества «Исмаиллия», им был построен третий этаж реального училища, было возведено здание больницы, им была пожертвована значительная сумма на сооружение бакинского водопровода. Нагиев также шефствовал над Бакинским реальным училищем и платил за содержание 25-ти мусульманских детей.

Усилиями Ага-Мусы Нагиева, все состояни-
е которого было основано на эксплуатации
нефтяных промыслов на Биби-Эйбате, было
создано товарищество по осушению Биби-Эй-
батской бухты, и самим Нагиевым был внесен
существенный пай в эту важную акцию. Строи-
тельные работы по осушению бухты велись
интенсивно, и до 1917 г. было выполнено 70%
проектных работ. Довести дело до конца уда-
лось лишь в 1921 году. И спустя уже 90 лет
на засыпанной территории бухты функцио-
нирует нефтяной промысел.

Основателем фирмы «М. Мухтаров и К^о»
был также как и другие выходец из трудово-
го народа Муртуз Мухтаров, который в мо-
лодости возил нефть и другие грузы с про-
мыслов на арбе. В 1870 году он нанялся на
работу рабочим и прошел путь от черпаль-
щика, вычерпывая нефть из скважин, до мас-
тера. Через 20 лет, в 1890 г. Муртузом Мух-
таровым была открыта частная буровая кон-
тора, он успешно бурил глубокие для того
времени – 1000-метровые скважины. Ряд его
изобретений, особенно «станок Мухтарова»,
считались совершенными из всех существовав-
ших на рубеже XX века.

М. Мухтаров построил для себя один из
красивейших особняков в Баку, который ныне
функционирует как Дворец бракосочетаний.
Интересная деталь из его биографии. Вместе
с женой, дочкой генерала Туганова, они удоче-

рили молодую певицу Фатиму Мухтарову, ставшую звездой бакинской оперной сцены.

Миллионер Шамси Асадуллаев был родом, как и Мухтаров, из бакинского селения Амирджаны. Шамси начал свою рабочую деятельность на полях Апшерона. Разлившаяся «нефтяная река» в Баку досталась и Асадуллаеву. Сначала им был создан нефтяной промысел, а затем, использовав богатство от прибыли нефти, им был построен собственный нефтяной флот. Он уступал одной фирме – братьям Нобель, и то азербайджанский судовладелец уступал лишь по тоннажу судов для перевозки грузов. Разница состояла в том, что Асадуллаев продавал свою нефть значительно дешевле, тем самым переманивал покупателей на свою сторону.

Как писал П.Леонов, были предприниматели также внесшие в развитие промышленности Азербайджана свою лепту: «...во втором эшелоне шли десятки средних и мелких нефтепромышленников – представителей коренного населения. Владельцами промысловых участков в Сабунчах, Балаханах, Романах, Шубанах на Биби-Эйбате были Гаджи Баба Алекперов, Агасибек Ашурбеков, Али Бала Зарбалиев, Кербалай Зарбалиев, Гусейн Меликов, Г.Багиров, Т.Алиев, С.Эминов, братья Амираслановы и многие другие. Эффективно действовавших скважин, принадлежавших каждому из них, колебалось от 5 до 30, количество на-

емных рабочих – от 20 до 200. В сумме все эти промышленники давали внушительные объемы добытого жидкого топлива и полученных нефтепродуктов. Подрядным бурением занимался Шабан Рамазанов. Он имел свыше 20 бурильных и механических станков, он обеспечивал работой более чем 100 человек».

После промышленного переворота на нефтяных промыслах Баку в 70-х годах XIX столетия более десятка иностранных фирм обратили внимание на богатейший в то время нефтяной район. Одну из первых иностранных фирм в Баку можно назвать основанную братьями Нобель. Глава фирмы Эммануил Нобель в 40-е годы XIX в. купил в Петербурге механический завод и занимался производством оружия. Позже, но уже на родине, один из его сыновей, Альфред, изобрел динамит и стал организатором и владельцем многих фирм по производству динамита.

Определенный процент от своего капитала Альфред завещал в денежный фонд международной Нобелевской премии. Сегодняшние премии имеют прямое отношение к бакинской нефти. Как пишет В.Пикуль: «Не будем забывать, что сверх к своим доходам он «подсасывал» ресурсы из нефтяных скважин Баку, так что в каждой Нобелевской премии не только силы взрывов его динамита, но и свет керосиновой лампы, которой освещал жизнь

наших бабушек»²¹.

Как оказалось, в главной конторе Нобеля в Балаханах летом 1920 г. в качестве практиканта служил «динамит» другого качества – Лаврентий Берия, одновременно зарабатывая на пропитание. Как вспоминал Берия, с 1917 г. он вовлекается в активную партийную работу в Закавказье. Она перебрасывала его с места на место: из условий легального существования (в 1918 г. в Баку) в нелегальное (1920 г.) и прерывается выездом в Грузию. В том же нефтяном районе Сабунчи родился легендарный разведчик советской колониальной империи Рихард Зорге, сын нефтяного инженера, эмигрировавшего из Германии. Получил звание Героя Советского Союза спустя 19 лет после войны посмертно (с 1919 г. член компартии Германии, в КПСС с 1925 г.), внук Фридриха Зорге, одного из основателей секции 1-го Интернационала в США (в 1872–1874 гг. генеральный секретарь 1-го Интернационала). Рихард Зорге в 1930–1940 гг. находясь в качестве немецкого журналиста в Германии, Китае и Японии добывал ценную развединформацию, сообщил дату предстоящего нападения немецко-фашистских войск на СССР, количество дивизий и общую схему их плана военных действий. В октябре 1941 г. был арестован японской полицией и в ноябре 1944 г. казнен. Бакинский разведчик Рихард Зорге передал точную дату нападения фашистской

Германии на СССР, что позволило перебазировать значительные силы Красной Армии с Дальнего Востока под Москву.

«Товарищество бр.Нобель» в середине 70-х годов XIX в. приобрело в Баку несколько нефтеносных участков и небольшой керосиновый завод. К концу века они достигли максимального удельного веса в российском экспорте.

Братья Нобель владели промыслами на Биби-Эйбате, в Балаханах, Сураханах. Арендовав земли в «Черном» и «Белом городе», они построили, вложив большие средства,

нефтеперегонные заводы, сернокислотные, медеплавильные, чугунолитейные заводы, а также морские причалы. Первый нефтепровод из Балаханов в «Черный город» на нефтеперегонные заводы, построенный ими, удешевил поставку нефти с промыслов на заводы в 7 раз. Нобели первыми из нефтяных фирм стали перевозить нефть наливным способом. Корпорация построила свой наливной флот, что значительно ускорило доставку нефти в Россию, Иран, Туркестан.

Нобели не жалели средств на благоустройство поселков для рабочих и служащих своей фирмы, в Сабунчах до настоящего времени проживают тысячи нефтяников. В Балаханах и Черном городе корпорацией были открыты две школы на 50 учащихся с постоянным учительским коллективом. Рабочие корпорации были самые высокооплачиваемые на

Апшероне.

История нефтяной промышленности в историографии 70-летнего советского периода была исследована с призмы извращенной марксистской философии о развитии капитализма на бывшей территории советской империи. И по этой причине наши современники живут в противоречивое время. На наш взгляд это происходит от того, что современные историки все еще не представляют четко то время, от которого с каждым днем отдаляются все дальше и дальше. Людям разного вероисповедания и национальностей присуще оценивать деятельность значимых и малозначимых исторических персонажей сквозь призму сегодняшних реалий. В результате политизированности общества в сознании людей прочное место еще занимает унаследованный от советской эпохи идеологизированный подход к историческому прошлому, когда практически все общество втянуто в водоворот крайне противоречивого процесса формирования новой политической системы.

Определенные причины, вытекающие из состояния азербайджанской историографии, которая под престижем советской идеологии обделяла вниманием некоторые вопросы, касающиеся арендодателей, на территории которых находились нефтяные колодцы в конце XIX – начала XX веков. В вышеотмеченной краткой истории о нефтяных предпринимателях в

нефтяной промышленности излагалось о вкладывании иностранного капитала из-за рубежа в развитие бакинской нефтяной промышленности Азербайджана. Однако в историографии Азербайджана и других стран не раскрывались вопросы механизма и условий договоров между местными владельцами территорий, где находились нефтяные залежи.

Об одном таком арендодателе в ту историческую эпоху мы хотели бы упомянуть. Это сабунчинский миллионер Абдул-Гусейн Мовсумов. Он был обладателем нефтяных участков и заключал договора с компанией братьев Нобель об использовании на своей территории нефтяных колодцев на своих условиях. Абдул-Гусейн Мовсумов был набожным человеком, хорошо знал законы ислама и коран, и, как оказалось, в делах аренды нефтяных участков хорошо разбирался и получал от братьев Нобель часть средств золотом у себя в Сабунчах. Большую часть вкладывал в банк Нобелей на проценты. На средства, которые он получал, им были построены 12 домов для сельчан и приглашенными из Ирана мастерами и строителями уникальная баня, которая обогревалась с помощью одной свечи. На территории, принадлежавшей Мовсумову, было построено общежитие для рабочих нефтяников на средства Мовсумова и Нобеля.

С оккупацией Азербайджана и всех нефтяных районов Баку Красной Армией, дашна-

ками и большевиками в Сабунчах проливалась кровь и грабилось местное население. В те тяжелые дни Абдул-Гусейн Мовсумов собственноручно подписал документ о сдаче всего своего имущества, – движимого и недвижимого, в пользу оккупантов, чтобы семью не трогали, оставив для семьи маленький дом со двором, однако советские представители власти учинили грабеж, забрав остатки роскоши в маленьком семейном доме. После нашествия Абдул-Гусейн Мовсумов получил обширный инфаркт, после этого он еще прожил две недели за счет спортивного организма и телосложения, так как он был национальным борцом международного класса.

В Баку были многие другие нефтяные арендодатели, на которых практически не обращалось внимания советской исторической элитой, со стороны которой запрещалось заходить вглубь исследований и работать над национальными промышленными арендодателями, а их было немало.

Однако несмотря на то, что корпорация Нобель выросла и была превращена в крупнейший концерн, она не смогла монополизировать азербайджанскую нефтяную промышленность. В честной конкурентной борьбе были усилены и представители местного капитала.

Совместные действия, которые были предприняты азербайджанскими предпринимате-

лями, такими как Гаджи З.Тагиев, Ш.Асадуллаев, А.Нагиев, М.Мухтаров, Усейнов и другие, был организован ряд организаций, таких как «Бакинский стандарт», «Союз керосинозаводчиков» и др., противостоящих иностранным корпорациям.

От прибыльной бакинской нефти не остался в стороне и известный французский банкир Альфонс де Ротшильд. Он не занимался добычей нефти, в Баку и Грозном он имел небольшие промыслы, которые приносили немало прибыли. Однако его фирма скупала акции Батумского нефтепромышленного и торгового общества и на этой основе было создано «Каспийско-Черноморское общество». Для торговли с Англией Ротшильдом была организована компания «Мазут» и были созданы пункты для продажи керосина на реке Волга. И всюду шла торговля бакинской нефтью.

Ротшильд с Нобелем объединился в 1901 г. в новосозданный концерн «Нобель-Мазут». Только в 1901 г. было перевезено 43% мазута, 57% керосина и 67% технических масел, полученных из бакинской нефти. В период спада добычи в 1912 г. Ротшильд продал свои нефтяные и торговые предприятия англо-голландскому тресту «Ройал Дойтч Шелл». Построенные Ротшильдом здания в Баку остались и сейчас.

Среди зарубежных промышленников, участ-

вовавших в освоении нефтяных запасов Баку, видное место занимал Вишау Яков Васильевич (Джеймс) – нефтепромышленник и банкир, переселившийся в конце XIX века из Великобритании в Россию. Он был членом совета Азовско-Донского коммерческого банка. Одновременно являлся ответственным агентом в России английских фирм:

- «Австралийско-Майкопское нефтяное общество»,

- «Атсабарские медные копи»,

- «Бакинское общество русской нефти»,

- «Общество антрацитовых копей «Вальяно»,

- «Кавказское общество для добывания и обработки солодкового корня»,

- «Соединенное русское нефтяное общество»,

- «Спасское общество медных руд»,

- «Международный Майкоп»,

- «Челекенское нефтяное общество».

Член правлений:

- «Биби-Эйбатского нефтяного общества»,

- Сысертского горного округа,

- «Российского горнопромышленного коммиссионного общества»,

- «Рижского общества срочного пароходства».

10 июля 1898 года было "высочайше" утверждено положение Комитета министров, которым «было разрешено приобрести и эксплуатировать»

тировать готовые промыслы, принадлежавшие бакинскому 1-й гильдии купцу Тагиеву, переуступленные последним английскому подданному Вишау...».

Однако, как показала история, правительствами тех или иных государств велась борьба с монополиями, но делалось это в цивилизованных формах, используя законы, налоги и т.д. для сохранения динамического равновесия. Бурное развитие нефтяного Баку создавало политико-экономическую ситуацию, привлекавшую со всех концов голодной России рабочую силу, тем самым способствуя формированию многонационального бакинского рабочего класса. Только за последнюю четверть XIX в. численность населения города Баку увеличилась в 7,4 раза.

Однако надо отметить, что предприниматели не были такими жестокими, как их представляла коммунистическая пропаганда. Были выражения такие как «расстреливали и топили в крови всеобщие стачки», и оголенный экстремизм относился к разному роду групп революционного направления. Наоборот, бакинские предприниматели считали, что цивилизованные забастовки оздоравливали производство. Интересна телеграмма в этом аспекте, посланная бакинскому отделению директоров и распорядителям «Товарищества бр. Нобель»: «Спокойная забастовка полезна для цен. Поэтому избегайте всякого насилия».

Цивилизованным достижением согласия был первый коллективный договор, заключенный между рабочими и предпринимателями, от 30 декабря 1904 года. Этот первый договор в народе был назван «мазутной конституцией».

Можно отметить и архивный документ, где указаны расходы произведенные во время забастовки на нефтяных промыслах «Товарищества бр. Нобель» с 27-го июля по 18 сентября 1913 года, которые были предъявлены не бастующим рабочим, а градоначальнику царского правления, для оплаты с их казны (ГААР, ф 21005, оп.3, д.1, л.2–2 об.).²²

Спокойные экономические забастовки социал-демократы и большевики превращали в разрушительные политические забастовки с ярко выраженным экстремизмом.

ГЛАВА II

ВЫВОЗ БАКИНСКОЙ НЕФТИ ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в. – 1920 г. XX в.

В XIX в. Азербайджан, Грузия, Армения были оккупированы и присоединены в состав Российской империи. После окончательного присоединения всего Южного Кавказа к России в регион направлялись разные экспедиции, которые изучали географию и экономические ресурсы на местах.

После присоединения к России начался прирост населения за счёт переселенцев. Так, всё население Южного Кавказа в 1800 г. было 140.000 чел., оно в 1866 г. выросло до 2.640.000 чел. Естественно, изменилось городское и сельское население. В 1886 г. численность населения Баку составляла 141 тыс. человек, т.е. по сравнению с 1859–1864 гг. было в 7 раз больше.

С развитием капитализма Азербайджан вовлекался в российский и мировой рынок. Но т.к. на Южном Кавказе и Азербайджане

путей было недостаточно, изыскивались дополнительные меры для связи с внешним миром.

В 70-х годах XIX в. Азербайджан стал интересовать своей нефтью иностранный капитал. В Баку были основаны крупные нефтепромышленные фирмы с зарубежными предпринимателями – братьями Нобель, Ротшильдом, Вишау и др. В результате вложения крупного капитала был осуществлен промышленно-технический переворот, началось ударное бурение, заменившее старые нефтяные колодцы. Ручной труд в бурении стал заменяться паровыми двигателями. Это было важным событием в истории азербайджанской нефтяной промышленности. Началось строительство железных резервуаров. Если в 1880 г. в Баку нефтеперерабатывающей промышленностью выпускался только керосин, то в дальнейшем производились мазут, смазочные масла, а затем и бензин.²³

Перевозить растущее количество нефти в Баку на расстояние 20–25 км с нефтепромыслов Балаханы–Сабунчи–Сураханы для перерабатывающих заводов и в Бакинский порт с дальнейшей транспортировкой Каспийским морем, на арбе и живым транспортом, было невозможно. Несмотря на близость нефтяных источников от Баку, доставка нефти на арбах почти вдвое превышала стоимость самой нефти, достигнув 8 и даже 9 копеек за пуд

сырой нефти не свыше 4 коп.²⁴ Была необходимость в дешевом и удобном виде транспорта и в Бакинский порт с дальнейшей транспортировкой Каспийским морем. Таким видом оказался железнодорожный.

16 июня 1878 г. был составлен проект, утвержденный указом царя, которым было разрешено обществу «Поти-Тифлисская железная дорога» строительство железнодорожной линии от ст. Баку до ст. Сабунчи и Сураханы, о разрешении было уведомлено Бакинским губернатором 20 ноября 1878 г. Проект состоял из 25 верст железных дорог широкой колеи. Однако строительство длилось более полутора лет, и открытие бакинского нефтяного участка железных дорог было осуществлено лишь 20 января 1880 г. Были введены в эксплуатацию: Баку–Сабунчи протяженностью 12 верст 224 сажени; Сабунчи–Сураханы – 6,5 верст; ст. Баку–нефтяная пристань – одна верста 300 сажений; Балаханская ветка – 3 версты 312 сажений; соединительная дорога длиной в 445 сажений для пропуска поездов из Баку в Сураханы без въезда на станцию Сабунчи. Стоимость затрат на строительство железных дорог Бакинского нефтяного участка определялась в 78 тысяч металлических рублей (без стоимости рельсов и подвижного состава).²⁵

Впервые в мире нефтепродукты транспортировались по этой линии в железных цистернах. Однако с развитием трубопроводной

сети на Апшероне в дальнейшем по этой линии перевозили рабочих из Баку на промыслы и обратно.

Рост промышленности в Азербайджане приводил к расширению разработок естественных богатств, что послужило основой для согласия царской администрации на строительство железных дорог в нескольких направлениях. Были осуществлены изыскательские работы для строительства железной дороги: Тифлис–Нафтлуги–Акстафа–Дзегам, Елизаветполь–Араклы (Евлах)–Уджары–Кюрдамир, Аджикабул, Аляты, Баладжары–Баку.

Интенсивное строительство железных дорог давало возможность для дальнейшего развития нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности, росту добычи и других ископаемых. Через Баку перевозились грузы из Ирана и Средней Азии в Центральную Россию; с другой стороны, из-за Каспия в Тифлис и Батуми и далее за границу. Это повлияло на рост грузооборота на железной дороге. Только в 1890 г. было отправлено более 50 млн. пудов груза со станции Баку, с других железнодорожных станций Азербайджана 21 млн. пудов.²⁴

Перевозка нефти по железной дороге в цистернах, количество которых достигло 5394 единиц, была намного дешевле, чем перевозка её гужевым транспортом. Так, например, перевозка 1 пуда нефти из Баку в Лондон

стоила 72,45 коп. Поэтому с 1877 г. по 1894 г. транспортировка нефти увеличилась в 50 раз. Тогда как мировая добыча в 1893 г. составляла 735 млн. пудов, из коих 387 млн. пудов отправлялось в Америку, 338 млн. пудов в Россию. Главным поставщиком нефти являлся Баку. Соответственно возрастали и доходы железной дороги.²⁵

С открытием Баку–Тифлисской железной дороги, соединяющей два моря – Каспийское и Чёрное, был возможен массовый выход продукции бакинской нефтяной промышленности на рынки Центральной России, а также мира.

Выдающийся просветитель-демократ Гасан бек Зардаби, чутко заметивший новые веяния в экономической жизни Азербайджана, считал строительство Баку–Тифлисской железной дороги вторым после нефтяной промышленности важнейшим фактором, оказавшим сильное влияние на экономику Азербайджана.²⁶

За последнюю четверть XIX в. численность населения города увеличилась в 7,4 раза (с 15.105 до 111.904 чел.), соотношение местного и пришлого населения в Баку выглядело так: местное – 36%, пришлое – 64%. Среди пришлого населения русские составляли 34,8%, армяне – 17,1%, немцы – 2,2%, евреи – 1,7%, поляки – 0,8% и т.д.²⁷ Столь высокая доля русских и армян в составе городского населения определялась не только экономическим

развитием, но и сущностью переселенческой политики царизма.

В результате работоспособность железнодорожного транспорта в 1906 г. несколько снизилась, и экспорт нефтепродуктов из Баку составлял всего лишь 330,9 млн. пудов.²⁸

На протяжении железнодорожной линии были построены 3 больших, 10 маленьких станций, 5 полустанций, многочисленные искусственные сооружения, в том числе 15 больших мостов, 2 туннеля.²⁹

Необходимо отметить, что сразу после сдачи в эксплуатацию железной дороги Улуханлы–Джульфа, она стала играть значительную роль в перевозках грузов в Иран. Уже в первом 1908 г. станция Джульфа приняла для отправки в Иран 1.509.610 пудов груза, в том числе 237.555 пудов белой нефти (керосина).³⁰

В годы Первой мировой войны и последовавшего за ней распада Российской империи Кавказ, и в частности Азербайджан, представляли собой арену для ожесточенных военно-политических междоусобиц противостоящих друг другу военно-политических альянсов того времени. Борьба шла не только за обладание богатейшими в мире нефтяными ресурсами, но и за воцарение на важнейшем геостратегическом плацдарме. На фоне формировавшихся тогда на Южном Кавказе национально-государственных образований противоборствовавшие между собой державы прилагали си-

лы и знания, направленные на обладание Баку, который был не только источником, составлявшим три четверти общероссийской, но и 15% общемировой добычи «черного золота», но, и самое главное, был и есть «воротами на Восток». К тому же важным стратегическим фактором было прохождение через территорию Азербайджана основных магистральных железнодорожных линий, соединяющих Южный Кавказ с севером и югом России.

Стремление к установлению контроля над Баку и Каспием являлось одним из приоритетных направлений британской политики, так как в период Первой мировой войны на долю Англии приходилось 60% всех капиталовложений в бакинские нефтепромыслы.³¹

В результате на восточном и южном направлениях Южно-Кавказской (Закавказской) железнодорожной линии объём перевозки грузов был многократно увеличен. Даже после остановки коммерческих специальных (экстренных) грузовых перевозок, связанной с началом военных операций на Кавказе, эти железнодорожные линии работали очень напряженно. Перевод парка вагонов-цистерн, используемых для перевозки всего керосина (белой нефти) и бензина, военного министерства³² был очередным шагом, тем самым способствовал улучшению обеспечения фронта, военных предприятий топливом.

Только в 1915 г., после доставки дополни-

тельных паровозов и вагонов, относительно повысилась способность грузопропускаемости железных дорог на Кавказе. В этот период железная дорога Баку–Тифлис в течение дня (ежедневно) принимала и отправляла 16, а железная дорога Тифлис–Александрополь принимала и отправляла 13 поездов военного назначения.³³

Потребности Кавказского фронта росли более высокими темпами. Нижеследующие цифры свидетельствуют об этом:

По Южно-Кавказской железной дороге в 1913 г. были перевезены 331013 военных. В 1914 г. эта цифра достигла 968.876, а в 1915 г. – 1.599.176.³⁴

А положение в области перевозки грузов военного назначения было: в 1913 г. – 4034793 пудов; в 1914 г. – 17839089 пудов; в 1915 г. – 75002517 пудов.³⁵

Первая мировая война выявила, что в масштабе Российской империи железные дороги являются более слабым звеном в экономике. Интенсивная эксплуатация железнодорожного транспорта, работа передвижных средств без паровозов. В январе 1917 г. по всей империи 17,5% паровозов 6,9% грузовых вагонов были в негодном состоянии для эксплуатации.³⁶ В результате этого на железнодорожном транспорте кризис ещё больше углубился. Как отмечает видный исследователь периода капитализма истории России А.Л.Сидоров,

кризис железнодорожного транспорта был главной причиной общего кризиса, окутавшего всю империю накануне Февральской революции 1917 г.³⁷

Последствия Первой мировой войны привели к секретной англо-французской конвенции, от 23 декабря 1917 г. в Париже, по которой Россия была поделена на «зоны действий», английскую долю составляли Дон, Северный Кавказ, Южный Кавказ (Закавказье) и Туркестан.³⁸ При этом английский кабинет уделял Баку и Каспию особое внимание, как имеющим «большое военное, политическое и экономическое значение».³⁹ В декабре 1917 года состоялось решение английского кабинета о посылке в Баку и Южный Кавказ для охраны безопасности нефтяных районов.

В условиях войны между двумя крупнейшими блоками – Антантой и Тройственным Союзом и появления нового враждебного к обеим группировкам военно-политического фактора – советской России, борьба за установления контроля над важнейшим в стратегическом отношении Баку, добывающий 15% мировой нефти приобретал приоритетный характер в политике на Среднем Востоке. В Баку были сосредоточены десятки нефтеперерабатывающих заводов и других крупных предприятий. Как важным военнoстратегическим фактором было прохождение через территорию Азербайджана основных магистральных

железнодорожных, шоссейных и грунтовых дорог, соединяющих Южный Кавказ с Севером России. Кроме этого Баку являлся наиболее крупным портом на Каспии.

Водный транспорт в Азербайджане имел глубокие корни своей истории. Это было связано с тем, что Азербайджан находится на берегу Каспийского моря. Развитие торговли и рыболовства в Акватории Каспийского моря, возникновение политических и военных связей, возникновение и расширения больших нефтепромышленных предприятий строительство заводов и фабрик в Баку, расположение на географически благоприятном месте Каспийского моря.

Баку являлся одним из важнейших портовых городов на берегу Каспийского моря. Ввиду того, что Бакинский порт имел огромное значение, Каспийское море иногда именовалось «Бакинским морем». Самыми лучшими на Каспийском море считалось Бакинские корабли с женскими именами «Мария», «Тамара», «Анна».⁴⁰ Сухопутные караванные дороги, и водные пути объединялись в таких городах как Баку и Шабран. Караванная дорога проходила из Шемахи в Баку и оттуда по Каспийскому морю достигала реки Волга. Другая дорога проходила по Танлейскому ущелью из Шемахи в Шабран, а после по Каспийскому морю достигла Астрахани.

Бакинский залив имел достаточную глубину,

благоприятные места для пришвартовывания судов, а также хорошо защищенный от сильных ветров. Голландский путешественник Карнелий в своих путевых заметках писал: «В Баку есть очень хороший порт».⁴¹ В книге «Обозрение российских владений за Кавказом» отмечается, что «Баку имеющий лучший порт на Каспийском море, был торговым центром России и всех (Южно-Кавказских) Закавказских (владений)».⁴² В Баку более 100 семей занимались торговлей. В заметках П.Зубова читаем: «Бакинский порт, где сосредоточены торговые связи с Ираном и Восточной части Кавказа, является главным пунктом всего Ширвана».⁴³

В связи с развитием торговли корабли азиатских и европейских стран, военные и торговые суда России регулярно плавали на Каспийском море и причаливались в бакинском порту. Водный транспорт России был особенно развит на Каспийском море. К.Маркс отмечая, что «ни одна великая нация не была так далека от всех морей, как при начале империи Великого Петра».⁴⁴

Азербайджан занимал видное место в мировой торговле в связи с расширением внутренней и внешней торговли. В середине XIX в. был значительно развит город Баку, где был лучший порт на берегу Каспийского моря. В то время между портами Баку и Астрахани была создана широкая судоходная

связь на Каспийском море. Из Азербайджана по Каспийскому морю в Среднюю Азию, Россию, Венецию, Иран, Ирак, Сирию и в другие страны вывозили нефть, металлы, соль, рыбу, сельскохозяйственные товары, сухофрукты, оливки, шафран и шёлк. Добываемые в Азербайджане нефть и соль перевозились водным транспортом.⁴⁵ Торговые связи внутри страны поддерживались сухопутными караванными дорогами, но и широко использовались морской и речной транспорт. В Ленкоране, Ниязбаде, Шабране и в Сальянах имелись благоприятные места для прибытия и стоянки удобные пристани хорошие порты для водного транспорта.

На Каспии появились в 30-40-х годах XIX в. первые суда и железные баржи изготовленные по заказу правительства за границей.⁴⁶ В 1846 г. было основано казенное пароходство, а вслед за этим появились частные паровые суда. Водный транспорт помогал втягиванию Азербайджана во всероссийский рынок, способствовал развитию экономики Азербайджана, в том же 1846 г. здесь появился первый пароход.⁴⁷ На Каспии в 1852 г. уже плавали 30 пароходов общей мощностью 3760 л.с.⁴⁸ однако в перевозках Бакинской нефти они не участвовали, т.к. пароходовладельцы опасались брать огнеопасный груз.

Старые парусные суда с 1864 г. плавающие на Каспии, стали разбирать и продавать на

дрова, а взамен строить по всем правилам корабельной архитектуры⁴⁹ так называемые «белые шхуны».⁵⁰ Шестнадцать таких шхун плавало в 1866 г., а 1869 г. их было уже 40.⁵¹ Парусные суда новой конструкции были быстройходнее, совершали больше рейсов и брали больше груза до Астрахани, что несколько удешевило морские фрахты.⁵²

Исторические и экономические предпосылки развития водного транспорта на Каспийском море и его базирования в Баку и на Апшеронском полуострове, способствовали и техническому прогрессу на Каспийском море. На базе больших запасов жидкого топлива здесь стали изыскиваться пути с сжиганию в котлах нефти и отходов крекинг-процесса-мазута. Было установлено, что технический приоритет по сжиганию жидких топлив в котлах принадлежит флоту Азербайджана. Бакинским инженером Шпаковским в 1865 году был разработан способ сжигания распыленного жидкого скипидара сжатым воздухом.⁵³ Впервые мире эта форсунка была установлена на Каспийском пароходе «Иран» и успешно работала всю навигацию 1870 г.⁵⁴

Впервые на пароходе «Волга» Каспийского пароходного общества «Кавказ и Меркурий», а затем на нефтеналивном танкере «Зороастр» в 1872 г. была установлена усовершенствованная форсунка позволившая применять жидкое топливо для отопления корабельных котлов в

более широких масштабах.⁵⁵

Позднее, к 1880 г. получает широкое распространение форсунка конструкции академика В.Г.Шухова много лет используемая в Баку.⁵⁶ Родина котлов системы Шухова по праву считалось Каспийское море.

Транспортировка бакинской нефти и её продуктов по Каспийскому морю, до середины 70-х годов XIX в., осуществлялась на небольших деревянных двухмачтовых и трёхмачтовых парусных судах вместимостью 1045 тыс. пудов.⁵⁷ Их трюмы заполнялись в ручную. Налив нефти в баки и транспортировка в них приводили к большим потерям, иногда 11% от общего груза. При тарной упаковке груза нефтяных продуктов перевозка стоила дороже самого товара. В Баку пуд керосина в 1875 г. стоила 45 коп., а бочка стоила 60-65 коп. 25 пудовая бочка в Баку стоила 12-14 рублей, на местах же сбыта, на внутренних рынках России, она оценивалась не дороже 3-х рублей.⁵⁸ К тому же судно не могло брать большего количества груза и бочки никогда не возвращались. В довершение ко всему судовладельцы в 60-х-начале 70-х годов XIX в за перевозку нефтяных продуктов по Каспию взимали высокую плату. Ещё в начале 70-х годов XIX в. за каждый пуд перевезённого керосина от Баку до Астрахани заводчики платили 10-20 коп.⁵⁹

На Каспийском море в 1869 г. плавали 315

паровых кораблей,⁶⁰ однако они были большей частью сухогрузными, а также перевозили пассажиров. Впервые в мире перевозку нефти наливным способом осуществили астраханские купцы-братья Николай и Дмитрий Артемовы. Они в 1873 г. приспособили своё парусное судно «Александр» для налива нефти, устроив в нём железный ларь. Нефть закачивалась и выкачивалась с помощью ручного насоса.⁶¹ В обратный рейс судно брало лес, в то время как другие водные транспортные средства, кроме пустых бочек ничего не могли принять.⁶²

Вскоре Артемьевы большую часть своих судов («Россия», «Змея», «Север», «Пароход Шипка», «Союз», «Елизавета», «Опыт», «Волга», «Два брата») реконструировали под налив нефтепродуктов.⁶³ Их примеру последовали в 1874 г. волжские предприниматели В.И.Рогозин и М.И.Шипов,⁶⁴ которые совместно имели суда на Каспии и истратили на реконструкцию под налив около 100000 рублей.⁶⁵

Наливные парусные корабли появились в 1875 г. обществ «Дружина», «Кавказ и Меркурий», «Проводник» и др.⁶⁶ На Каспии в 1877 г. плавали 12 наливных судов.⁶⁷ Все парусные суда были однотипны: одинаковой длины, двухпалубные с тремя нефтяными, не сообщаемыми между собой отсеками, под нижней палубой, каждый из которых до верха наполняя нефтью и плотно закрывался же-

лезной крышкой на болтах.⁶⁸

Несмотря на развитие в конце 70-х годов XIX в. Каспийский наливной флот всё же не мог удовлетворить возросшие потребности перевозки Бакинской нефти в Россию. Все существующие наливные суда на Каспии в 1878 г. не в состоянии были «поднять $\frac{1}{10}$ доли представляющего для перевозки материала».⁶⁹ Кроме того, наливная перевозка до 1878 г. применялась исключительно для сырой нефти и нефтяных остатков.

Основной продукт Бакинской нефтеперерабатывающей промышленности керосин,⁷⁰ продолжали вывозить в Россию на парусных судах в бочках, опасаясь пожаров и порчи товара.⁷¹

Дороговизна тарной перевозки керосина сказывалась на его цене. Цена на керосин в различных городах России в 1874-1878 гг. были высокими: от 1 руб. 65 коп. до 3 руб. 25 коп. за пуд.⁷² В 1878 г. «Бакинское нефтяное общество» пыталось перевозить керосин в жестяных ящиках, но т.к. они портились от ржавчины, попытка оказалась безуспешной.⁷³

В Швеции на судостроительном заводе фирмы «Мотолла» в 1878 г. товариществом «Бр. Нобель» был заказан и построен первый наливной пароход «Зороастр».⁷⁴ Это было двухвинтовое, с 19-ю железными резервуарами наливное судно грузоподъемностью в 15 тыс. пудов.⁷⁵ 23 мая 1878 г. «Зороастр» был на Не-

ве в Санкт-Петербурге⁷⁶ и вскоре принял участие в навигации на Каспии.

За период 1878–1880 гг. товарищество «Бр. Нобель» построило на этом заводе семь наливных судов «Будда», «Магомед», «Моисей», «Спиноза», «Дарвин», «Линей», «Норденшильд».⁷⁷ В 1882 г. товарищества располагало 13-ю наливными судами, способными доставлять в Астрахань до 10 млн. пудов керосина за навигацию.⁷⁸

Взяв курс на модернизацию морской транспортировки нефтяных продуктов, товарищество «Бр.Нобель» стремилось занять в нём господствующее положение и всеми средствами тормозить приобретение наливных судов другими предпринимателями.

Убедившись в безусловной выгодности и практичности в наливной перевозке керосина, судовладельцы и нефтепромышленники поспешно приступили к реорганизации старого и постройке нового парового флота, приспособленного к наливу. С 1882 г. перевозку керосина наливными методами на Каспийском море организовывали товарищество «Лебедь», общество «Аралат», «Кавказ и Меркурий» и др.⁷⁹ В 1884 г. в Швеции и на финских заводах Бакинскими предпринимателями было заказано 12 наливных судов.⁸⁰

В 80-х годах XIX в. строились преимущественно парусные нефтеналивные суда. В 1889 г. на Каспии плавали 275 парусных (ёмкостью 4

млн. пудов) и 28 паровых (ёмкостью в 1 млн. пудов) наливных судов.⁸¹ Причём паровые наливные суда вывозили в основном керосин, а парусные – сырую нефть и нефтяные остатки. Так как в тот период в России значительно возросла потребность на нефтяные остатки, которые использовались в качестве топлива.

Наливные суда Каспийского торгового флота, перевозившие нефтяные продукты в навигацию 1888 г., получили доход около 5 млн. рублей, а сухогрузные суда всего 1,4 млн. руб., т.е. в 3,5 раза меньше.

В связи со значительным ростом спроса на нефтяное топливо в России⁸² и созданием Каспийского наливного флота только за период 1886-1889 гг. предпринимателями было приобретено 125 паровых и наливных парусных судов ёмкостью 2,8 млн. пудов.⁸³ К 1890 г. наливной флот уже составлял 25% всех судов плавающих на Каспии.⁸⁴ В 80-х годах на Каспии стали использовать железные наливные баржи.⁸⁵ Первые баржи «Елизавета» и «Елена» принадлежавшие товариществу «Бр.Нобель»,⁸⁶ появились здесь 1879 г. Железные баржи обладали грузоподъёмностью 45–55 тыс. пудов. Так паровыми и наливными судами грузоподъёмностью 40-50 тыс. пудов с помощью прицепа можно было за один рейс доставить в Астрахань около 100 тыс. пудов нефтяного груза.

В конце 70-х начале 80-х XIX в. развитие

наливного флота привели к образованию на Каспии ряда новых и к реорганизации старых пароходных обществ на акционерных началах («Каспий» 1881 г., «Самолёт» 1883 г., «Бр. Нобель» 1887 г., «Дружина» 1875 г., «Лебедь» 1883 г., «Надежда» и др.),⁸⁷ специализировавшихся на нефтяных перевозках. Если из Баку в 1890 г. морем было вывезено 118,5 млн. пудов нефтяных продуктов и сырой нефти, то в 1900 г. уже 352,9 млн. пудов, т.е. в три раза больше.⁸⁸

Паровой наливной флот в 90-е годы XIX в. начинал вытеснять парусный. На 1 января 1890 г. Каспийский паровой флот состоял из 44 судов ёмкостью в 1232864 куб. фута, а в 1900 г. уже из 134 судов ёмкостью в 4.884.645 куб. футов, т.е. численно увеличился в три раза и в четыре раза по общей ёмкости.⁸⁹ На Каспии в 1900 г. было 39% паровых наливных судов и 61% парусных ёмкостью 3,8% и 46,2%, соответственно. Из общего вывоза нефтяных продуктов 91,3% приходилось на паровые в лишь 8,7% на парусные.⁹⁰

На Каспии к концу XIX в. появились новые крупные акционерные общества: «Восточное общество» (1893 г.), «Русь» (1892 г.), «А.А.Зевеке» (1890 г.), «Н.Н.Соколов и К⁰» (1898 г.) и др.⁹¹ К примеру пароходное общество «Надежда» 1896 г. приобретала корабли разорившихся обществ «М.Е.Питоева и К⁰», «Лебедь», «Мессие». Всего 12 пароходов, 2 паро-

вые шхуны и 17 наливных железных барж.⁹² Самым крупным судовладельцем нефтеналивного флота на Каспии в 1890 г. было товарищество «Бр.Нобель» имевшее 97% всех судов, ёмкость которых составляла 9,1%.⁹³

Появление, на Каспийском море усовершенствованных наливных судов, обеспечивающих транспортировку нефтяных продуктов водным путем на рынки России, дало мощный толчок к развитию Бакинской нефтяной промышленности.

В начале XX в. в процесс капиталистического производства всё шире вовлекался Азербайджан. Так как в конце XIX в. французский, шведский, германский и английский капитал всё сильнее втягивался в нефтяную промышленность Баку. Вовлечение зарубежных и отечественных капиталистов в нефтяную промышленность Баку способствовал расширению вывоза нефти. Тот факт, что 80% производимых нефтяных продуктов транспортировалось железной дорогой, что приводило к удорожанию продукции. Экспорт нефтепродуктов стал причиной для развития судостроительства у берегов Каспийского моря.⁹⁴

По реке Волге на Каспийском море в 1890 г. плавали 1300 баржей с общим объёмом 140 млн. пуд.⁹⁵

В 1908 г. впервые на Каспийском море плавало судно «Дело» с тепловым двигателем. Суда, построенные из железа с тепловыми

двигателями постепенно, сменяли, старые деревянные корабли.⁹⁶

В тот период торговые суда на Каспийском море, имели особое значение. В 1900-1912 гг. количество парусных кораблей торгового флота России, плавающих на Каспийском море составляли:⁹⁷

Годы	Количество кораблей
1900	516
1901	526
1902	537
1903	561
1904	550
1905	544
1906	548
1907	543
1908	545
1909	553
1910	566
1911	561
1912	564

С 1909 по 1917 гг. на Каспийском море значительно увеличилось число паровых и моторных кораблей. Например, в 1909 г. на Каспийском море было 257 паровых кораблей.⁹⁸ А в 1912 г. выходили в Каспийское море 244 паровых и 13 моторных кораблей.⁹⁹ В это время в Каспийскую акваторию были привезе-

ны и ряд кораблей построенные в Англии, Голландии, Бельгии.¹⁰⁰

Развитие морского транспорта превратило Баку по объёму, оборудования и условиям, в первостепенный порт у берегов Каспия. По географическому положению Баку являлся самым значительным. Центральным портом не только Азербайджана, но и Кавказа.

По тоннажу парусных торговых кораблей Каспийское море занимало первое место среди внутренних морей Российской империи. А по морскому флоту работающим паром, Каспийское море отставало от Черного и Азовского морей, но обошло Белое и Балтийское море.¹⁰¹

С 1890 по 1917 гг. из Баку по Каспийскому морю в порты Астрахани и Красноводска были транспортированы продукты для отправки в внутренние промышленные районы Российской империи. На судах перевозили нефть, принадлежавшей более 58 владельцам. Эти корабли распределялись между владельцами равномерно. Самым крупным владельцем кораблей было сообщество братьев Нобель. 13 кораблей были в распоряжении этого сообщества и составляли 10% всех кораблей на Каспийском море и до 9,5% их ёмкости.¹⁰² Большинство кораблей и 39,8% их общей ёмкости было в распоряжении владельцев, имеющих один или два корабля.¹⁰³ Например, Гусейновы имевшие 8 кораблей, Зейна-

лов и Ашуров имевшие по 6 кораблей, Дадашев и Манафовы имеющие 5 кораблей, были самыми крупными владельцами парусных кораблей города Баку.¹⁰⁴

В период формирования капиталистического общества в Азербайджане среди каспийских судовладельцев, Дадашевы, Гусейновы, Ашуров, З.Тагиев, Манафов, Зейналов, Рагулов и др. занимал важное место.¹⁰⁵

В 1900-1917 гг. в морском транспорте и в судостроительной промышленности судовладельцы З.Тагиев, Бунятов, Ашуров, Манафов, Гусейнов, братья Тумаевы и другие заключили между собой договор и это по существу было синдикатским соглашением. В том же году сообщество Бакинских судовладельцев официально окончательно формировалось под названием «Союз судов, перевозивших топливо» и этот союз заключил соглашение с обществом братьев Нобель об условиях перевозки нефтяных продуктов по морю во время предстоящей навигации. Объединения и соглашения между крупными судовладельцами продолжились до начала 1918 г. 1 января 1917 г. Общество «Кавказ и Меркурий» и «Восточное общество товарных амбаров» объединились.¹⁰⁶

С 1902 по 1917 гг. в Баку были организованы ряд новых предприятий, занимающиеся судоходными делами. 3 июня 1802 г. было создано бакинское торгово-портовое управле-

ние.¹⁰⁷ Это управление обеспечивало безопасное сопровождение кораблей в портовом районе, занималось приведением их в плавание в техническом отношении, ремонтом этих кораблей, организацией работ по загрузке грузов кораблей и их разгрузки. 10 марта 1910 г. было организовано торгово-промышленное и судостроительное общество «Волга». Главная контора этого общества обеспечивала перевозку нефтяных продуктов, предназначенных для продажи из Баку через Каспийское море в промышленные районы Москвы и Иваново-Вознесенска.¹⁰⁸ В августе 1911 г. в г. Баку было организовано учреждение водно-метеорологической службы Каспийского моря.¹⁰⁹ Это учреждение имело на берегах Каспийского моря 17 разных пунктов.¹¹⁰ Маяки в Баку, Астаре и Ленкарани были, примерами таких пунктов в акваториях Азербайджана они обеспечивали безопасное плавание кораблей.

Всеобщая забастовка моряков в 1907 г. на торговых судах Каспия являлась одним из крупных революционных выступлений периода спада первой русской революции.

В ходе напряженной борьбы против меньшевиков и эсеров Бакинские большевики, руководствуясь указаниями партии, организовали революционные выступления, к числу которых относиться и забастовка моряков Каспия. Она явилась результатом всей предшествующей борьбы Бакинского пролетариата. В 1905

г. был создан Морской район Бакинского Комитета РСДРП, которые проводил организаторскую работу на кораблях флота и организовывал их боевые выступления.

О революционном движении на Каспийском торговом флоте 1907 г. свидетельствуют выходившие в то время большевистские газеты – «Наше эхо», «Труд», «Дро» (на груз. яз.), «Текамюль» (Эволюция) (на аз.яз.).

Многочисленные донесения и рапорты чинов жандармерии и охраны подтверждали возросшее революционное движение на Каспийском – торговом флоте. Так, генерал Таубе, командированный Николаем II в Баку для подавления забастовки моряков в портах Каспийского моря, в своём докладе царю о забастовке писал: «Ближайшим организатором забастовки была социал-демократическая партия, стремления которой были направлены в данном случае к тому, чтобы воспитать в революционном духе морской пролетариат, создать правительственной власти затруднения её деятельности к умиротворению страны, посеять смуту в обществе, и при удачном для партии развитии забастовки, перебросить её на Волгу и вообще за пределы Каспийского моря».¹¹¹

Торговый флот Каспия являлся важным фактором в экономической жизни России. Перевозка Бакинской нефти Каспийским наливным флотом доходила до 400 млн. пудов,

что составляла 77–82% общей годовой добычи.¹¹² Другая часть нефти вывозилась по железной дороге и при помощи гужевого транспорта.

Больше половины всей бакинской нефти, вывозимой морем доставлялась в Центрально-промышленные районы России в (1905 г. – 58,5%). Бакинская нефть приводила в движение промышленные предприятия Волжского района, большую часть железнодорожной сети страны, пароходы на Каспии, Волге и речные суда.

Командное положение в торговом флоте Каспия, занял иностранный капитал. В феврале 1907 г. фирмой бр. Нобель было вывезено в Нижний Новгород 26 млн. пуд. нефтяных остатков, что составляло 85% всего количества нефти, сданной для перевозки в этом районе.¹¹³ За иностранным капиталом во владении кораблями Каспийского торгового флота сыграли и азербайджанские капиталисты: Дадашев, Буниятов и др.

По данным Министерства торговли и промышленности к 1907 г. в Каспийском торговом флоте числилось 10200 чел моряков и береговых рабочих-судоремонтников, грузчиков.¹¹⁴

Значительную часть моряков многонационального торгового флота Каспия, составляли рабочие-моряки азербайджанцы их насчитывалось 4000 чел., русские, татары, лезгины и

др.¹¹⁵ Моряки-азербайджанцы в основном составляли экипажи на парусных судах, принадлежавшие мелким фирмам.

Рабочий день моряков флота составлял почти круглые сутки. Широко применялись ночной труд и сверхурочные работы, которые производились во время кратковременного отдыха команды после вахты.¹¹⁶

Заработная плата моряков на протяжении десятков лет оставалась на одном и том же нищенском уровне – 15–20 руб. в месяц, что не обеспечивали их минимальные нужды. Более 2000 моряков увольнялись в зимние месяцы с работы.

Правовое положение их определялось устаревшими законами, введенными ещё в XVIII в. Согласно этим законам командир парохода имел полное право уволить моряка, подвергать его телесному наказанию, использовать его как прислугу для мытья посуды, стирки белья, чистки сапог.¹¹⁷

До начала забастовки Стачечный комитет при участии передовых моряков, выработал требования: введения 8 час., рабочего дня, еженедельного выходного дня, обязательных отпусков с сохранением содержания, уничтожения штрафов, установления на всех судах одинакового размера жалования, отмена сверхурочных работ, открытия библиотек, школ для детей моряков и т.д. Требования были предъявлены судовладельцам. Судовла-

дельцы, полагая, что моряки не подготовлены к забастовке, требования отклонили.

Ещё 8 и 9 марта моряки ряда пароходов не вышли в море в виду, предстоящей забастовки. 10 марта забастовка началась. В первый же день вся жизнь в торговом порту замерла. У причала стояли без движения грузовые, пассажирские и даже почтовые суда. В забастовке приняли участие моряки крупнейших торговых фирм: «Восточного общества», общества «Кавказ и Меркурий», компании «Надежда», товарищества «бр.Нобель» бр. Расуловых, Асадуллаевых, общества «Мазут», Куринско-Каспийского акционерного общества, бр. Тагиевых, Захидовых, Скрипинского, Дадашева, Усейнова и др.¹¹⁸

12 марта состоялся массовый митинг моряков. Собралось до 5000 моряков и рабочих нефтяников. Полиция помешала провести митинг до конца. Моряки в окружении полиции отправились в город. 13 марта к забастовке присоединились механики и капитаны судов.¹¹⁹

Помимо прибытия из плавания новых судов, забастовка распространялась и на них. 18 марта к забастовке присоединились ещё 5 судов компании «Надежда»,¹²⁰ 27 марта – Команды паровой шхуны «Эвелина» прибывшая из Ирана.¹²¹ В тот же день к бастующим присоединились судовые фельдшера.¹²²

По данным газеты «Наше эхо» в забастов-

ке моряков приняло участие, около 10000 чел.,¹²³ в том числе несколько тысяч моряков – азербайджанцев. Бастовал весь Каспийский торговый флот.

Забастовка торговых моряков Каспия сильно отразилась на экономической жизни страны.

К открытию летней навигации 1907 г. нефтяной рынок России располагал небольшими запасами наличной нефти. К 1 апреля 1907 г. на всех складах России запасы нефти составляли 362 млн. пуд. (в 1903 г. – 135,0 млн. пуд.).¹²⁴ Сокращение запасов нефти в России был результатом забастовочного движения бакинского пролетариата на протяжении всего периода революционной борьбы. Этих запасов хватило бы на не более полтора месяца, при существующей, тогда норме потребления 22 млн. пуд. в месяц.¹²⁵

Так временное прекращение грузооборота по Каспию, Волге и её притокам лишало предприятия России необходимого им топлива, угрожало остановкой промышленного района, нарушало движение судов по Волге пользующихся нефтяным топливом.

С другой стороны, на нефтяных амбарах и складах бакинского района скопилось 130 млн. пуд. нефти. Начиная с 10 марта цены на нефть в Баку падали с небывалой быстротой.¹²⁶ Этим воспользовались нефтяные короли, в первую очередь Нобель и Ротшильд, а

также «Восточное общество» и общество «Мазут». Имея большое количество нефтяных амбаров и складов, эти фирмы скупали по дешевой цене нефть у мелких предпринимателей.

На помощь капиталистам в деле подавления забастовочного движения в Каспийском торговом флоте пришло царское правительство России. «Правительство не могло остаться безучастным, ибо при всякой экономической борьбе с капиталистами достается и правительству, – писала газета «Дро». – Борьба с капиталистами неизбежно порождает борьбу и с правительством».¹²⁷

Для борьбы с забастовкой в Каспийском торговом флоте Николаем II был приведён в движение весь правительственный аппарат. В Баку была отправлена грозная карательная экспедиция под водительством командующего корпусом жандармов генерал-майора барона Таубе, который был облечён чрезвычайными полномочиями. Ему было дано право высылать бастующих, не допускать собраний и митингов, моряков.¹²⁸

«Одним словом настоящее военное положение, – писала газета «Наше эхо» – Из-за чего? Из-за того, что рабочие на судах не захотели служить при каторжных условиях, захотели осуществить своё неотъемлемое право отстаивать лучшие условия труда».¹²⁹

Таубе дал морякам двухдневной срок для

окончания забастовки и грозил им высылкой.¹³⁰

Царский генерал вскоре понял, что ни пушками, ни ружьями невозможно подавить забастовку водников. По распоряжению царя в Петербурге формировались морские команды Балтийского военного флота, которые должны были заменить на торговых судах Каспия забастовавших моряков. 1 апреля из Кронштадта прибыла в Баку морская команда, в количестве 170 чел., для укомплектования трёх пароходов. Однако балтийские моряки отказались играть роль штрейкбрехеров. «Прибывшие сюда моряки не хотят занять места бастующих, да и остальные моряки, находящиеся где-то поблизости, стали вести себя так беспокойно, что пришлось отправить их скорей подальше от бастующего Баку».¹³¹

12 апреля прекратились переговоры с бастующими. В тот же день Таубе издал обязательное постановление, в котором приказал судовым командам к 13 апреля прекратить забастовку и восстановить движение на море. При этом он угрожал тем, кто не подчинится приказу, тюремным заключением, высылкой или штрафом в размере трёх тысяч рублей.¹³²

Угроза Таубе и на этот раз не запугало моряков. 13 апреля ни один судо-рабочий не явился на работу как на частных, так и на общественных судах.¹³³

Стачечная борьба моряков Каспия, при

поддержке бакинского пролетариата закончилась крупной победой. К 24 апреля все хозяйство пароходных обществ и компаний Каспийского торгового флота вынуждены были дать согласие удовлетворить требования бастующих. Завоевания моряков были записаны в обязательных постановлениях, изданных за подписями Таубе и владельцев всех пароходных фирм и компаний Баку, Петровска и Красноводска.¹³⁴

25 апреля 1907 г. забастовка в Баку организовано закончилось. «Массы моряков совсем по-другому чувствуют, думают, чем раньше. Экономическая борьба разбудила моряков к политической жизни» – писала газета «Дро».¹³⁵

В первые десятилетия XX в. Бакинские нефтепромышленные фирмы подставляли в больших количествах необходимое военно-морскому флоту России нефтяное топливо.

Учитывая это, морское министерство России принимало решение, по которому все вновь строящиеся броненосцы должны были снабжаться нефтяным оборудованием. Предполагалось перевести на нефтяное топливо третью часть всех судов береговой охраны страны.¹³⁶ Переход иностранных флотов, Англии, США, и Германии на нефтяное топливо оказали значительное влияние на активизацию действий царского правительства.

Уже к 1904 г. нефтяное топливо с успехом

применялось на многих боевых кораблях Каспийской флотилии.¹³⁷ В этот же период предпринимались попытки применить на боевых кораблях керосиновые двигатели.¹³⁸

В начале 1905 г. Совет Съезда Бакинских нефтепромышленников разработал и представил правительству специальный проект перехода военно-морского флота России на нефтяное топливо.¹³⁹ Причём бензин высокого качества поставляли Военно-Морскому Флоту исключительно Бакинские нефтепромышленные фирмы, главным образом, «Т-во бр. Нобель». Например, 19 августа 1905 г. Отдел заготовления Главного Управления снабжения и кораблестроительства Морского министерства заключил контракт с Бакинской фирмой «Г.Вахенгейм и К⁰» на доставку в Севастопольский порт 25 тыс. пудов бензина на общую сумму 154 тыс. рублей.¹⁴⁰

С 1908 г. в российском военно-морском флоте стали применяться дизельные двигатели производства Нобелевского завода в Петербурге, работающие на сырой нефти. Такими двигателями мощностью 500 л.с. были снабжены канонерские лодки Каспийской флотилии – «Карс» и «Ардаган».¹⁴¹

Базирующаяся в Баку Каспийская военная флотилия в начале XX века не раз была вовлечена в бурные революционные события в городе нефти в период первой русской революции и в последующие годы. Обосновав-

шея в Баку эсеры и социал-демократы (меньшевики и большевики), наряду с проведением агитации и пропаганды своих идей среди солдат бакинского гарнизона уделяли пристальное внимание и революционной работе среди нижних чинов Каспийского флотского экипажа – численный состав которого в 1905 г. составлял 884 человек.¹⁴²

Военные моряки не раз проявляли солидарность с Бакинскими забастовщиками. В марте 1907 г. в дни всеобщей стачки моряков Каспийского торгового флота, команда военного судна и «Геок-тепе» во время стоянки в иранском порту Мамедессере отказалась играть роль штрейхбрехеров. Несмотря на угрозы командира, бегавшим перед строем матросов с револьвером в руках, военные моряки на отрез отказались, принять, на борт срочной груз и пассажиров мотивируя, свой отказ не желанием подрывать забастовку моряков торгового флота.¹⁴³

Достаточно напряженное положение сохранилось КВФ и в 1908-1914 гг. В эти годы брожение среди моряков наблюдалось на канонерских лодках «Карс» и «Ардаган», посыльных судов «Геок-тепе» и «Астрабад».¹⁴³

В годы первой мировой войны 1914-1918 гг. Каспийская военная флотилия в силу известных обстоятельств не участвовала в активных боевых действиях. В эти годы флотилия решала ответственную задачу по содействию

Каспийскому фронту, осуществляя, военные и хозяйственные перевозки. Основное внимание царское правительство уделяло усилению Балтийского и Черноморского флотов.¹⁴⁴

Весной 1916 г. Бакинским торговым портом согласно Закону о военно-судовой повинности от 28 июня 1914 г. Морскому ведомству были переданы на время военных действий буксирные баркасы «Алёша Попович», «Поток богатырь», «Илья Муромец», «Микула», «Святого», «Добрыня», принадлежащие акционерному обществу «Сормово», а также пароход «Генерал Скобелев» общества «Кавказ и Меркурий». В январе 1915 г. был передан баркас «Нобель» Русского товарищества «Нефть».¹⁴⁵

В эти годы практиковалась передача частными судовладельческими фирмами некоторых своих судов военно-морскому командованию в полную собственность. В 1914-1915 гг. общество «Кавказ и Меркурий» передало пароходы «Генерал Куропаткин» и «Лиза Соколова», известный азербайджанский предприниматель и меценат Г.З.Тагиев передал свой пароход «Лейла», буксирное товарищество «Ислам» – пароход «Красноводск» и др. Десяткам судов были выданы специальные шкуровые книги для записи судов и береговых служащих.¹⁴⁶

Как отмечалось выше, боевые действия на Каспии не велись, однако, имелись попытки проникновения в его акваторию со стороны держав Тройственного Союза. В 1915 г., после

объявления Германией подводной войны, существовал план переброски подлодок на Каспийское море. Уездное начальство в Ленкаране в секретном донесении за №11 от 15 августа 1915 г. сообщало в Баку, что сюда доставляется соответствующее оборудование, что, в свою очередь, наводило на подозрение о намерении союзников – немцев и турок, используя подлодки напасть с моря на Баку.¹⁴⁷

Большое военно-стратегическое значение в годы I мировой войны приобретает бакинская нефть, в особенности, для российского военно-морского флота. Согласно постановлению Совета Министров, начиная с 1914 г., в течение 3 лет, военный флот должен был получить 12,5 млн. пудов долевой нефти в год. В случае увеличения потребности флота в нефтяном топливе Совет Министров предусматривал выделение частным предпринимателям до 300 десятин нефтеносной земли в Сураханах с условием поставок флоту необходимого объёма нефтяного топлива. Следует отметить, что из-за отсутствия хранилищ Морское министерство могло принять лишь 6 млн. пудов «долевой нефти», а остальные 6,6 млн. пудов предполагалось передать Министерству путей сообщения.¹⁴⁸

Не обладая каким-либо, опытом добычи, переработки и транспортировки нефти, Морское Министерство не имело возможности наладить собственное нефтяное дело. В итоге

в апреле 1914г. вопрос о передаче Морскому ведомству, нефтеносных участков на Апшероне был заморожен.¹⁴⁹

В 1916 г. потребление нефтяного топлива ВМФ России ещё более возрастает. Флотом было получено 18 млн. пудов мазута и около 0,8 млн. пудов различных нефтепродуктов. Причём весь мазут был получен за счёт «долевой» нефти, а остальные виды нефтепродуктов были закуплены у Бакинских нефтепромышленников. У них же арендовались нефтехранилища в различных портах России.¹⁵⁰

Объём поставок нефти и нефтепродуктов для ВМФ продолжает увеличиваться и в 1917 г. Только с мая 1916– по 1917 гг. ВМФ получил более 20 млн. пудов различного нефтяного топлива. Как и ранее, мазут из « долевого » отчисления поставляли многие Бакинские фирмы, а остальные нефтепродукты – «Т-во бр. Нобель».¹⁵¹

После Февральской революции в России, в результате чего было свергнуто 300-летняя монархия Романовых и образовано Временное правительство, Каспийская военная флотилия, численность личного состава, которой составляла 1170 чел., принимала активное участие фактически во всех общественно-политических событиях происходящих в Баку.¹⁵² Весной 1917 г. на всех боевых кораблях Флотилии образуются выборные комитеты, подчиняющиеся

созданному в июне Центрокаспию. В целом весь период деятельности Центрокаспия (июнь 1917 – сентябрь 1918 гг.) характеризуется постоянной политической неустойчивостью, противоречивостью и колебаниями.

После октябрьского переворота, совершённого большевиками в Петрограде на I съезде, 3 ноября 1917 г. моряки КВФ поддержали Бакинский Совет, провозгласивший накануне в городе советскую власть.¹⁵³ Флотилия выступила в марте 1918 г. на стороне дашнакско – большевистской банды С.Шаумяна, затеявшего массовую резню азербайджанского населения Баку, в результате чего армянскими дашнаками были зверски убиты свыше 10 тыс. женщин, стариков и детей. Суда флотилии подвергли в эти дни бомбардировке густонаселенные азербайджанцами кварталы города тем самым, нанеся большой урон обороняющимися их и слабо вооруженным азербайджанским отрядам. Не случайно, С.Шаумян в своём письме И.Сталину от 3 марта 1918 г. подчеркивал, что «Без флота нам было бы почти невозможно удержаться».¹⁵⁴

Газета «Азербайджан» в последствии отмечала – дашнаки «прекратили избиение (азербайджанцев) уже после требования 36 Туркменского полка, после угроз моряков и вмешательства председателя исполнительного комитета Джапаридзе. Военные пароходы «Ардаган» и «Красноводск» подошли к. восточ-

ным пристаням и пригрозили, если не прекратится резня мусульман открыть стрельбу из пушек по армянской части города. Так были обузданы тёмные силы.¹⁵⁵

В апреле 1918 г. суда КВФ участвовали в переброске в районе Порт-Петровск Бакинских советских войск численностью около трёх тысяч штыков и сабель, которые высадились в ночь на 20 апреля к югу и северу от города, при огневой поддержке флотилии и заняли город.¹⁵⁶

Попытка усилить Каспийскую военную флотилию, путём переброски летом 1918 г. из Балтии на Каспий отряда балтийских военморов во главе с В.Ф.Полухиным. Однако его попытки провести реорганизации КВФ завершилась провалом из – за сопротивления эсеров и меньшевиков, ставших во главе Центрокаспия.¹⁵⁷ Потеряв влияние на этот орган, местным большевикам трудно было удержать под своим контролем флотилию, ставшую в этот период акта право – эсерово-меньшевицко-дашнакского блока, которому удалось 31 июля 1918 г. свергнуть правительство С.Шаумяна и образовать свой правительственный орган в лице «Диктатуры – Центрокаспия».

С точки зрения военной стратегии установление своего контроля над всем западным побережьем и, в особенности, над Азербайджанским Каспийским морем, позволило России успешно довершить завоевание.

С весны 1918 г. началось соревнование в области войны и политики к конечной цели – Баку – англичан с Энзели, Нури паши через Азербайджан и немцев через Грузию.¹⁵⁸

Ослабление позиции России в Закавказье в результате вывода частей старой армии из Кавказского фронта, после заключения 3 марта 1918 г. германо-советского Брест-Литовского мирного договора, Германия и Турция, с одной стороны, и Англия, с другой, – предпринимали усилия с целью утвердиться в Баку и на Каспии, преследуя свои геополитические цели. Причём у входящих в один блок Германии и Турции цели в этом регионе не совпадали.

В конце мая 1918 г. обосновавшись в Грузии, немцы планировали после, занятия в Баку перебросить по Каспию свои силы в североиранский порт Энзели с последующим вторжением в Ирак и выходом в район Басры к Персидскому заливу, что привело бы к сильнейшему удару по позициям англичан в этом регионе.¹⁵⁹

С другой стороны стремление к установлению контроля над Баку и Каспием явилось одним из приоритетных направлений британской политики, тот факт, что в период первой мировой войны на долю Англии приходилось 60% всех капиталовложений в бакинские нефтепромыслы.¹⁶⁰ И согласно секретной англо – французской конвенции, заключенной

23 декабря 1917 г. в Париже, по которой Россия была поделена на «зоны действий», английскую долю составили Дон, Северный Кавказ, Закавказье и Туркестан.¹⁶¹ Английский кабинет уделял особое внимание Баку и Каспию, как имеющим «большое военное, политическое и экономическое значение».¹⁶² «В декабре 1917 г. состоялось решение английского кабинета о посылке в Баку и Закавказье интервенционных войск».¹⁶³

Высшее командование британских войск в Индии и Средней Азии подчеркивало военно-стратегическую, политическую, экономическую ценность Баку, рассматривая его как ворота в Центральную Азию и Ближний Восток, стремясь не допустить германские и турецкие войска к Баку. «Наш план сводился к господству над каспийским морем, так как этого мы могли бы достигнуть лишь оккупацией Баку, то необходимо было защищать этот город захвата его неприятелем. Значение Баку было огромной ролью, и любой риск попытки обладать им оправдывался, безусловно», – писал командующий британскими войсками в Северном Иране генерал-майор Лайонел Денстервиль.¹⁶⁴

В планах Англии особое место занимало Каспийское море. «Каспий это один из старых британских интересов», – напоминала лондонская «Тайме».¹⁶⁵ Британский военный министр А.Мильнер в июне 1918 г. сообщал

командованию английских войск в Месопотамии, что «правительство Его Величества признала... важное значение овладению постоянным контролем над Каспием».¹⁶⁶ Англичане не без оснований считали, что «контроль над морем может принадлежать только тому, кто владеет Баку».¹⁶⁷ Не случайно, поэтому основной задачей, поставленной перед военной экспедицией Л.Денстервиля и У.Малисона, была оккупация крупных прикаспийских городов портов Энзели, Баку и Красноводска (ныне Туркменистан) и захват всего Каспийского флота.¹⁶⁸

Во-первых, это позволило бы, значительно ослабить позиции своих не применимых конкурентов – Германии и Турции, на Ближнем и Среднем Востоке не допустить возможной попытки немцев и турок обойти с фронта западный Иран и через Закаспийскую область и Хорасан вторгаться в Индию.

Во-вторых, была бы отведена исходящая революционно-большевистская угроза от Советской России своим восточным колониальным владениям.

И в-третьих, установления контроля над Каспийским морем позволило бы англичанам обеспечить приморские фланги своих войск в Закавказье и Туркестане, связаться с белыми армиями генерал А.И.Деникина и адмирала А.В.Колчака на Урале, на Северном Кавказе способствовать их соединению в устье Волги

и таким образом отрезать весь юг России от центральных районов страны.

Чрезвычайно важное значение Баку придавало и правительство советской России. Ленин в беседе с начальником американской военной миссии Красного Креста в России полковником Р.Робинсом, состоявшейся в Кремле во второй половине марта 1918 г., подчеркивал: «В чём экономическое значение Баку для Российской Советской Республики? Это нефть, свет, энергия». ¹⁶⁹

Придавая огромное значение этому региону Ленин в телеграмме в НК по морским делам отмечал, что «идёт борьба за юг и Каспий» и требовал отправки в этот район подводных лодок и миноносцев, выражая при этом уверенность, что в этом случае «Баку, Туркестан, Северный Кавказ будут безусловно нашими». ¹⁷⁰

Находившийся под влиянием правых эсеров бакинская Каспийская военная флотилия обеспечивала контроль над западным побережьем – от устья реки Куры, до Порт-Петровск (ныне Махачкала). Попытки же советского военно-морского командования объединить летом 1918г. астраханскую и Бакинскую флотилии завершились неудачно из-за политических противоречий между большевиками и правыми эсерами. ¹⁷¹

31 июля 1918 г. подал в отставку большевицкий Совнарком с его председателем

С.Шаумяном 1 августа власть перешла в руки сформированного правыми эсерами, меньшевиками и дашнаками коалиционного правительства – «Диктатуры Центрокаспия и Президиума Временного Исполнительного Комитета – Совета рабочих и солдатских депутатов» Официально, как было обговорено заранее, коалиционное правительство пригласило англичан для обороны города от осадившей его турецкой армии.

4 августа в городе выходили пребывавший морем из Энзели, передовой английский отряд. 17 августа в Баку на пароходе "Крюгер" прибыл сам генерал Денстервиль со своим штабом. В целом же состав переброшенного в Баку английского отряда входило всего немногим больше тысячи штыков при 16 орудиях и несколько броневигов. Вскоре к Денстервилю присоединился командор Д.Т.Норис с 150 матросами и несколькими четырех дюймовыми орудиями.¹⁷²

Осада Баку Кавказской исламской армией, начавшейся 30 июля, продолжалась до середины сентября 1918 г. Войска «Диктатуры Центрокаспия состоящие в основном из армянских национальных частей, не представляя собой серьезной боевой силы, эти части продолжали свои бесчинства против мирного азербайджанского населения, которые в свою очередь, ожидали Кавказскую исламскую армию как избавительницу. Союзник англичан

Л.Бичерахов прислал на помощь Денстервилю 500 терских казаков с 10 пулемётами». ¹⁷³ Благодаря боевой выучке английских частей удавалось целый месяц удерживать фронт. Потери англичан в решающих боях на подступах к Баку в первой половине сентября составили около 20% всего личного состава. ¹⁷⁴

17 ноября в Баку в 10 часов утра высадились прибывшие морем из Энзели на 17 транспортных судах, конвоируемые тремя вооруженными кораблями части 39-ой пехотной бригады (всего 1000 британских и 800 индийских солдат и офицеров) с командующим английскими войсками в Северном Иране генерал-майором В.М.Томсоном.

Заняв Баку позиции англичан на Каспии укрепились. Подчинив «Британской нефтяной администрации» нефтепромыслах промышленные объекты города, Каспийскую военную флотилию, насчитывающий 147 единиц торгового флота, англичане приступили к созданию своих военно-морских сил на Каспии. Основная задача английской флотилии была сформулирована командующим Л.Т.Норрисом, который писал: «Мы удерживали большевистские силы в северной части Каспийского моря, удерживаем проявления местного большевизма и опасность большевистской высадки с моря». ¹⁷⁵

Советское военно-морское командование предпринимало срочные меры по реоргани-

зации и усилению своих сил на Каспии. В середине октября 1918 г. была сформирована Астрахано-Каспийская военная флотилия (АКВФ) из 13 крупных боевых морских единиц (из них 4 вспомогательных крейсера и 6 эсминцев, вооруженных 32, в основном 75-100 мм. орудиями). В ноябре-декабре 1918 г. она провела ряд операций, не позволивших англичанам чувствовать себя хозяевами положения на каспийском море.¹⁷⁶ Однако основные события на Каспии развернулись уже в последующий период в 1919г. и первой половине 1920 г.

В начале весны 1919 г. на Каспийском море начались боевые действия.

Если 30 апреля десанту красных моряков удалось захватить форт Александровск на северо-восточном побережье Каспийского моря, то 21 мая в морском бою в Тюб-Караганском заливе АКВФ был нанесён ощутимый урон, а сам форт отбит белогвардейцами. В тот период силы АКВФ были брошены на оборону Астрахани, имевшей для советской России важнейшее военно-стратегическое значение.¹⁷⁷

Летом 1919 г. английский кабинет принял решение о выводе британских войск из Закавказья. Уход англичан в августе 1919 г. из Азербайджана усиливая угрозу вторжения с севера войск Деникина, стремящегося к воссозданию «единой и неделимой России». Учитывая это обстоятельство, азербайджан-

ская делегация на парижской мирной конференции обратилась к председателю Верховного Совета стран Антанты Ж.Клемансо с просьбой отложить вывод английских войск.¹⁷⁸

Однако 15 августа 1919 г. началось эвакуация английских войск из Баку, и в 20-х числах этого месяца англичане покинули пределы Азербайджанской Республики.

Согласно соглашениям от июля 1919 г. англичане передали белогвардейской Каспийской военной флотилии все боевые суда, большое количество боеприпасов и другого военного имущества, что таило в себе угрозу безопасности для Азербайджанской Республики. В одном из английских документов, составленном в сентябре 1919 г. отмечалось, «передача Каспийской флотилии Деникину является прямой угрозой столице Азербайджана».¹⁷⁹

Как отмечалось в письме командующего английскими войсками в Закавказье генерал-майора Г.Корна премьер-министру Н.Юсифбекову от 11 июня 1919 г., Деникину было «предписано не допускать перехода его войск на юг».¹⁸⁰ Несмотря на значительное усиление деникинской военной флотилии, чаша весов постепенно клонилось в сторону советских военно-морских сил на Каспии. Во 2-ой половине 1919 – ВКВФ нанесла ряд чувствительных ударов по белогвардейцам.

В осуществлении XI армией Бакинской

операции значительная роль отводилась ВКВФ. Согласно директиве командования Кавказского фронта за №490 от 21 апреля 1920 г. командующему ВКВФ Ф.Ф.Раскольникову предписывалось во время подхода частей XI армии произвести в районе Алят десантирование отряда военных моряков с целью овладения в Баку нефтеналивным флотом и недопущения предполагаемого уничтожения нефтепромыслов.¹⁸¹ Однако стремительное продвижение красных бронепоездов на Баку 27 апреля было настолько стремительно, что необходимость в подобной операции отпало. Что касается азербайджанской военной флотилии, то в результате большевистской агитации она приняла активное участие в апрельском перевороте в Баку поддержав мощью своих орудий, ультиматум местных коммунистов парламенту о передачи власти Азревкому.¹⁸² 1 мая корабли ВКВФ вошли в Бакинскую Бухту, а 3 и 4 мая были высажены десанты военков в Ленкаране и Астаре. К середине мая 1920 г. XI армия установила свой контроль над оккупированной территорией Азербайджана.

После советизации Азербайджана 7 мая 1920 г. согласно постановлению Азревком «формирующаяся Рабоче-крестьянская Красная армия и Красный флот Азербайджанской ССР» были в оперативном, административном, организационном, а также в отношении

снабжения всеми видами довольствия подчинены соответственно командованию XI армии и ВКВФ, а Баку превратился в основную советскую военно-морскую базу на Каспии.¹⁸³

Долгая борьба за обладание Каспием завершилась. «Красный адмирал» Ф.Раскольников выступая на митинге каспийских моряков, особо отмечал, что, «нет теперь для Советской России более важного бассейна, чем Каспий. Он, кроме того, что соединяет нас с живительной влагой – черной кровью, без которой мы бы погибли, имеет колоссальное значение, потому что открывает собой великий путь на Восток».¹⁸⁴

Нефтяная промышленность России в Азербайджане активно развивалась во второй половине XIX в, и относилось к числу наиболее монополизированных отраслей, что оказывало больше влияние на внешнюю и внутреннюю торговлю нефтяными продуктами. Она являлась важным источником доходом казны России. Керосин был продуктом массового потребления, и облагался нефтяным компании акцизным налогом на продаваемый ими керосин внутри страны, государство получало ежегодно несколько миллионов рублей дохода. Помимо этого, в развитии промышленности, большое место занимало производство мазута, нашедшее широкое применение в энергетическом хозяйстве страны. В то время как большинство развитых стран (Ве-

ликобритания, Германия, США) строили свою энергетику преимущественно на угле, в России же, за счёт Бакинской нефти, большой удельный вес занимали нефтяные остатки (мазут).¹⁸⁵

Впервые влияние нефтяного фактора на международные отношения и в целом на мировую политику стало проявляться в последний четверти XIX в., в связи с активизацией на международной арене США. Ускоренное развитие техники и технологии в промышленной революции в ведущих странах мира вызвали значительное потребление нефтепродуктов во всё возрастающих объёмах и свою очередь определили зависимость ряда стран и регионов от их вывоза. Использование естественных географических и сырьевых преимуществ государств стали в ряд важнейших и политических планирований.

Высокая степень монополизации нефтяной промышленности и торговли, безусловно, накладывал свой отпечаток на составные и динамику рынка. Монолитно реализовали свои интересы в значительной мере через политику цен. Немалую роль в регулировании рынка играла и государство, имевшее такие рычаги воздействия на рынок таможенная и налоговая системы, причем эти воздействия так же опосредствовались через цены.

В 90-х гг. XIX в., вывозом нефтепродуктов из России в Европу, из Азербайджана Бакин-

ской продукции, занимались две компании – «Товарищество бр. Нобель» и «Каспийское черноморское общество» Ротшильдов (60% всего вывоза нефтяных продуктов).¹⁸⁶ Наиболее значительными потребителями нефти и её производных, были Великобритания и Германия. Начиная с 1884 г. больше половины вывозимого русского керосина, производимого в Баку, поступало на восточные активно осваиваемые рынки.¹⁸⁷ За достаточно короткий период российская нефтяная промышленность совершила стремительный прорыв и стала серьёзным конкурентом США на рынках, как Европы, так и Дальнего Востока.

Столкнувшись с активной сбытовой компанией, проводимой Л.Нобелем в Европе, глубоко обеспокоенная ростом добычи Бакинской нефти, американская компания «Стандарт Ойл» перешла к агрессивной ценовой политике. В ноябре 1885 г. она снизила свои цены на европейских рынках – точно так же, как она делала в ходе конкретной борьбы в США. Агенты компании на местах стали распространять на разных рынках европейских стран слухи о низком качестве и опасности российского (бакинского) керосина. Кроме того, они прибегали к саботажу и подкупу. Несмотря на яростные наступления «Стандарт Ойл», Л.Нобель и Ротшильды нанесли столь же сильный контрудар и добились успеха – «зона русского влияния» всё более расширилась на

карте.

Деятельность российских нефтяных компаний по всему миру была очень негативно воспринята американским правительством, не достигнувшей значительных валютных поступлений от продажи керосина. Поэтому «Стандарт Ойл» получила правительственное благословение действовать предельно жестко по всем направлениям сбытовой деятельности, используя самые разнообразные средства, включая и методы недобросовестной конкуренции.

Царское правительство по-своему видело развитие отрасли, стараясь регламентировать нефтеобрабатывающую промышленность, и таким образом заменить национально-экономические интересы России. В частности, до определенного момента, государство стремилась держать по мере активный процесс проникновения англичан в нефтепромышленность Кавказского приграничного края, вводя в действие особые правила промысла.¹⁸⁸

На внешнем рынке, стремясь предотвратить конкуренции между российскими нефтеэкспортёрами, в 1893 г. Министерство финансов созвало совещание, в результате которого был создан нефтяной синдикат, просуществовавший до 1897 г. Одним из главных задач состояло в том, чтобы договорится с американским нефтяным трестом «Стандарт Ойл» раздел мирового рынка на серверы влияния.

Путем невероятных усилий, 14 марта 1895 г. был подписан казался бы, долгожданный союз с Ротшильдами и Нобелями от имени нефтяной промышленности России и «Стандарт Ойл» «от имени нефтяной промышленности США». Американцам доставалось 75% мировой продажи на экспорт России 25%. Но соглашение так никогда не вступило в силу. Переговоры оказались безрезультатными, т.к. С.Ю.Витте отказался санкционировать выработанный русскими и американскими представителями проект договора, посчитав его не выгодным для российской стороны. Чтобы укрепить положение нефтяной промышленности России перед растущей конкуренции со стороны американского треста, министерство финансов стало решительно поддерживать крупные Бакинские нефтяные корпорации, прежде всего крупнейшую из них – «Товарищество Бр. Нобель». Кроме того, они охотно соглашались допустить иностранных капиталистов к развитию нефтяного дела России т.е. в г. Баку, при условии что они не связаны с американским трестом «Стандарт Ойл».¹⁸⁹ ответила новыми кампаниями снижения цен.

Одним из вариантов ухода от давления американцев стали считать освоение новых рынках. В обращении XI съезду нефтепромышленников в Баку к министру финансов С.Ю.Витте от 21 мая 1897 г. говорилось «Положение нашего экспорта, критическое в на-

стоящий момент, в ближайшем будущем угрожает сделаться ещё худшим и даже прямо безвыходным, если для русского керосина всё более были вытесняемы американцами на европейских рынках, не будет обеспечены, сбыт на другие заграничные рынки, коими могут быть главным образом рынки Дальнего Востока».¹⁹⁰

Помимо снижения цен американцы часто прибегали к скупке российского керосина в Баку. Наиболее крупная операция была проведена трестом «Стандарт Ойл» в 1903 г., когда «под прикрытием местных маклеров» ими было закуплено около 7 млн. керосина (что превысило размер русского вывоза в Германию в том году).²⁰⁰ Успешная скупка американцами керосина объяснялась их нежеланием сдавать порции на внешнем рынке. Опасность же такая существовала реально в связи с истощением главных нефтеносных площадей в Соединенных Штатах. Несмотря на то, что рост добычи в США не прекращался, он договаривался за счёт ввода новых нефтеносных районов, где нефть при перегонке в керосин давал сравнительно малый выход кетового продукта. Создавшая ситуация была чрезвычайно выгодной для российского экспорта, но в результате неразумной внутренней конкурентной борьбы русских экспортеров на лондонском рынке цены на Бакинский керосин упали и преимущество не было реализовано.

Дореволюционный нефтеэкспорт был достигнут Россией наибольших объемов в первом пятилетии XX в. В 1901-1904 гг. за рубеж выводилось в среднем 1638,4 тыс. российских нефтепродуктов в год, что составляло 15,4% от общего количество добываемой в стране нефти. Основным продуктом вывоза являлся керосин, шедший в основном в Европу (45,3%) и Ближний Восток (35,3%). Главными покупателями керосина были Великобритания (24%), Египет (20%), Турция (14%), Британская Индия (12%) и Китай (4%).²⁰¹

В ходе потрясений вызванных первой русской революцией, удар, нанесённый по Бакинским нефтепромыслам, заставил русских ученых говорить о тщательно спланированной акции. По мнению ряда исследователей (А.Иголкин, К.Янов и другие) проигрывая конкурентную войну, Америка ответила вкладом денег (с целью вытеснения российского товара) в революцию, финансируя Бакинские революционные группы, партии, кружки и банды (армянские). На вопрос «Кто же выиграл от беспорядков 1904-1906 гг.?», исследователи отвечают однозначно Рокфеллер и Ротшильд остановившие наступление России на мировые нефтяные рынки.²⁰²

Революционные события и беспорядки отбросили Бакинский нефтяной район в положение коммерческого захолустья мирового нефтяного рынка, несмотря на описанное по-

ложение, он оставался наиболее важным источником нефти для Восточной Европы. По этой причине, Баку по прежнему был одним из крупнейших, имевший решающее значение для регионов в глобальных конфликтах, первой половины XX века.

Самым большим преимуществом в России оставались большие масштабы добычи при сравнительно невысокой себестоимости, получаемой продукции. Но хаотичное и небрежное бурение, рост эксплуатационных затрат скважин (впрочем, эта была мировая практика того времени), привели к снижению производительности нефтедобычи, что в конечном счете, ускоряло истощение запасов нефти.

Продолжавшаяся политическая нестабильность также не способствовала притоку необходимых новых инвестиций в крупных масштабах. Увеличение внутренних железнодорожных тарифов в целях пополнения казны, дала массу побочных результатов, одним из которых стало дальнейшее увеличение цены Бакинских нефтепродуктов на мировом рынке, что сделало их менее конкурентоспособными.

Признавая, что бакинские события 1905 г. в огромной степени повлияли на будущее России, не стоит соглашаться, что они оказали непосредственное воздействие на «топливный голод» 1910-1914 гг. и на чрезвычайную загрузку железных дорог во время Первой мировой войны, что в свою очередь привело к

невозможности завести в Петроград минимальное необходимое количество хлеба и топлива в феврале 1917 г.

Рост нефтяной промышленности находился в большей зависимости от позиции правительства. Казна была крупнейшим покупателем нефтетоплива. Государство строило железные дороги, нужные для их транспортировки, к 1907 г. был построен керосинопровод Баку-Батум.

В целом, нефтяная промышленность, особенно в Баку, в течении десятилетия, предшествовавшей Первой мировой войне, продолжала находится в застое. За период с 1904 по 1913 г. для России в общем объеме мирового экспорта нефть упала с 31 до 9%.

С 1907 г. Россия начинала постепенно увеличивать вывоз керосина. Экспортеры керосина делали попытки вернуть утраченные позиции. В очередной раз развернулась очередная ожесточенная ценовая война. 1909г. стал годом усиленной Демпинговой политики Соединенных Штатов и России, в Великобритании. Российские нефтеэкспортеры продавали керосин по батумской себестоимости,²⁰³ но успехов в расширении внешнего рынка не достигли. «Стандарт Ойл» придерживался на внешнем рынке более жесткой политики, чем на внутреннем, что стало следствием взаимоотношений этой крупнейшей американской компании с правительством. Как отмечал

А.А.Фурсенко: «нефтяной трест Рокфеллера, подвергаясь, ограничениям со стороны правительства внутри страны, на мировом рынке пользования полной его поддержкой».²⁰⁴

При данной степени монополизации нефтяной промышленности и торговли в международном масштабе размер российского экспорта определялся не столько его доходностью, сколько сложившимся соотношением сил конкурентов на мировом рынке. На международном рынке экспортёры российского керосина сталкивались с серьёзным противодействием американского треста, «Стандарт Ойл». Усиленная политика (в 1904-1909 гг.), скупки российского керосина, и другие методы вытеснение конкурентов использовались «Стандарт Ойл» в его конкурентной войне. В результате экспорт керосина из России не всегда был прибыльным. Но нефтеобрабатывающая промышленность страны нуждалась во внешних рынках сбыта, и для того чтобы их удерживать в условиях жесточайшей конкуренции экспортёрам приходилось мириться с убытками. Поэтому в Баку (России) в более выгодном положении находились на внешних рынках формы, занимавшемся, как внешней, так и внутренней торговлей (тов. Бр. Нобель). Умело используя конъюнктуру того и другого рынков, они в конечном счёте получали крупные прибыли. Понижение цен на внутреннем рынке влекло за собой форсирование

экспорта. Как отмечает Т.Ф.Измествьева, повышение цен керосина на внутреннем рынке за счёт увеличения акциза являлось реальным для продавца, непосредственно к росту прибыли не приводило. Увеличение акциза, действуя на экспортные и внутренние цены в одном направлении в сторону их повышения, по разному влияло на внутреннюю и внешнюю торговлю: отвлекало произведенный в стране керосин от внутреннего рынка и притягивало к внешнему.²⁰⁵ В свою очередь увеличение вывоза из России (Баку) т.е. продолжение увеличения в потребляющих странах, понижало цены внешнего рынка. Потому с целью стабилизации цен внутри страны вывоз усиливался при снижении цен, ослабевал при их повышении. Сложившаяся структура энергетического хозяйства страны и её динамика, являющийся в определённой степени результатом целенаправленной политики монополизма, оказывала непосредственное влияние на внешнюю торговлю страны нефтепродуктами. Используемый в российской энергетике мазут являлся побочным продуктом перегонки нефти в керосин. Спрос на мазут стимулировал производство керосина, и оно достигало больших размеров. Внутренний керосиновый рынок в России развивался медленно из-за высоких цен на керосин, значительную часть которых составлял акциз. Спрос на жидкое топливо, таким образом, формировал по-

требность в сбыте керосина за пределами страны, на внешнем рынке, но уменьшение спроса на русский керосин за границей в свою очередь через автоматическое сокращение производства мазута задевало энергетическую составляющую страны.

ГЛАВА III

ВЫВОЗ БАКИНСКОЙ НЕФТИ ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА В 18-20 ГОДАХ НАЧАЛА XX ВЕКА

Азербайджанская нефтяная промышленность в 90-х годах XIX в. обладала основными особенностями, характерными для капиталистической стадии развития. Добыча нефти в 15 крупных нефтяных компаниях Азербайджана за 3 года, с 1899 по 1901 г., поднялась с 9,7 млн. пудов до 33 млн. пудов и составила 74-75 % всей добычи нефти в стране. А между тем в тот период число нефтяных компаний возросло с 61 до 171.

В конце XIX в. промышленная революция обусловила ускорение развития в отдельных отраслях промышленности Азербайджана. Хотя Северный Азербайджан занимал 0,4% территории Российской империи и в нем проживало 1,4% населения здесь производилось до 5% всей промышленной продукции России и было 8% численности фабрично заводских рабочих. 13,7% самодеятельного населе-

ния Северного Азербайджан, в 1897 г. занято в промышленности, тогда как в России даже в 1913 г. удельный вес всех занятых в промышленности не превышал 9%. В Баку и прилегающих к нему районах производилось 91% промышленной продукции Северного Азербайджана. По объему промышленной продукции Бакинская губерния занимала четвертое место после Петербургской, Владимирской и Московской, а по объему промышленной продукции в расчете на душу населения – первое место среди всех губерний России.²⁰⁶ На долю Северного Азербайджана приходилось 473 млн. пудов нефти (83,7%), тогда как по всей Российской империи в 1913 г. было добыто 565 млн. пудов.²⁰⁷

Хотя в Северном Азербайджане развитие промышленности имело свою специфику, тем не менее в азербайджанской промышленности, как составной части российской, проявлялись главнейшие особенности капиталистической промышленности России, обусловленные ее монополистической стадией и общественно-экономическими условиями страны. Это особенно проявилось в нефтяной промышленности Северного Азербайджана (т.е. в Баку). Например, важнейшая особенность монополистического капитализма в России высокая концентрация производства и рабочей силы – проявилась особенно рельефно в нефтяной промышленности – ведущей отрасли промыш-

ленности Азербайджана. Вторжение же иностранного капитала в широком масштабе в промышленность было присуще Азербайджану так же как и России в целом.

В течение первых лет первой мировой войны, т.е. с 1914 по 1917 г. Баку производил 7 млн. тонн нефти в год всего 28 млн. 683 тыс. тонн, что составляло 15% от общего объема нефти, произведенной в мире.

К началу революционных событий Азербайджан являлся одним из богатейших нефтедобывающих центров мира. Как писал в 1918 г. английский журнал «Near East», «Баку — это величайший нефтяной центр мира. Если нефть королева, то Баку — ее трон»²⁰⁸ Но революционные потрясения привели нефтяную промышленность Азербайджана к краху. Как показала история XX века, там, где есть большая нефть, практически всегда происходят драматические события. Наличие крупных месторождений нефти в любой стране является «яблоком раздора» между могущественными государствами.

Государственный переворот, происшедший в ноябре 1917 г. в России, мгновенно сказался на Северном Азербайджане. 12 декабря 1917 г. власть в Бакинском Совете взяла в свои руки революционно настроенная группа. В нее входили 48 большевиков, 85 эсеров, 36 дашнаков, 18 мусаватистов и 13 меньшевиков. Председателем был назначен П.Джапаридзе.

Дашнаки, приехавшие в Баку со всех концов мира, злоупотребившие гостеприимством азербайджанского народа, покупали оружие и боеприпасы, создавали отряды боевиков. К началу 1918г. в Баку части армянской национальной гвардии насчитывали около 7000 пеших и конных солдат. вскормленных и вооруженных за счет бакинской нефти. Если к этому добавить около 6000 красногвардейцев, подчиненных большевикам, и интернациональный полк, состоящий из славян, то станет ясна политическая ситуация в Баку (отметим, что просьба азербайджанцев о разрешении на создание подобных отрядов кабинетом Керенского не рассматривалась под различными предложениями.). Так как достаточно отметить, что, 90% населения составляли азербайджанцы, а депутатами на 2-ой Всероссийский Съезд Советов рабочих, солдатских депутатов были избраны Шаумян, Семенов, Рожкевич и Сухарцев.²⁰⁹

Еще осенью 1917 г, В.И.Ленин давал высокую оценку «обобществлению» нефтяной промышленности, указывая на возможность немедленной национализации ее.²¹⁰ Руководитель Советской власти затребовал «объявить войну нефтяным королям и акционерам, декретировать конфискацию их имущества и наказание тюрьмой за оттяжку национализации нефтяного дела, за сокрытие доходов или отчетов, за саботирование производства, за не-

принятие мер к повышению производства.

После, создания 25 апреля 1918г. Бакинского Совета Народных Комиссаров важнейшим промышленным центром Азербайджана и всего Южного Кавказа -Баку начался процесс национализации промышленности. Бакинский СНК объявил, что он установил «Братский союз – с Советской Россией и все декреты и распоряжения рабоче-крестьянского правительства России – Совет Народных Комиссаров будет проводить в жизнь в соответствии с местными условиями.²¹¹

Для наблюдения за национализацией всех отраслей нефтяного производства, в марте 1918 г. в Москве был создан Чрезвычайный комиссариат нефти, а в мае организован при ВСНХ Главный нефтяной комитет. В том же месяце в Баку прибыла специальная комиссия СНК РСФСР во главе с З.Н.Доссером, которая должна была заняться упорядочением дела национализации нефтяной промышленности и налаживанием производства.²¹²

В декларации от 1 мая 1918 г. Бакинский СНК наметил мероприятия по вовлечению трудящихся в дело управления государством и хозяйством, объявил о ликвидации старых административных органов и государственного аппарата, об осуществлении важнейших социалистических преобразований.²¹³

В мае 1918 г. на территории Северного Азербайджана (за исключением Баку, где, как

уже указывалось выше, установилась советская власть), была создана Азербайджанская Демократическая Республика

Договор от 4 июня между Азербайджанским и Османским государством был дополнен договорами создавшими правовую базу для торговли нефтью посредством эксплуатации нефтепровода Баку-Батуми и пользования железными дорогами Азербайджана и Южного Кавказа.²¹⁴

Весной 1918 г. в Баку на защиту интересов России стал Совет Народных Комиссаров, который с 25 апреля 1918г. в течение 4 месяцев бесплатно вывозили в Россию нефть в количестве 13 млн. тонн.²¹⁵

Советская Россия стремилась удержать богатые нефтяные запасы, оказывала Бакинскому Совнаркому поддержку военными, политическими и дипломатическими средствами.

Советская Россия, охваченная огнем гражданской войны, остро нуждалась в топливе. Без Бакинской нефти невозможно было организовать победу на российских фронтах. Поэтому первостепенное значение уделялось вопросу национализации нефтяной промышленности. От Бакинского Совета требовалось обеспечить снабжение нефтью. 28 мая 1918 г. в Баку была получена из России телеграмма о том, чтобы – «в первую голову безусловно было обеспечено дело выпуска нефти».²¹⁶ Че-

рез две недели вновь поступает телеграмма коммунарам: «примите меры к скорейшему вывозу нефтепродуктов из Баку».²¹⁷

На всех заседаниях Бакинского Совнаркома, проходивших 2-3 раза в неделю с 10-11 часов вечера до 2-3 часов ночи, первым чаще всего было выступление И.Фиолетова о добыче и отправке нефти в Советскую Россию. Через 12 дней после принятого декрета С.Шаумян с удовлетворением сообщил Ленину, что если до национализации вывозили в день 600 или 700 тыс. пудов то после декрета ежедневно вывозилось в Россию 1 млн. 300 пудов нефти.²¹⁸

Ниже приведенные сведения о поставке Бакинской нефти в Советскую Россию по месяцам 1918 года.²¹⁹

Февраль	– 26 тыс. тонн.
Март	– 26,5 тыс. т.
Апрель	– 94 тыс. т.
Май	– 182 тыс. т.
Июнь	– 464 тыс. т.-
Июль	– 492 тыс. т.

Таким образом, вывоз в Россию столь большого количества нефти, составлявшей часть национального богатства края, не отвечал интересам его народа. Причем, как видим, вывоз нефти неуклонно возрастал.

СНК РСФСР от 22 мая 1918 г. принял постановление об отправке в Баку 100 млн. руб. и 10 тыс. пудов зерна для вывоза из Баку нефти и выплаты рабочим нефтяных промыслов заработной платы.²²⁰ Это явилось проявлением авантюристической идеологии Советской власти: не вложив и ломаного гроша в развитие нефтяной промышленности Азербайджана, они национализировали и использовали ее в своих политических и экономических целях. Несмотря на тяжелое военное, экономическое и политическое положение, правительство РСФСР, имея свои большие недостатки и выжив из себя все, что было возможно, оказывала всемерную помощь «голодающим бакинским рабочим». При этом, ввоз в Баку несопоставимо (с объемом вывоза нефти) малого количества продуктов, они ухитрились представить в качестве помощи. В постановлении, которое было принято в конце мая, говорилось о немедленном направлении водным путем из Царицына в Баку зерна. 1 июня Г.К. Орджоникидзе телеграммой из Царицына сообщал, что отправлено 10 тыс. пудов зерна и дано распоряжение о присылке зерна и с Северного Кавказа.²²¹ В июне в Баку поступило 6396 пудов ячменя, 1309 пудов проса, 6625 пудов пшеницы, 11896 пудов кукурузы, 52811 пудов муки, 207 пудов крупы – всего 128229 пудов продовольствия, Эти продукты распределялись среди рабочих

нефтяного производства, чтобы обеспечить бесперебойные поставки нефти в Россию. 28 мая 1918 г. СНК РСФСР принял постановление о национализации нефтяной промышленности. На основе этого постановления Бакинский Совет 2 июня 1918 г. издал декрет о национализации нефтяной промышленности Азербайджана.²²²

В связи с вышедшим декретом в обращении Бакинского СНК отмечалось, что Бакинская нефтяная промышленность объявлена достоянием Российской Советской Республики. Это огромное богатство, созданное трудом и капиталом азербайджанского народа, было отнято у азербайджанской нации.

Мероприятия, тогда осуществленные Бакинским СНК совместно с СНХ и бескорыстный труд рабочих обеспечили работу промышленности, в частности рост добычи, переработки нефти и перевозки ее в Советскую Россию. 25 июня 1918 г. С.Г.Шаумян в письме Ленину подчеркивал, что «национализация нефтяной промышленности и торгового флота... вызвали энтузиазм и повысили добычу нефти и вывоз. Вывозили в день 600 или 700 тыс. пудов, сейчас вывозится один миллион 300 или 400 тысяч. Принимаем меры к дальнейшему усилению вывоза».²²³

В Баку добыча нефти в июне 1918 г. достигала 203 тыс. т., в июле – 281 тыс. т. Против 180 тыс. в мае, нефтепереработка – в ию-

не 159 тыс. т., в июле 258 тыс. т. против 99 тыс. т. в мае. Увеличилась и отправка нефти и нефтепродуктов из Баку в Советскую Россию через Астрахань. Если в мае 1918 г. было отправлено 14,4 млн. пудов нефти, в июне 24,2 млн. пудов, то в июле – 29,0 млн. пудов.²²⁴

На первом этапе национализации нефтяной промышленности в Северном Азербайджане Советская власть не успела завершить организацию управления производством на свой лад, распределения обмена и потребления в промышленности. Спустя всего два месяца после национализации промышленности. 31 июля 1918 г. Советская власть в Баку пала под натиском национального самосознания.

После продолжительных боев за освобождение Баку 17 сентября 1918 г. национальное правительство во главе с премьер-министром Фатали ханом Хойским переехало в столицу. Была установлена власть законного азербайджанского правительства. В Баку стала налаживаться мирная жизнь.

В годы первой мировой войны экономика Турции находилась в тяжелом положении. По особому договору между АДР и Турцией, Азербайджан должен был предоставить последней на сумму 1 млн. лир нефть, хлопок, шерсть и др. продукты.²²⁵

Турецким командованием были приняты меры для использования керосинопровода

Баку-Батуми с целью перекачки нефтепродуктов. Одновременно из Баку через Батуми пошли поезда с нефтяными цистернами для Турции, не менее 23 цистерн в день.²²⁶

6 октября 1918 г. Кабинет Министров принял постановление о денационализации нефтяной промышленности. 7 октября 1918 г. был опубликован декрет правительства, по которому нефтяные промыслы и заводы, корабли Каспийского торгового флота возвращались нефтяным фирмам и судовладельцам, тем самым правительство восстанавливало принципы частной собственности.²²⁷

Был введен восьмичасовой рабочий день. В связи с этим министр торговли и промышленности Джаваншир Бехбутхан на приеме делегации нефтепромышленников 12 октября 1918 года сказал, что – внимание правительства будет обращено на то, чтобы рабочие занимались своим делом и не вмешивались в управление предприятиями».²²⁸

Однако 30 октября 1918 г. Турция потерпела поражение в войне и по условиям Мудросского мирного договора должна была вывести свои войска из Южного Кавказа. В соответствии с пунктом 15 данного договора Южнокавказская железная дорога перешла под контроль союзников, а Баку вместе с нефтяным районом должен был быть оккупирован союзниками.

29 ноября 1918 г. все торговые суда Кас-

пийского флота перешли в распоряжение английского командования.

Англичане, немцы, большевики особое внимание уделяли нефтяной промышленности Баку. Так, англичане, учредив в Баку «Британскую нефтяную администрацию», усиленно вывозили нефть морем в Энзели и перекачивали ее по нефтепроводу в Батум. По неполным данным они практически бесплатно вывезли из Азербайджана 30 млн. пудов (около 500 тыс.т.) нефти и 12 тыс. пудов (около 200тонн) меди.²²⁹

За девять месяцев (с декабря 1918 г. по август 1919 г.) англичанами было вывезено из Баку нефти на сумму 113,5 млн.руб.²³⁰ Все нефтепродукты, вывозимые ими, никаким акцизным сборам не подлежали и пропускались без всякой задержки.

Однако новый правительственный кабинет не смог справиться с многочисленными трудностями и остановить экономический кризис. Невозможность сбыта за пределы республики накопившихся запасов нефтепродуктов явилась причиной упадка нефтедобычи, что приводило к сокращению работ на промыслах и увольнению рабочих. Это сопровождалось стачечным движением в Баку. Наибольший размах стачечного движения приходится на 1919 год: 6189 рабочих, в 1919 – 849, в 1920 г. – 3263 рабочих.²³¹ Стачки носили экономический характер.

14 апреля 1919 г. премьер-министр, выступая по вопросу экономического состояния отмечал: «Богатство и благополучие нашей страны – нефть, а между тем пути сообщения с главной потребительницей нашей нефти – Россией прерваны. Это обстоятельство может поставить нас в весьма затруднительное положение».²³² Ю.Усубековым был взят курс на установление экономических связей с Советской Россией, с условием невмешательства во внутренние дела АДР. Однако это сделать не удалось, т.к. Англия осуществляла в то время военно-экономическую блокаду РСФСР.

С целью захвата азербайджанской нефти большевиками предпринимались попытки вовлечь АДР во внутрироссийские дела. Нарком иностранных дел РСФСР Г.В.Чичерин с января по апрель 1920 г. обращался к правительству АДР с нотами по поводу создания единого фронта против генерала-белогвардейца А.Деникина. Глава МИД Азербайджана Ф.Хойский, отвечая на первую ноту Чичерина, от имени своего правительства заявлял; «Азербайджанская Республика не вмешивается во внутренние дела Советской России и занимает нейтральную позицию по данному вопросу».

Аналогичными были и другие ответы. Текст последнего из них Ф.Хойский зачитывал в парламенте 27 апреля 1920г., когда поступило известие о приближении XI Красной Армии к Баку. Этим событиям предшествовала

определенная работа, проведенная большевиками Азербайджана и России.²³³

В период правления правительства АДР в Баку большевики создали Особый морской экспедиционный отряд. При его помощи они смогли связаться с Советской Россией и снабдить нефтью Российскую военную флотилию в Астрахани. С августа 1919 г. по апрель 1920 г. в Астрахань из Баку было тайно доставлено 20 тыс. пудов бензина и 3,5 тыс. пудов смазочных масел.²³⁴

Вследствие того, что Баку в конце первой мировой войны переходил из одних рук в другие, неся серьезные потери в нефтяной промышленности, особенно это касалось эксплуатации нефтеиндустрии армянскими большевиками, добыча нефти заметно снизилась. Объемы нефти в 3 млн. 376 тонн и 3 млн. 690 тонн, добытые в 1918 и 1919 годах, соответственно, составили всего лишь половину объема нефти за 1916 г.

ГЛАВА IV

ПОЛИТИКА ДВОЙНЫХ СТАНДАРТОВ ВЫВОЗА БАКИНСКОЙ НЕФТИ ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА В 20-30 ГОДАХ XX ВЕКА

Потребность в топливе в 1920 г. породила русскую оккупацию. Бакинская нефть попала под контроль России. В результате невиданной доселе разорительной эксплуатации нефтеиндустрии большевиками, добыча нефти в Баку за два первых года Советской власти снизилась до критически низкого уровня за весь 20-ый век. В 1921г. уровень добычи нефти составил 2 млн. 11 тыс. тонн.²³⁵

Лондонская «Таймс» 30 апреля 1920 г. отмечала, что «революция в Азербайджанской Республике, где большевистское влияние одержало верх, не была неожиданной. Наш специальный корреспондент на Среднем Востоке предупреждал, что Баку в ближайшее время может оказаться в руках большевиков. Его предсказание сбылось очень скоро».

После оккупации Баку Г.Орджоникидзе и С.Киров телеграфировали Ленину: «Провоз-

глашена независимая социалистическая Советская Азербайджанская республика... Энтузиазм населения, особенно мусульман из рабочих, не поддается никакому описанию, может быть сравним только с октябрьским в Петербурге...». ²³⁶

Это была неприкрытая ложь: никакого энтузиазма не было, всеобщее возмущение повальными грабежами и расстрелами. В отдельных регионах республики местное население поднималось против Советской власти. Уже в конце мая 1920 г. начались вооруженные восстания против большевиков XI Красной армии в Гяндже, Тертере, Агдаме, Ленкоране и др. местах. Самое крупное из них было в Гяндже.

После падения АДР и оккупации Азербайджана 28 апреля 1920 г. Россия стала уделять большое внимание экономической политике в Северном Азербайджане.

24 мая 1920 г. Азревком принял декрет о национализации нефтяной промышленности. В декрете говорилось: «Нефтедобывающие и нефтеперерабатывающие предприятия, нефтеторговые и подсобные к ним предприятия, а также вспомогательные предприятия, изготовляющие оборудования для буровых и нефтеналивных работ, со своим движимым и недвижимым имуществом объявляются государственной собственностью». По этому декрету были национализированы 209 нефтеперерабатываю-

щих фирм, 59 подрядных буровых предприятий, 27 нефтеперегонных заводов и др.²³⁷

Промышленность Советской России находилась в состоянии разрухи. Для ее возрождения требовалось топливо, нефть, которой так богат Азербайджан. Вот почему оккупация Северного Азербайджана и вступление его в принудительный союз с РСФСР был главным фактором в налаживании хозяйственной и оборонной мощи Советской России. Еще 29 апреля 1920 г. на Всероссийском съезде рабочих стеклофарфоровой промышленности вождь пролетариата с радостью сообщал, что «Бакинский пролетариат взял власть в свои руки... Это означает, что мы имеем теперь такую экономическую базу, которая может оживить всю нашу промышленность... Таким образом, наш транспорт и промышленность от Бакинских нефтяных промыслов получает весьма существенную помощь».²³⁸

Под натиском идеологической пропаганды Бакинские рабочие снабжали Советскую Россию нефтью. За 3 дня – с 30 апреля по 2 мая 1920г. – они отправили в Астрахань 12 пароходов, которые доставили свыше 1 млн. пудов нефти.

30 мая 1920 г. было издано распоряжение о том, чтобы нефтяные фирмы ликвидировали все свои домовые кредитные и прочие отношения как к государству, так и между отдельными предприятиями, которые имелись

до национализации нефтяной промышленности.

Для подрыва капиталистической экономики в Северном Азербайджане и создания новой, социалистической промышленности необходимо было национализировать торговый флот. 6 июня 1920 г. был национализирован Каспийский торговый флот со всеми видами судов, береговых сооружений, контор, складов, предприятий, обслуживающих флот, в том числе с механическими заводами и пр.²³⁹

К концу 1920 г. национализированный флот Каспийского моря с огромными трудностями, несмотря на низкий уровень развития флота, на слабую его техническую оснащенность, на старых изношенных судах транспортировала нефть, добываемую на промыслах Баку. В первый год установления Советской власти в республике было вывезено в РСФСР 2 млн. 265 тыс. тонн нефтепродуктов.²⁴⁰

Запасы нефти в Баку в течение некоторого времени позволяли доставлять ее в Россию в большом количестве. Однако для снабжения страны жидким топливом требовалось восстановить бакинскую нефтяную промышленность и обеспечить ее бесперебойную работу. Решить эту задачу было очень трудно, т.к. не хватало оборудования, технических материалов, денежных средств, квалифицированных работников и т.д.

Советское правительство для увеличения

добычи и транспортировки нефти использовала рычаги стимулирующие энтузиазм рабочих.²⁴¹

Одним из стимулирующих средств являлись коммунистические субботники которые, главным образом, проводились на нефтяных промыслах и нефтеперегонных заводах. Первый из таких субботников был 26 июня с участием 12 тыс. чел. За 4 последних месяца 1920 г. в Баку в субботниках участвовало 2855 тыс. человек. Была проделана работа на сумму 30,8 млн. руб. Уже к началу июня суточная добыча нефти поднялась с 440 до 465 тыс. пудов, тем самым увеличился и вывоз нефти в Советскую Россию: в мае он составил 15 млн. пудов, а в июне – 21.2 млн. пудов.²⁴²

Поток бакинской нефти содействовал оживлению всей экономики Советской России. Отметим, что из Баку к концу 1920 г. в Россию было доставлено 160 млн. пудов нефти. В условиях еще не завершившейся Гражданской войны, это была неоценимая помощь российской промышленности, транспорту и армии, как признавали сами советские власти России, «бакинский пролетариат, при помощи которого прорван фронт экономической разрухи, может сравнить себя по заслугам своим со славной 1 Конной Армией.²⁴³ В декабре 1920 г. бакинский пролетариат на VIII Всероссийском съезде Советов был награжден «Красным Знаменем Труда».

В период НЭПа, а именно – в первой половине 20-х годов XX в. в Азербайджане имелся в известной мере уклад госкапитализма. Советское правительство, допуская этот уклад, имело возможность контролировать и ограничивать его. Концессии и аренда были наиболее выраженными формами госкапитализма, однако в Азербайджане он проявлялся в форме аренды, а не концессий.

В начале 1921 г. в условиях разрухи встал вопрос о возможности сдачи в концессию иностранным капиталистам той части нефтяной промышленности, которая по недостатку средств не могла быть восстановлена в ближайшее время собственными силами Советского государства. 1 февраля 1921 г. в Совнарком РСФСР обсуждался проект, предусматривающий сдачу в концессию на условиях выгодных Советскому государству, отдельных нефтяных участков в Баку и Грозном.²⁴⁴ Крупнейшие монополисты – английский («Ройял Датч-Шелл») и американский («Стандард-Ойл»), – конкурируя между собой, наперебой старались добиться концессий в Баку. На международных конференциях в Гааге и Генуе в 1922 г. эта конкуренция была ярко выражена. Но уже в 1921-1922 гг. успехи в возрождении нефтяной промышленности показали, что она может обойтись и без участия иностранных концессионеров.²⁴⁵

Огромное значение в деле транспортировке

нефти играли железная дорога и Каспийский торговый флот. Летом 1921 г. коммунисты Портово-Морского района г. Баку решили, что каждый член партии, работающий на водном транспорте, должен быть организатором беспартийных масс в борьбе с разрухой.²⁴⁶ I Партийная организация Портово-Морского района перебрасывала коммунистов на нефтеналивные суда, чтобы усилить работу по доставке нефти из Баку в другие промышленные центры страны.²⁴⁷

Большую помощь в агитации и пропаганде коммунистам оказывала профсоюзная организация. В Азербайджане в конце марта 1921 г. была проведена неделя профсоюзного движения, в течение которой велась «разъяснительная работа» о задачах профсоюзов.²⁴⁸ 9 октября 1921г. профсоюз водников обратился к морякам Каспия, указывая на необходимость ускорить доставку нефти в Советскую Россию.

В начале апреля 1921г. из Баку в Астрахань был отослан караван из 33 судов, доставивший 3.5 млн. пудов нефтепродуктов. В ответ в Баку была отправлена приветственная телеграмма «Получил Ваше сообщение об открытии навигации 5/1 У. Прошу передать мое приветствие Нефтефлоту».²⁴⁹

Однако, вскоре к июлю 1921 г. обстоятельства в нефтяной промышленности вновь ухудшились, в связи с обострившимся с марта

1921 г. голодом в Поволжье и неурожаем в Азербайджане. Это привело к снижению производительности труда и уходу рабочих на работу в деревню. Тем самым производство было сведено к нулю.

27 мая 1921 г. встревоженный положением в нефтяной промышленности Ленин писал в Главтоп: «Необходимо усилить внимание и заботу о Баку.

Прошу вынести в СТО программу систематических мер помощи Баку с привлечением заграничных закупок.

Надо установить постоянное «наблюдение» за тем, что делается в Баку и чем мы помогаем».²⁵⁰

В августе 1921г. при ЦК РКП(б) была создана комиссия по нефтяным вопросам с участием И.В.Сталина и из Москвы была отправлена Чрезвычайная Комиссия СТО для ознакомления с состоянием в Баку промыслов и заводов. Она 30 сентября 1921 г. постановила: 1) установить единоначалие на предприятиях нефтяной промышленности; 2) ввести единую зарплату, включающую все виды натурального довольствия и предусматривающую вознаграждение повышенной производительности труда; 3) отпустить Главтопу дополнительно 4 млн. золотом для закупок оборудования за границей; 4) выделить для предприятий Баку, Грозного и Донбасса 162 автомашины.²⁵¹

На нужды нефтяной промышленности

Азербайджану СТО 19 октября 1921 г. открыл кредит Главтопу дополнительных финансов в размере 500 тыс. золотых рублей.

Из Москвы в июле 1921 г. были присланы нефтяникам 25 тыс. комплектов обмундирования²⁵² в декабре – 300 тыс. аршин мануфактуры из Иванова-Вознесенска и других городов РСФСР. С мая 1920 г. по сентябрь 1921 г. в Азербайджан было доставлено из России в общей сложности 50 вагонов сахара, 34 млн. аршин мануфактуры и т.п.²⁵³

Советская Россия любыми средствами старалась и обеспечивала Азербайджанскую нефтяную промышленность оборудованием и техническими материалами: бурильными станками и инструментами, трубами, цементом, моторами, строительным лесом. В Баку из Сормово были доставлены станки вращательного бурения, новые инструменты – из Петрограда, железо и др. – из Таганрога, Для механических заводов Баку был послан прокатный стан.

Тем самым советская Россия остановила начинавшийся процесс деклассирования и распыления сил бакинского пролетариата. Начался прилив рабочих из районов Азербайджана, а также засылали более стойких и преданных коммунистической идеологии, рабочих из России.

Во второй половине 1921 г. была проведена перестройка работы нефтяной промышленно-

сти Азербайджана в условиях НЭПа.

Азнефтеком был с 1 сентября 1921 г. превращен в самостоятельный трест «Азнефть» и был переподчинен ВСНХ РСФСР. Трест «Азнефть» получил широкую хозяйственную инициативу, т.к. был переведен на хозрасчет, возможность приобретения необходимых материалов и осуществления товарообмена, а в дальнейшем и реализации части получаемой продукции.

Состоявшийся 22 февраля 1922 г. IV съезд КП Азербайджана отмечал, что «Подготовительная Работа, которую провела партия в районах, значительно облегчила работу Азнефти, особенно это сказалось при переходе Азнефти к принципам единоличия и коммерческого расчета, где без влияния партии переход весьма болезненно отразился бы на местах.²⁵⁴

ЦК КП (б) Азербайджана провел ряд важных мероприятий по улучшению работы «Азнефти». Съезд в решении записал, что «должны быть строго подсчитаны все ресурсы, представляемые нефтяной промышленности и, кроме того, должно быть представлено Азнефти право реализации на рынке части своей продукции в соответствии с операционными планами»²⁵⁵ Съезд обязал Азнефть «...немедленно создать торговый аппарат для реализации нефтепродуктов по всей Федерации».²⁵⁶ От реализации нефтепродуктов таким путем

средства должны были быть обращены на создание товарных фондов, могущих обеспечить нужды рабочих и тем самым повысить их производительность труда, пересмотрев тарифы зарплаты в сторону повышения: «В основу тарифной и снабженческой политики должна быть положена непосредственная заинтересованность работника в производительности труда».²⁵⁷

Хотя Азнефти была предоставлена самостоятельность, контроль со стороны высших парторганизаций ужесточался. Так, в резолюции IV съезда АКП (б) было отмечено усиление активности партийных и профсоюзных организаций в нефтяной промышленности. «В течение прошлых лет органы партии живо откликались на заминки и неурядицы нефтяной промышленности, обсуждали их и всегда находили средства устранять их. Теперь более чем когда-либо, важно, чтобы на всех партийных собраниях от коммунистических ячеек до высших коллективов ставились и обсуждались вопросы нефтепромышленности и, по примеру прошлого, устранялись все замеченные дефекты».²⁵⁸

Появились новые формы организации и управления промышленности республики. В условиях новой экономической политики трестирование промышленности и переход ее на хозяйственный расчет в Азербайджане осуществлялись постепенно, по этапам. На первом

этапе с осени 1920 г. по лето 1924 г. трестированные предприятия еще частично снабжались государством. На втором этапе, к концу 20-х годов трестированные предприятия были полностью переведены на хозяйственный расчет.

В сентябре 1921 г. первой в Азербайджане была трестирована и переведена на хозяйственный расчет нефтяная промышленность, перешедшая в подчинение ВСНХ РСФСР. Постановлением ВСНХ РСФСР от 7 ноября 1921 г. предприятиям нефтяной промышленности были отпущены оборотные средства в сумме 600 млн. руб.²⁵⁹

Для восстановления и контроля за нефтяной промышленностью в Азербайджан, по поручению В.И.Ленина, были направлены И.М.Губкин, А.Т.Серебровский и др. Для обеспечения нефтяной промышленности квалифицированными кадрами только в начале 1921 г. из Советской России в полку прибыло более 500 специалистов. Все вопросы решались конкретно и оперативно. Так, назначенный председателем Азнефтекома А.П.Серебровский 16 апреля 1921 г. запросил у В.И.Ленина «прислать формальное признание известной самостоятельности Нефтекома обменивать в Персии, Туркестане и Европе нефтепродукты на предметы оборудования и снабжения рабочих одеждою и продовольствием».²⁶⁰

В.И.Ленин называл топливо хлебом для

промышленности.²⁶¹ Вот почему руководство топливной, в том числе нефтяной промышленностью и планирование ее осуществлялись непосредственно Советом Труда и Оборона. По решению СТО было организовано его национальное полномочное представительство – Топливный отдел Азербайджана («Азтоп»). Организацией производства в нефтяной промышленности ее снабжения, административно-операционными делами руководил «Азтоп» в тесном контакте с СНК Азербайджана.

Бакинские нефтяные промыслы, находившиеся ранее в руках 272 капиталистических компаний и местных владельцев, были разделены на 9 районов. По приказу Азнефтекома вся промысловая площадь распределялась между этими 9 районными управлениями, являющимися административно производственными единицами. Каждый из этих районов был и самостоятельной хозяйственной единицей.

Система управления трестом «Азнефть» с осени 1921 г., т.е. после перехода на хозяйственный расчет, до декабря 1925 г. была системой единоличного управления. После же 17 декабря 1925 г. система единоличного управления была заменена коллегиальной системой управления, президиумом. Одновременно в «Азнефти» был создан новый плановый аппарат.

С первых лет восстановительного периода

определенная часть добытой нефти по решению СТО РСФСР переводилась в государственный фонд республики, который назывался нефтяным фондом. При этом нефтяной фонд был не единовременным, а постоянным как определенная доля производимой в республике нефти. В 1921/22 хозяйственном году из 2945 тыс. т. добытой нефти 113.6 тыс. т. (4,6%) были выделены в нефтяной фонд республики. Такой же объем нефтяного фонда был в 1922-23 гг. С 1923 г. нефтяной фонд был установлен в 10%.²⁶²

Ввиду вышеизложенного, для сбыта продукции нефтяного фонда и части продукции треста «Азнефть» в мае 1922 г. СНК Азербайджана создал специальный торговый аппарат – «Азнефтесиндикат». 7 млн. пудов нефтепродуктов, выделенных «Азнефтью» были переданы в распоряжение «Азнефтесиндиката». В сферу деятельности синдиката входили Южный Кавказ и Туркестан, а также Иран и другие страны зарубежного Востока.

Согласно договору, заключенному между СНХ Азербайджанской ССР и Азнефтью, синдикат должен был сбыть все или большую часть нефтяных продуктов, из полученных им за период с августа по декабрь 1922 г. Однако из-за создавшегося положения правительство Азербайджана вынуждено было обратиться за помощью к РСФСР. С этой целью 7 сентября 1923 г. СНК Азербайджана заключил в Москве

договор с общероссийским нефтесиндикатом. Общероссийский нефтесиндикат взял на себя сбыт оставшейся продукции нефтяного фонда СНК Азербайджана в 1921/22 хозяйственном году (4284 тыс. пудов нефтяной продукции стоимостью в 184320 тыс. руб). Сумма стоимости этой нефти поступала в государственный фонд Азербайджана.²⁶³

Нефтяная промышленность в Баку, после перехода к НЭПу улучшила свою работу, так, например, в течение октября-декабря 1921 г. ежемесячная добыча поднялась с 11,6 до 15,2 млн. пудов. Только в октябре 1921 г. были восстановлены и пущены в работу 70 скважин.

После полной оккупации и советизации Южного Кавказа, советская Россия, не имея возможности помочь экономически Грузии и Армении, так как сама нуждалась и была зависима от бакинского черного золота, и ввиду собственной экономической слабости, осуществляла эту, так называемую, помощь за счет бескорыстного и неоплачиваемого труда бакинских рабочих и природных богатств Азербайджана.

В 1921 г. в телеграмме от 9 апреля Ленин писал Орджоникидзе: «Получил Вашу шифровку об отчаянном продовольственном положении Закавказья. Но я должен предупредить, что мы здесь сильно нуждаемся, помочь не можем. Настоятельно требую создать об-

ластной хозяйственный орган для всего Закавказья, налечь изо всех сил на концессии». ²⁶⁴

Но была еще проблема после советизации Южного Кавказа Советская идеология не смогла решить националистическую атмосферу между Азербайджаном, Грузией и Арменией. В решении X съезда Коммунистической партии по национальному вопросу было отмечено, что Азербайджанская и Армянская республики не могли бы стать на ноги без ликвидации национальной вражды и угнетения у себя дома. ²⁶⁵

Не обращая внимания на вышеотмеченные трудности на Южном Кавказе, советское правительство Азербайджана в марте 1921 г. в помощь грузинскому народу отправило 30 цистерн нефти, 2 цистерны бензина и 9 цистерн керосина. Из Азербайджана к концу июля 1921 г. Грузия получила свыше 4,8 млн. пудов нефти безвозмездно.

Для колониальной политики советской России имели огромное значение экономические взаимоотношения между республиками Южного Кавказа, так как их заинтересованность в совместном использовании железнодорожной сети, и возобновивший свою работу в марте 1921 г. керосинопровод Баку-Батум, без которого нельзя было восстановить так называемые народные хозяйства Азербайджана, Грузии и пресловутой Армении.

На сборище Коммунистической фракции ВЦСПС, которое было организовано 11 апреля 1921 г., вождь советской России Ленин с радостью утверждал: «Теперь стала Советской Грузия. Речь идет об объединении Кавказских республик в один хозяйственный центр: Грузинской, Азербайджанской и Армянской. Нефть производит Азербайджан, ее нужно возить через Батум, через территорию грузинскую, так что будет единый хозяйственный центр».²⁶⁶

Однако в начале, после колонизации и установления законов двойных стандартов советской власти в Азербайджане, Армении и Грузии, остатки национальной розни давали о себе знать и являлись в тот период для советской России, в обеспечении политической независимости серьезной помехой, в процессе советизации и экономического восстановления республик Южного Кавказа

После советизации Азербайджан, с одной стороны, должен был стать плацдармом для распространения большевизма в Грузии и Армении, а с другой должен был играть роль рычага политического и экономического давления на эти республики. В этой политике особая роль придавалась бакинской нефти, которая теперь находилась под полным контролем Москвы.

Ещё до провозглашения в Северном Азербайджане Советской власти, 17 апреля 1920 года Председателем Совета Труда и Оборона

Советской России В.И. Лениным был подписан мандат, который возлагал на А.Серебровского организацию нефтяного хозяйства в Бакинском районе, руководство делом погрузки и вывоза нефти и её продуктов. Согласно содержанию мандата, распоряжения Серебровского являлись, безусловно, обязательными для всех властей и учреждений, как гражданских, так и военных. Так, военному командованию вменялось в обязанности снабжать его достаточными военными и морскими силами.²⁶⁷ Получив такие широкие полномочия, Серебровский создал в нефтяной отрасли свою «монархию» и обеспечивал бесперебойную поставку нефти в Советскую Россию. В результате, Советский Азербайджан в первый год не только бесплатно давал нефть, но и платил из своей государственной кассы жалованья рабочим.²⁶⁸ Нариманов требовал от Серебровского процентного отчисления нефтяных продуктов в пользу Азербайджанской ССР, поставил этот вопрос на Политбюро, которое вынесло соответствующее решение. Однако, Серебровский не выполнял их так, как следует.²⁶⁹ Он выполнял лишь резолюции Ленина, и поэтому нефть безвозмездно по железной дороге и по морю отправляли в Россию, за осуществление этой грабительской акции начальник Азнефти А.Серебровский был награжден орденом Боевого Красного Знамени, а Азербайджан лишился самой до-

ходной статьи своей экономики.²⁷⁰ Благодаря деятельности Серебровского на бакинских промыслах работало около 7,5 тысяч солдат-репатриантов бывшей врангелевской армии, среди которых было немало армян.²⁷¹ Серебровский использовал «оригинальный» метод работы с местными кадрами. На ответственные должности назначались малограмотные и безынициативные специалисты – азербайджанцы, которые, конечно, проваливали порученное им дело, после чего делались обобщающие выводы.²⁷²

Тяжелое экономическое положение Армении, вызванное отсутствием топливного обеспечения, вынуждало дашнакское правительство искать различные пути для получения нефти у Азербайджана. С этой целью оно, после прихода к власти в Северном Азербайджане большевиков, старается наряду с удовлетворением своих, территориальных притязаний, решить с помощью Москвы и за счет бакинской нефти также свои экономические проблемы. Поэтому уже 30 апреля 1920 г. министр иностранных дел Армении Огаджанян отправляет из Еревана телеграмму дипломатическому представителю Армении в Баку Арутюнянцу, в которой говорилось: «...низвергнутое правительство АДР по политическим мотивам тормозило вывоз нефтепродуктов в Армению. С водворением истинного демократического строя в Азербайджане, пра-

вительство Армении уверено, что всякое затруднение вывозу нефти в дальнейшем будет устранено. Правительство уполномочивает Вас немедленно войти в переговоры с новым Правительством Азербайджана для срочного разрешения этого вопроса».²⁷³ В телеграмме Огаджаняна особый интерес вызывает уверенность министра в том, что теперь дашнакское правительство обязательно получит нефть от Азербайджана. Подобная уверенность имела основание, поскольку теперь у власти в Советском Азербайджане стояли большевики, которые в основном были представлены армянами и русскими.

Политическими мотивами, на которые указывал в своей телеграмме армянский министр, были, прежде всего, непрекращающаяся на протяжении 1918-1920 гг. военная агрессия дашнакской Армении против Азербайджанской Демократической Республики, политика геноцида, которую проводило армянское правительство против азербайджанцев, как в самой Армении, так и на территории Азербайджана. Поэтому о каких-либо экономических отношениях между АДР и Арменией говорить было неуместно. Позицию по данному вопросу правительства АДР наиболее ярко выразил в телеграмме премьер-министру Азербайджана от 15 июня 1919 года дипломатический представитель АДР в дашнакской Армении М.Текинский: «Пока Армения не водворит

всех мусульман крестьян в свои селения и не вернет мусульманам их земель, не отпускайте ни одного фунта керосина и мазута».²⁷⁴ На значение вопроса нефти для Армении указывает также содержание телеграммы дипломатического представителя дашнакского правительства в Азербайджанской ССР Арутюнянца, направленной 27 августа 1920 г, в Иреван министру иностранных дел этой страны. В телеграмме отмечается: «Наши дипломатические неудачи в Азербайджане объясняются также тем экономическим соотношением, которое существует между двумя этими странами. А эти отношения, хотя бы сегодня, сугобо односторонние, то есть мы целиком зависим от Азербайджана, а он от нас нет. Без бакинской нефти и керосина в Армении останутся железные дороги, предприятия, пекарни, бани и т.д., а народ останется без света, тогда как на данный момент в Армении не производится какого-нибудь такого товара, чтобы был для Азербайджана столь важен как нефть, керосин для Армении».²⁷⁵

После советизации Северного Азербайджана армяне сумели занять ключевые позиции в учреждениях по управлению нефтяной промышленностью. Как писал Нариманов: «Если обратить сейчас внимание на состав служащих Нефтекома, то беспристрастный наблюдатель придет в ужас. Местные мусульмане-инженеры и вообще интеллигенция

спекулируют, а эти учреждения заполнены русскими, армянами и евреями».²⁷⁶ К 1 апреля 1923 г. в различных учреждениях Азнефти русские составляли 43,8%, армяне 13,8%, азербайджанцы 12,6% из общего числа работников.²⁷⁷ Кроме этого, в своем выступлении на XIII Общебакинской партийной конференции в апреле 1924 года М.Д.Гусейнов отмечал, что из 46000 тысяч рабочих, занятых в различных отраслях Азнефти, лишь 7000 были тюрками.²⁷⁸ По мнению Мирзояна, Азнефть относилась к тем отраслям, где проведение национализации в короткое время было невозможно.²⁷⁹ Интересно, что уже после установления Советской власти в Армении, решением Политбюро ЦК АКП(б) от 20 декабря 1920 г., где рассматривался вопрос о посылке армян-коммунистов из Азербайджанской ССР в Армению, было решено, что незаменимых армян работников нефтяной промышленности не посылать.²⁸⁰

Дашнакское правительство надеялось решить свои экономические проблемы с помощью Советской России и бакинской нефти. Одновременно, Москва за спиной Азербайджана вела с дашнакской Арменией переговоры не только о судьбе азербайджанских земель, но и заключала договора о поставках ей бакинской нефти. Так, в проекте договора, подписанного 28 октября 1920 г. в Иереване между полномочным представителем РСФСР в

Армении Б.Леграном и правительством Армении, в 1 пункте XV статьи указывается на намерении передать Армении нефти в количестве составляющем годовую норму потребления. В счет этого количества правительству Армении предполагалось отпустить 500 тысяч пудов нефти непосредственно после подписания договора.²⁸¹

До советизации Армении вопрос о предоставлении ей нефти, заключения с нею торгово-транзитного договора справедливо ставился руководством Советского Азербайджана в зависимость от решения территориального вопроса. Когда летом 1920 г. находившемуся в Тифлисе Н.Нариманову от одного армянского общества (фактически армянского правительства) было сделано предложение об обмене 4 новых грузовиков на тысячу пудов керосина, тысячи бензина и двух тысяч пудов нефти, это предложение было отвергнуто. По поводу этого Нариманов писал: «Дипломатический представитель Армении в Грузии т. Бекзадян, сам заявил желание видеться со мною, – пришел ко мне и вся наша беседа с ним показывает, по крайней мере, на некоторый сдвиг в их политике, главной причиной этого является все же пресловутая нефть. Я полагаю, что наряду с другими моментами мы можем оказать на Армению большое давление и в вопросе о нефти».²⁸²

Ситуация изменилась после установления

Советской власти в Армении. В декларации ревкома Армении от 29 ноября 1920 года о провозглашении Советской власти выражалась твердая уверенность, что «приостановленные за отсутствием мазута, железные дороги Армении снова заработают при помощи азербайджанской советской нефти и снова оживит связь по всей территории освобожденной Армении».²⁸³

В условиях, когда Армения не отказывалась от своих притязаний на азербайджанские земли, коммунистическое руководство Советского Азербайджана в тот же день, на заседании Азревкома 29 ноября 1920 года постановило отправить 40 цистерн нефтепродуктов.²⁸⁴ Вслед за этим, 30 ноября, на объединенном заседании Политбюро и Оргбюро АКП(б) выносится новое решение о поставках нефти в Советскую Армению. Данное решение закрепляется декларацией Баксовета от 1 декабря 1920 г., где говорится: «Советский Азербайджан широко раскрывает свои ворота перед Советской Арменией к неисчерпаемым богатствам: нефти, керосину и другим продуктам, которыми обладает».²⁸⁵ Таким образом, Азербайджан должен был расплачиваться за советизацию Армении не только своими бесспорными территориями (Зангезур, Нахчыван – Т.А.), но и природными богатствами. Осуществлялось это во имя укрепления в Армении большевистской власти, под лозунгами

о солидарности и братской помощи.²⁸⁶ Нариманов заявлял: «Нужно создать такую атмосферу, чтобы армянские рабочие и беднейшее крестьянство чувствовали, что при большевиках лучше живется, чем при дашнаках. Я вам товарищи, это заявляю серьезно, что все это лежит на нашей шее. Маленький Азербайджан должен думать ... об Армении. Поэтому нефть отдается, Армянская республика полностью зависит от нас, так как она все будет получать от Советского Азербайджана».²⁸⁷

И, действительно, Армения все получала от Азербайджана. 2 декабря 1920 г, Ревком Армении направил в Азревком письмо, в котором просил открыть ему кредит на сумму двести миллионов рублей. На письме была поставлена резолюция Н.Нариманова: «Открыть кредит Ревкому ССРА двести миллионов заимообразно».²⁸⁸ Газета «Бакинский рабочий» в номере от 12 декабря 1920 г. писала, что в дни установления Советской власти в Армении Азербайджан безвозмездно отправил ей 50 вагонов хлеба и 36 тысяч тонн нефти.²⁸⁹ Факт оказания Азербайджанской ССР экономической помощи Армении отметили в своих работах также армянские историки. Так, С.Вартанян, ссылаясь на текст телеграммы от 16 декабря 1920 г., полученной штабом XI Красной Армии в Баку, пишет, что в Армению было направлено 35 вагонов зерна и 5 цистернов с керосином.²⁹⁰ А.Акопян, ссылаясь

на данные сборника «Хорурдаин Хаястан» (Советская Армения) (1921-1925)», пишет, что с 10 апреля по 10 ноября 1921 г. Азербайджан безвозмездно поставил Армении 36000 пудов горючего (нефть, бензин, мазут).²⁹¹

После полного захвата Южного Кавказа Советская Россия, ввиду собственной экономической слабости, не имея возможности помочь Грузии и Армении, осуществляла это за счет природных богатств Советского Азербайджана. В телеграмме от 9 апреля 1921 г. В.Ленина Г.Орджоникидзе отмечается: «Получил Вашу шифровку об отчаянном продовольственном положении Закавказья. Но я должен предупредить, что мы здесь сильно нуждаемся, помочь не можем. Настоятельно требую создать областной хозяйственный орган для всего Закавказья, налечь изо всех сил на концессии» (речь идет о нефтяных концессиях с иностранными фирмами).²⁹²

Приехав в Баку и получив телеграмму, Г.Орджоникидзе созывает Пленум ЦК АКП(б). В своем выступлении на Пленуме Орджоникидзе отмечает необходимость объединения закавказских республик не только в политике, но и экономике, так как восстановление экономики в республиках шло якобы хаотически. Он вынужден был признать, что внешторги республик конкурировали между собой на внешнем рынке, но валютой служила бакинская нефть, которая бесплатно отпускалась

Армении и Грузии. В то же время Г.Орджоникидзе отметил, что Азербайджанской и Грузинской республикам придется взять на себя снабжение Армении, так как она обладает гораздо меньшими средствами.²⁹³ Позиция Орджоникидзе по данному вопросу получила неоднозначную оценку в выступлениях азербайджанских коммунистов А.Караева и Г.Султанова. Караев, считая ненормальным тот факт, что Советская Грузия и Советская Армения, получая азербайджанскую нефть как валюту, конкурируют с Советским Азербайджаном, предлагал оставить самостоятельными республиканские внешторги. Г.Султанов справедливо указывал, что объединение приведет к разрешению экономических проблем одной республики в ущерб другой, недвусмысленно намекая на Азербайджан. После возражений азербайджанской стороны, Орджоникидзе вынужден был признать: «Товарищи азербайджанцы оставляли прикрытым вопрос, который раскрыл Султанов. Если вопрос ставится строго эгоистически, то надо ответить прямо, что в большей степени будет «обижен» Азербайджан и абсолютно не будет «обижена» Армения. Если вопрос ставится по-советски кто-нибудь из вас осмелиться выступить здесь и сказать, что все, что нам удастся получить в обмен на бакинскую нефть, которую природа создала здесь вот в Баку, а не в Иреване, наше и отказать армянским

товарищам в помощи. Тут вопрос надо ставить так: будем ли мы помогать Советской Армении из своего голодного пайка, уделим ли мы им что-нибудь на правах равных товарищей, или мы скажем, если у тебя нет, то голодай». И действительно, никто не осмелился возражать. Левон Мирзоян поддержал предложение Орджоникидзе, а Саркис, обвиняя азербайджанских коммунистов в национализме, заявил, что вопрос о нефти лишь предлог: «Здесь боятся объединения фактически». Армянские коммунисты получили авторитетную поддержку в лице С.Агамалыоглы: «Ведь эта чепуха, ведь откуда Азербайджан взял нефть, богу родственник что ли? Нефть, значит для всех».²⁹⁴

В итоге 2 июня 1921 г. Азербайджан, Грузия и Армения подписали соглашение о создании объединенного внешторга. Это соглашение фактически превращало две последние республики в обладателей части доходов от реализации бакинской нефти и других богатств Азербайджанской ССР на внешних рынках. Об этом в своем выступлении на заседании второй сессии Пленума Азербайджанского Центрального Исполнительного Комитета Советов 3 октября 1921 года говорил Нариманов: «Как вам известно, у нас существовал так называемый Внешторг. Для ведения внешней торговли у нас были продукты: нефть, масла драгоценные, шелк, икра.

Я утверждаю, что если бы у нас внешняя торговля велась самостоятельно, достаточно было бы этих продуктов, чтобы мы обеспечили Азербайджан почти всеми товарами. Но общая политика заставила нас идти по другой дороге, именно образовать Обвнешторг. Для того, чтобы не было конкуренции между советскими республиками. Я должен сказать, что основная мысль была такая: создать общий котел, куда каждая республика кладет свои продукты, и из этого котла берутся продукты, на которые покупают другой товар и распределяют между всеми республиками. Но тут, товарищи, вышло маленькое недоразумение. Недоразумение именно в том смысле, что или по нежеланию, или по неумению этих республик (имеются в виду Армения и Грузия), не могли доставлять в известное время в общий котел своих товаров... получилось, что Внешторг-то мы создали, а продуктов для товарообмена нет».²⁹⁵ Таким образом, неравные в экономических возможностях республики были искусственно уравнены за счет продаваемых на внешних рынках природных ресурсов Азербайджанской ССР.

Бакинская нефть поставлялась в Армению совершенно бесплатно.²⁹⁶ Вывоз нефти регулировало Южнокавказское бюро по перевозкам, учитывавшее только транспортные условия, наличие цистерн и другие возможности, кроме одного – расчеты с Азнефтью за от-

пускаемые нефтепродукты потому что, как пишет Нариманов: «Кирову, Мирзояну и компании в высокой степени было наплевать на это».²⁹⁷ Даже Сталин, выступая на собрании тифлисской организации Коммунистической партии Грузии 6 июля 1921 года, был удивлен подобным фактом: «Я узнал, что Грузия и Армения получают, оказывается, нефтяные продукты из Азербайджана безвозмездно – случай, невысказанный».²⁹⁸

Осознавая пагубность такого положения для Азербайджана, Н.Нариманов в декабре 1922 г. выступил с письмом – особым мнением о Южнокавказской федерации. В нём, в частности, говорилось о необходимости: а) Сохранять самостоятельность за каждой республикой, т.е. не обезличивать высшие государственные органы (ЦИК и СНК); б) Давать возможность каждой республике развивать самостоятельность в промышленности; в) Не форсировать в вопросах, решение которых приносит явный материальный вред одной республике в пользу другой.²⁹⁹ Однако, эти предложения не имели успеха. Поэтому Нариманов позже в письме Сталину писал: «Как следствие этого когда азербайджанский крестьянин не имея керосина, зажигал лучину, когда азербайджанский гражданин видит, что в Тифлисе керосин продается дешевле, чем в Гяндже, то поневоле приходится слышать по адресу тех, кто все это делает, упре-

ки, обвинения в колонизаторстве».³⁰⁰

24 января 1922 года «Азнефть» оформила договорные отношения с Арменией. Согласно договору, заключенному между А.Серебровским и А.Мясниковым, «Азнефть» должна была отпускать Армении ежемесячно около ста тысяч пудов нефтепродуктов. Взамен этого армянское правительство расплачивалось с «Азнефтью» российскими денежными знаками, а так же следующими товарами: колчеданом, вином и коньяком.³⁰¹ Данные поставки в значительной степени помогли Армении выйти из экономического кризиса. Позже один из лидеров бывшего дашнакского правительства О.Качазнуни, высоко оценивая заслуги большевиков перед Арменией, писал: «При нас Армения была погружена во тьму – ибо не было материалов для освещения. Большевики доставили из Баку керосин и вывели страну из тьмы».³⁰²

Помощь нефтепродуктами была оказана форпосту советской России – Дашнакской Армении, куда из Азербайджана в 1921 г. было отправлено 1 млн. 572 тыс. пудов горючего.³⁰³ Но есть и другие цифры, которые нужно отметить, как например, с 10 апреля по 10 ноября 1921 г. Азербайджан был вынужден отправить Армении 36000 пудов горючего (нефть, бензин, мазут).³⁰⁴ Согласно архивным материалам, только за сентябрь-декабрь 1920 г. было вывезено в Армению 16681 пуд. (273,2

т.), а за 1921 г. – 144478 пуд. (236,6 т.), за январь-май 1922 г. – 59322 пуд. (971,7 т.).³⁰⁵ Как видим, нефть шла в Армению бесплатно, без всяких нарядов. Вывоз нефти регулировало Южнокавказское бюро по перевозкам, учитывавшее транспортные условия, наличие цистерн и другие возможности, кроме одной расчеты с Азнефтью за отпускаемые нефтепродукты, «потому что, Кирову, Мирзояну и компании в высокой степени было наплевать на это».³⁰⁶

В начале восстановительного периода для политики Советской империи на Южном Кавказе огромное значение имели стабильные отношения между республиками Азербайджана, Грузии и Армении. Они использовали природные ресурсы Азербайджана, безвозмездный и бескорыстный труд рабочих.

Однако после установления Советской власти еще сохранялась национальная рознь в Азербайджане, Грузии и Армении, что являлось серьезным препятствием для обеспечения успешного влияния советской власти на хозяйственное строительство в республиках Южного Кавказа.

Советская власть большое значение уделяла экономическим взаимоотношениям между республиками Южного Кавказа, используя их заинтересованность в совместном использовании железной дороги и керосинопровода Ба-

ку-Батум, который возобновил свою работу в марте 1921г. Такая политика советской власти имела определенные положительные результаты: если перевозка нефти и нефтепродуктов 1920-1921 гг. по железной дороге Азербайджана составляла 4670 тыс. пудов, то в 1924-1925 гг. – 43807 тыс. пуд., т.е. за 5 лет увеличилась в 10 раз. Успехи на транспорте достигались благодаря трудовой активности железнодорожников Азербайджана. В восстановительный период в организации перевозок отдали много сил и энергии железнодорожники С.Д.Джафаров, Д.Д.Казымов, И.М.Абдуллаев, Т.А.Гук, Т.Е.Майков, Ф.Т.Агаев, И.И.Гличенко, М.П.Янин, А.Г.Разсохин и др.³⁰⁷ За 1921 г. морями Каспия было перевезено 2996 тыс. т. нефтепродуктов. Но этого было недостаточно. Постановлением Совета труда и обороны от 13 июня 1922 г. было организовано Государственное каспийское пароходство, а от сентября 1923 г. оно было реорганизовано в Акционерное общество «Каспийское пароходство». С 1 октября с обязательным участием в нем Народного Комиссариата путей сообщения (НКПС) и высшего совета народного хозяйства в лице органов нефтяной промышленности Нефтесиндиката, Азнефти, Грознефти, Эмба-нефти. Было организовано Временное правление «Каспийского пароходства», в состав ко-

торого входили: от Нефтесиндиката – А.П.Серебровский, М.С.Помсак и П.В.Покровский, от Каспийского пароходства – П.И.Романский и И.Илларионов.

Передача большинства акций Каспийского пароходства органам, управляющим нефтяной промышленностью, дало право и возможность нефтяной промышленности самой распоряжаться и использовать их более целесообразно организовав дело так, чтобы не было ни простоя судов, ни недовоза во все пункты определенного количества нефтепродуктов.

На 10 октября 1923 г. в распоряжении «Каспийского пароходства» находился нефтеналивной флот, состоящий из 39 нефтеналивных пароходов с общим тоннажем более 64 млн. пудов.³⁰⁸

Нефть успешно транспортировалась по установившейся артерии Баку-Астрахань по Каспийскому морю и далее по Волге – в центральные регионы бывшего Советского Союза. Перевозки по Каспию в 1920-1927 гг. характеризуются следующими данными:

Годы	Нефтепродукты (в тыс. т.)
1920	2652
1921	2998
1922	2953
1923	3053
1924	2589
1925	3443
1926	3967
1927	4562

По подсчетам Валерия Маровского, последнего министра финансов «белых» во Владивостоке, сделанным еще в 1923 году, за первую и гражданскую войны из России ушло более 500 тонн золота, что примерно составляет 2,5 млрд. долларов. В Россию из Азербайджана в 1920 году было вывезено 4 млн. тонн нефти, что при ее цене 18 долларов за баррель (159 литров) составляет 452,8 млн. долларов. Стоимость добытой нефти в Азербайджане за 1920-1924 гг. составила 1,87 млрд. долларов, так что Азербайджан практически покрыл все потери золота России в империалистической и гражданской войнах за 5 лет.³⁰⁹

В нижеприведенной таблице отражены добыча и стоимость добытой нефти за первые пять лет советской власти в Азербайджане:

Год	доб.млн.т	Стоим. 1 бар/дол.	Стоимость год. добычи млн. долл.
1920	2,9	19	347
1921	2,4	19	287
1922	2,9	20	365
1923	3,4	19	406
1924	4,0	18	453

Восстановление и рост нефтяной промышленности Азербайджана не только обеспечивало имперские амбиции бывшего СССР всеми видами жидкого топлива, но и давало возможность для вывоза и продажи азербайджанской нефти и нефтепродуктов в зарубежные страны, что являлось для бывшей советской империи важным источником золотой валюты. Только за 1924/1925 гг. из Баку было вывезено 32 млн. пудов нефтепродуктов, а продажа машинного масла дала бывшей стране Советов свыше 1 млн.968 тыс. рублей прибыли.³¹⁰

В Азербайджане местных кадров было очень мало, а в Кремле в то время не было представителей Азербайджана, кроме Н.Нариманова. После разногласий Нариманова с местными руководителями Азер-

байджана, Ленин искал компромативный вариант и приглашает его на ответственную работу в Кремль. В 1923 г. во время тяжелой болезни Ленина, во время жестокой политической борьбы за власть, Н.Нариманов написал письмо Ленину такого содержания:

«Я выражаю большое беспокойство по поводу жестокости, бесправия, несправедливости, чинимой И.Сталиным. Он не верит азербайджанским кадрам. К кому же мне обратиться, как не к Вам, товарищ Ленин? Как же получается, что человек, пишущий о дружбе народов и пропагандирующий интернационализм, оказывается, националистом, а бывший маузерист интернационалистом?». ³¹¹

Сталин и Серго Орджоникидзе взяли в руки бразды правления «всех противников обезвреживали». В обезвреживании было место и для Нариманова. В январе 1924 г. после смерти Ленина, они спланировали устранение оставшегося в одиночестве Нариманова.

Смерть доктора Нариманова в 1925 г. была очень загадочной. Орджоникидзе решил угостить его «ярпаг долмасы», привезенными из Баку. После обеда с диагнозом острой дисперсией и диареей Нариманова

госпитализировали. Но он скончался от тяжелого отравления. Перед смертью он произнес «Меня Серго отравил».

Дружеские отношения между Н.Наримановым и М.Д.Багировым подтверждали многие факты.

М.Багиров называл Нариманова «дядя Нариман». Нахождение Багирова на ответственных постах в основном заслуга Н.Нариманова.

Орджоникидзе через некоторое время «чтоб утвердится в правильности своего преступления» формирует такой стереотип, как «наримановщина». Этим лозунгом он показывал Нариманова чуждым элементом для советского общества.

В 1927 г. I секретарь АКП(б) Левон Мирзоян и II секретарь Алигейдар Гараев с руководителем контрольной комиссии ВКП(б) Орджоникидзе, обвиняя М.Д.Багирова в «наримановщине» освободили его от должности председателя ГПУ Азербайджана. Тут вспоминается мнение Нариманова о А. Гараеве:

«В Азербайджане дашнакская политика целиком внедряется в жизнь. Я нисколько не сомневаюсь в том, что Сталин и Орджоникидзе ни АКП (б) ни нам, тюркам, не доверяют судьбу Азербайджана, поручают

армянским дашнакам. Неизвестно какие будут последствия, но за все ответственность должны нести Сталин и Орджоникидзе. Самое интересное то, что они думают, что турки такие глупые и все это ни понимают. Они везде выдвигают Алигейдара Гараева, а его в Азербайджане все считают предателем».³¹²

За время устранения назначенного Н.Наримановым председателем Аз.ГПУ М.Д.Багирова от власти от 1927 г. по 1929 год в тюрьмах, изоляторах и ссылках оказались более 1 миллиона человек. Многие из этих людей были из оппозиционных партий, честно работающие на советских предприятиях «буржуазные» специалисты. Во всех республиках шли аресты в основном «националистов», «НЭП-цев». Из деревень арестовывались ветераны, агротехники, кооператоры.

В конце 1920 г. в нефтяной промышленности рабочие азербайджанцы составляли 44,2%, русские 35%, рабочие других национальностей 21,8%. В основном, на нефтяных промыслах работали азербайджанцы, русские – на фабриках и заводах. В начале восстановительного периода в нефтедобыче и бурении работали 55,5% рабочих азербайджанцев и 25,7% русских. На нефтепе-

рерабатывающих и механических заводах русские рабочие составляли 57%, рабочие азербайджанцы – менее 10%.³¹³

К концу восстановительного периода из общего числа рабочих, занятых в нефтяной промышленности Азербайджана, русские составляли 40,6%, азербайджанцы – 32,8%, армяне – 15,2, прочие национальности – 11,4%.³¹⁴

С ростом добычи нефти, естественно, возрастают требования к ее транспортировке. К 1930 г. почти все внутренние перевозки в нефтепромысловых районах Апшерона производились узкоколейной железной дорогой и морским транспортом. Огромное значение имела постройка кольцевой промысловой железной дороги. Сеть узкоколейных дорог Азнефти составляла 139, 8 км, что позволило осуществить доставку рабочих к месту работы, перевозку грузов и строительных материалов. Кроме того, имелись железнодорожные ветки: в Сальянах протяженностью 14 км, в Пута – 1,6 км, о. Артеме – 15,1 км., на нефтеперегонных заводах и в техснабе – 10 км. Рейсовая перевозка груза по узкоколейной дороге способствовала снижению добычи нефти и бурения.³¹⁵ Особое место занимали нефтяные грузы, перевозка которых

увеличилась в 1924г. по сравнению с 1928 г. почти вдвое, составив 4,4 млн. т. На долю нефтяных приходилось 53%³¹⁶ всех вывезенных из Азербайджана грузов.

В 1928 г. промышленные грузы нефть, каменный уголь и лесоматериалы – составляли более половины грузоперевозок (2409 тысяч тонн), причем основная масса приходилась на долю нефтепродуктов, перевозка которых из года в год увеличивалась и к 1932 г. составляла 3113 тысяч тонн, почти втрое больше объема нефтеперевозок 1923/24 годов.³¹⁷

Показателем успешной работы азербайджанского железнодорожного транспорта являлось увеличение погрузочно-разгрузочных работ. В 1940 г. на азербайджанской железной дороге было погружено 368 тыс. цистерн нефти вместо 343 тыс. по плану.³¹⁸

Рост нефтеперевозок еще больше связывал экономически Азербайджан с другими республиками. Обладая широкой географией и всевозрастающим объемом нефтеперевозок, Азербайджанская железная дорога играла большую роль в укреплении внутрирайонного и межреспубликанского грузоборота. Значительное место в нефтеперевозках Азербайджанской железной дороги занимал так же экспорт, на долю которого

приходилось 90%.

В 1928-1929 г. через Батум было вывезено 2541,3 тыс. тонн нефтепродуктов. Основные страны потребители бакинских нефтепродуктов были: Италия – 602,6 тыс. т. экспорта (от всего экспорта 23,7%); Англия – 406,0 тыс. т., (15,8%); Германия – 382,5 тыс. т. (15,1%); Франция -- 196,9 тыс. т. (7,7%); Египет 183,9, (7,3%); Индия 174,2 тыс. т. (6,9%); Испания и Португалия – 161,7 тыс. т. (6,4%); Турция – 108,6 тыс. т. (4,3%) от общего экспорта нефти и наконец Бельгия и Голландия – 86,7 тыс. т. это было-3,4%.³¹⁹

В виду того, что Батум стал внешней морской гаванью для экспорта бакинской нефти, Азнефть приступила к сооружению первого на Южном Кавказе нефтепровода Баку-Батуми, который был сдан в эксплуатацию в 1930 году. Его протяженность составляла 822,1 км, он был построен без иностранной помощи в рекордно короткие сроки – за 2-3 месяца. На батумские НПЗ транспортировали из Баку по 8 и керосинопроводу – 820 тыс. тонн, а по нефтепроводу – 1640 тыс. т. сураханской нефти. Для ее переработки была проведена коренная реконструкция батумских НПЗ. Значение нефтепровода было огромным. Он обеспе-

чивал бесперебойный транспорт нефти к экспортной базе – Батуми, была удешевлена стоимость транспортировки нефти в 3 раза, благодаря системе закрытой перекачки сохранялись легкие, наиболее ценные фракции нефти, была разгружена Южно-Кавказская железная дорога, освободился значительный парк цистерн и паровозов, которые были использованы на внутреннем рынке. Опыт строительства этого нефтепровода был в дальнейшем использован при строительстве сети нефтепроводов в бывшем СССР. Диаметр строившихся в годы довоенных пятилеток магистральных нефтепроводов был 10 и 12» (до 1913 г. – 8»³²⁰

Трудовой энтузиазм коллектива Каспийского пароходства и укрепление материальной базы способствовали тому, что в первые годы пятилеток значительно возросли грузоперевозки по Каспийскому морю.

Перевозки по Каспию в 1928 г. по нефтеналиву достигли 96% довоенного времени (1913 г.). По сравнению с 1920 г. нефтеперевозки возросли на 190,3%.³²¹ Коэффициент полезной работы морских судов Каспара увеличился на 6,5%, увеличение судов нефтесудов возросло на 5 рейсов на каждое судно. Повысилась производительность труда по нефтесудам на 107,6%.³²²

Первый пятилетний план намечал большие задачи перед водным транспортом Азербайджана. Нефтеперевозки за пятилетие должны были возрасти на 46,4%. Флот Каспара должен был получить 11 морских нефтяных теплоходов грузоподъемностью в 7000 тонн и 73 единицы судов различных категорий.

Эксплуатационные показатели судов нефтеналивного треста Каспара улучшились: если в 1926 г. по Каспийскому морю было перевезено 3,9 млн. т. нефтяных грузов,³²³ то в 1932 г. по всем направлениям было вывезено 8.204,5 тыс. тонн нефтяных грузов.³²⁴

К 1932 г. число судоединиц нефтефлота составило 67, общая грузоподъемность возросла с 128, 3 тыс. т. в 1928 г. до 188,2 тыс. т. в 1932 г. В 1932 г. по сравнению с 1920 г. перевозка нефти по морю увеличилась в 3,7 раза.³²⁵

В течение второй пятилетки Каспийское пароходство решало задачи выполнения государственного плана по перевозкам народнохозяйственных грузов. Восстановление и развитие флота, начавшееся в первой пятилетке, послужило основой для дальнейшего роста транспортировки нефти в 1933 г. – 1940 гг., которые характеризуются

следующими данными:³²⁶

Годы	Нефтепродукты в тыс. тонн.
1928	8276
1929	12007
1930	12226
1931	12574
1932	13007
1933	13734
1934	13290
1935	13960

В 1940 г. было перевезено нефтегрузов в 5 раз больше, чем в первом году национализации Каспийского флота в 1920 году.

Развитие нефтяной промышленности страны увеличило число нефтегрузов, перевозимых по железной дороге. Значение железнодорожного транспорта возросло, среднесуточный налив цистерн увеличился с 2766 цистерн в 1930 г. до 7000 цистерн в 1940г. Перевозки морем до Астрахани уменьшились с 1913 г. по 1940 г. в 1,7 раза, по железным дорогам увеличились в 5 раз. В предвоенные годы возрос удельный вес перевозки нефтяных грузов в порты Махачкала и Красноводск до 50%, по сравнению с 1913 г.

На железных дорогах появились четырехосные цистерны емкостью до 50 м³, был рас-

ширен парк цистерн, оборудованных паровым подогревом, теплоизоляцией, появились специальные бункеры для перевозки битума. В эксплуатацию вступили морские танкеры вместимостью до 10 тыс. т., речные нефтяные баржи – до 12 тыс. т. Общая сдача сырья НПЗ достигла 5 млн. т. в год.³²⁷

Прошло 70 лет, Азербайджан стал самостоятельной республикой. Вновь вокруг него столкнулись интересы ведущих держав мира и каждый из них желал разыграть азербайджанскую карту в своих интересах. Заявления, сделанные заместителем министра иностранных дел России Альбертом Чернышевым на азербайджанской земле «Азербайджан это страна, имеющая стратегическое значение в южном направлении внешней политики России»; «Сейчас так густо запахло нефтью, что ее поры застилают некоторым глаза. Я подчеркиваю, что нефть это стратегический интерес наших прикаспийских государств»; «Вывести Закавказье, в том числе и Азербайджан, из-под влияния России нереально».³²⁸

Нефть – это всегда большая кровь. Но если подсчитать число убитых людей на каждый миллион тонн добытой нефти, то Азербайджан, безусловно, будет на одном из первых мест в мире. И «авторами» этого рекорда являются не «кровожадные» капиталисты,

как в недавнем прошлом это преподносили коммунистические идеологи и большевистская революция.

Одна из азербайджанских пословиц гласит: «От жара костра не согреться, а от дыма задохнуться». Эта сентенция полностью соответствует ситуации с азербайджанской нефтью: теплом от нее пользовались «братские народы», а азербайджанский народ задыхался от дыма политических, экономических и экологических невзгод.

К весне 1920 г. крайне тяжелым было экономическое положение Советской России этим не позволяло наладить полностью эквивалентную торговлю нефтепродуктами. Советскому руководству в тот момент выход из создавшегося положения виделся в организации экспортной торговли. Решение этой задачи выглядело весьма привлекательным, благодаря сложившемуся в те годы высокой конъюнктурой на международном рынке цен на нефтепродукты и дешевизне их добыче внутри страны: разница между себестоимостью и расценкой их на мировом рынке достигала 300-400%.

Один из руководителей нефтяной промышленности А.П.Серебровский писал: «В это время обстановка для выхода за границу была нам чрезвычайно выгодна: в Европе шла

борьба между двумя гигантами американским трестом «Стандарт Ойл» и английской «Шел». Эти хищники воевали между собой за рынки для своей нефти, и вот в самый острый момент борьбы мы бросили на рынок наши первые пароходы с нефтяными товарами, занялись, как говорили потом, нефтяным «корсарством». Конечно, это были кустарные попытки проникнуть на мировой рынок, но, тем не менее, они оказались удачными и произвели большую суматоху на нефтяном рынке».³²⁹

Противником «самостоятельности» азербайджанской нефтяной промышленности в вопросе выхода на международные рынки был А.Б.Красин. Он считал, что внешнеторговые операции Азнефтекома нарушают государственную монополию внешней торговли, сбивают цены на советскую нефть, срывают работу центральных торговых операций за рубежом.³³⁰

В следствие централизации власти в 1922-1923 гг. торговля нефтепродуктами предприятиями Южного Кавказа сокращалась и все более переходило в ведение московских ведомств. По мнению тогдашнего руководителя КП Азербайджана С.М.Кирова, это привело к глубокому финансовому кризису всей нефтяной промышленности. В своих докладах в

Москву, он всегда отмечал острую нехватку денежных средств, возникавшую в результате усиления централизации нефтеторговли.³³¹

Добиться серьезного расширения зарубежных продаж советское правительство могло лишь наладив сотрудничество напрямую с американской «Стандарт Ойл оф Нью-Джерси» и англо-голландской «Ройал Датч Шел», имевшие широкую международную торговую сеть и во многом контролировавшими мировой рынок нефти. Однако взаимодействию с ними во многом препятствовала нерешенность собственности этих компаний в России. Не случайно крупнейшие западные нефтепромышленники приняли активное участие в Генуэзской (апрель-май 1922 г.) и Гагской (июнь-июль 1922) конференциях, где главным предметом были возвращение собственности бывшим владельцам иностранных предприятий в России. Не добившись на этих переговорах не реституции, ни связанных с правом собственности концессионных уступок с советской стороны, эти компании предприняли попытку оказать давление на советское правительство, организовав, т.н. «нефтяную блокаду». Как отмечал В.Н.Костарниченко, на следующий день после окончания Гагской конференции 21 июля 1922 г. руководители трех компаний «Стан-

дарт ойл оф Нью Джерси», «Ройал Датч Шел» и «Бранобель» на встрече в Лондоне в качестве одного из главных рычагов давления на правительство Советской России решили использовать бойкот советского нефтеэкспорта призвав участников мирового рынка не покупать «краденую» у них Советами нефть.

Однако по свидетельству известного немецкого исследователя проблем мировой нефтепромышленности В.Маутнера: «Советам удалось забить клин в щель, образованную различием франко-бельгийских и англо-американских интересов. Средством для этого явилось заключение договоров на крупные поставки с независимыми английскими обществами. С этой возможностью участники соглашения, очевидно не считались, когда решились на бойкот русской (бакинской) нефти».³³²

Нефтяные корпорации: «Стандарт Ойл», «Англо-Персидская компания» продолжали вести переговоры с внешнеторговыми организациями бывшей Советской Россией относительно приобретения больших партий нефти, стремясь извлечь для себя максимальную выгоду из «нефтяной блокады». В начале марта 1923 г. прибывший в Москву представитель «Стандарт Ойл», Додж заявил, что в вопросах закупок нефтепродуктов он не связан ника-

кими международными обязательствами».³³³ Понимая, что ситуация выходит из под контроля, главный организатор бойкота руководство «Ройал Датч Шел» нарушило договоренность о бойкоте. Руководителя компании Г.Детердинга привело в замешательство сообщение о том, что один из участников в соглашении русских собственников собирается закупить русскую (бакинскую) нефть в большом количестве».³³⁴ Желая опередить конкурентов, англо-голландская компания сама приступила к закупкам советских нефтепродуктов.

В результате этой сделки «Ройал Датч Шел» по средним мировым ценам 70 тыс. тонн советского керосина с правом покупки в течение ближайшего времени еще 200 тыс. т.³³⁵ Позже 11 мая 1923 г., компания подписала соглашение советским правительством об организации совместной компании по продаже российской (т.е. бакинской) нефти через специально созданную дилерскую сеть. 50% акций принадлежало советской стороне. Подписанное соглашение действовало десять лет, в течение которых компания получала 10% комиссионных.³³⁶

В.Н.Костарниченко так же отмечает: «Приступив к массовым закупкам, Т.Детерлинг пытался поставить под свой контроль реали-

зацию советской нефти на мировом рынке, рассчитывая вытеснить мелкие и средние компании международного нефтяного рынка. В эти годы он ставил целью учредить своеобразный международный картель крупнейших западных нефтяных компаний, который бы регулировал цены и конкуренцию так, чтобы гарантировать максимальные прибыли всем его участникам. В отношениях с наиболее влиятельными в мире нефтяными компаниями руководитель «Ройал Датч Шел» действовал в соответствии со своей любимой голландской поговоркой, которая гласит: «Сотрудничество дает власть». Исходя из стремления установить олигополию (власть крупнейших компаний) над распределением мировой нефти».

Г.Детерлинг предлагал советскому правительству закупать весь советский (бакинский) керосин в обмен на обязательство Нефтесиндиката не выходить на внешние рынки в течение определенного срока. Когда это предложение было отвергнуто, руководитель «Ройал Датч Шел» приступил к крупномасштабным закупкам советских нефтепродуктов с тем, чтобы значительно ограничить нефтеэкспорт со стороны Нефтесиндиката и других внешнеторговых организаций советской России. В результате этого на мировом рынке

возник своего рода монопольный кортель по реализации советской нефти, против чего выступало советское правительство». ³³⁷ Крупные закупки нефти западными компаниями объяснялись стремлением наиболее влиятельных нефтяных корпораций монопольно контролировать реализацию советской нефти на мировом рынке..

Большую долю в советском нефтеэкспорте занимали государственные закупки других стран. Нефтесиндикат поставлял горючее для военного флота как минимум 5 государствам Великобритании, Франции, Италии, Греции, США. Среди крупных военно-морских заказов 1920-х гг. можно было отметить закупки 1927 г. 150 тыс.т. – для итальянского флота, 33,3 тыс тонн – для французского, 200 тыс. тонн – для морского министерства США. ³³⁸ В 1928 г. Турция и Испания приобрели 532 тыс.т. советских нефтепродуктов, для распределения через систему государственной торговли. ³³⁹

С целью противостоять зависимости от продаж нефти крупнейшим западным компаниям, советское руководство с 1924 г., начало активно развивать собственную дистрибьютерскую сеть за рубежом. В августе на английской территории начинает свою работу советская фирма «Русские нефтяные продукты» (Russian Oil Products), ставившая своей целью

организацию розничной торговли в Великобритании.

Юридическим основанием ее деятельности послужило англо-русское торговое соглашение от 1921 г. К началу 1925 г. эта фирма, создав собственный торговый аппарат и построив распределительные нефтехранилища в Бристоле и Кардифе, вступила в жесткую конкурентную борьбу с местными компаниями. На первом этапе «Русские нефтяные продукты» осуществляли демпинг, продавая нефтепродукты на 1-3 пенса дешевле цены других фирм. Советской фирме удалось отвоевать место на британском рынке: из вывезенных в Англию за первые девять месяцев 1925 г. 250 тыс. тонн российских нефтепродуктов на ее долю приходилось примерно пятая часть.³⁴⁰

Аналогично была организована дистрибуторская сеть в других странах. В середине 1920-х гг. советские внешнеторговые ведомства в Германии стали отказываться от услуг местных дилеров, создав собственную Немецко-российскую нефтяную компанию. Используя эту тактику, советским внешнеторговым организациям удалось существенно увеличить долю своего присутствия на рынках западных и восточных стран, создав основательный плацдарм для наступления на позиции иностранных конкурентов.

В 1920-х гг. наблюдалось резкое увеличение объемов советского экспорта, что было следствием не только быстрого восстановления российской (азербайджанской) нефтепромышленности, роста нефтедобычи, но и умелой «агрессивной» политики советских внешнеэкономических организаций на зарубежных рынках.

К середине 1920-х гг. т.н. советская нефть получает преобладание в Средиземноморье и на Ближнем Востоке. Американские компании «Стандарт Ойл оф Нью-Йорк» и «Вакуум ойл компани», специализирующиеся на нефтеторговле в этих регионах, оказались в тяжелом положении: все увеличивающиеся объемы продаж дешевой «красной нефти» (как иностранными так и советскими фирмами) поставили перед ними вопрос о выживании. Было очевидным, что нефть из Америки, доставляемая на рынок стран Средиземноморья и Ближнего Востока, вследствие более дорогой транспортировки не выдерживает конкуренции с нефтепродуктами из СССР т.е. Азербайджанской ССР.

Было положено начало крупномасштабному сотрудничеству весной 1924 г. с американскими компаниями, которые привели к переделу сфер влияния на мировом нефтяном рынке и окончательной легализации советского нефтеэкспорта. В марте 1926 г. две амери-

канские корпорации, входившие в группу «Стандарт Ойл» практически одновременно законтраковали крупные партии советских, добытых в Баку: «Вакуум ойл компани» приобрела из СССР 800 тыс.т. мазута и 100 тыс.т. керосина для продажи в Египте, «Стандарт Ойл оф Нью-Йорк» купила 500 тыс. т. керосина.³⁴¹ В следующем году эти американские фирмы заключили договор на покупку почти четверти всего советского нефтеэкспорта. В этих соглашениях советские внешнеторговые организации принимали обязательства не конкурировать с дистрибьюторами от этих американских компаний в восточной части Средиземного моря.

Компания «Ройал Датч Шел» пытались использовать разрыв англо-советских дипломатических отношений, происшедший в мае 1927 г. начала «открытую войну цен» против советских нефтепродуктов на внутреннем рынке Англии. В борьбе с советской нефтью руководство компании принимала демпинг, одновременно призвав к бойкоту товаров из СССР. Дальнейшее развитие событий показало, что в этой войне цен преимущество было на стороне американских компаний («Стандарт Ойл оф Нью-Йорк» и «Вакуум ойл компани») и советских внешнеторговых организаций. Даже на внутреннем британском

рынке бойкот «красной нефти» оказался не эффективным.

И в Восточных странах наблюдалась аналогичная ситуация – эпицентре конкурентной борьбы. Сотрудничество советских внешнеторговых организаций с американскими компаниями в торговле нефтью позволило значительно увеличить долю советской продукции на рынке восточных стран. Английские компании понесли существенные убытки, уступив свои позиции на большинстве рынков мира. Самая последовательная сторонница стратегии Г.Детерлинга Бирманская компания оказалась не в состоянии выплатить дивиденды, а цена ее акций за II полугодие 1927 г. упала на 42%.³⁴²

Руководству «Ройал Датч Шел» и ее британским партнерам не оставалось ничего другого, как отказаться от «войны цен» и договориться с конкурирующими сбытовыми американскими фирмами о разделе индийского рынка сбыта.³⁴³ Успешному завершению переговоров во многом способствовало прошедшее в сентябре 1928 г. совещание руководителей трех крупнейших западных нефтяных компаний, контролировавших более 50% мировых продаж: «Стандарт Ойл оф Нью Джерси» – 23%, «Ройал Датч Шел» – 16%, «Англо-Персидская компания – 11,5%». Итогом этого

совещания, проводившегося, в охотничьем замке Акнакарри (Шотландия), стало заключением 17 сентября 1928 г. договора, определившего сферы влияния и правила международной торговли нефтью. Одной из целей ее подписания было прекращение губительной, по мнению участников совещания, конкуренции на мировом нефтяном рынке. Стремясь остановить «войну цен» «большая тройка» договорилась заморозить рынок в его существующих рамках, разработав соответствующую систему квот для каждого региона и определив общий для всех принципы ценообразования. В последующие месяцы руководители «большой тройки» убедили другие крупные нефтяные компании в необходимости принять основные положения «Акнакаррийского договора».³⁴⁴

Принятие этого «кодекса мировой нефтеторговли» было невозможно без участия советских внешнеторговых организаций, на долю которых в 1928 г. приходилось более 6,5% мировых продаж нефтепродуктов. Для включения советского нефтеэкспорта в сферу «упорядоченной» мировой конкуренции пришлось фактически легализовать «красную нефть» на международных рынках, окончательно сняв вопрос о возвращении им компенсации бывшим владельцам российской т.е. азербай-

джанской нефтяной собственности, национализированной бывшим советским государством.

Благодаря во многом «вынужденному» партнерству американские компании смогли, закупив большие партии тогда советской нефти, сохранить свои позиции на рынках Востока, а бывший СССР получил доступ к широкой хорошо организованной дистрибьютерской сети таких компаний, что позволило бакинским советским нефтепродуктам успешно вытеснять с рынков восточных стран английскую продукцию. Потерпев поражение в развернувшейся по всему миру «войне цен», английские компании были вынуждены искать компромисс с конкурентами и договариваться с ними о разделе мирового нефтяного рынка.

В результате этой сделки «Ройал Датч Шел» по средним мировым ценам 70 тыс. тонн советского керосина с правом покупки в течение ближайшего времени еще 200 тыс.т. Позже 11 мая 1923 г., компания подписала соглашение правительством об организации совместной компании по продаже российской (т.е. бакинской) нефти через специально созданную дилерскую сеть. 50% акций принадлежало советской стороне. Подписанное соглашение действовало десять лет, в течение которых компания получала 10% комиссион-

ных.

В.Н.Костарниченко так же отмечает: «Присутпив к массовым закупкам, Т.Детердинг пытался поставить под свой контроль реализацию советской нефти на мировом рынке, рассчитывая вытеснить мелкие и средние компании международного нефтяного рынка. В эти годы он ставил целью учредить своеобразный международный картель крупнейших западных нефтяных компаний, который бы регулировал цены и конкуренцию так, чтобы гарантировать максимальные прибыли всем его участникам. В отношениях с наиболее влиятельными в мире нефтяными магнатами.

ГЛАВА V

РОЛЬ БАКИНСКОЙ НЕФТИ АЗЕРБАЙДЖАНА В ПОБЕДЕ СССР НАД ГЕРМАНИЕЙ

Нефть эта была и есть главная энергия войны. Не случайно деятели государств Запада высказывали в своих суждений так, что XX век – это век нефти и что, она являлась источником существования и стала движущей силой мира и войны... Без нефтепродуктов не мыслимы не армия, не военно-морской флот. И действительно в то время движения техники и ее жизнь обеспечивали горючим и смазочные масла, нефтематериалы. Без горючего техника мертва. Самые совершенные по тем временам боевые машины на полях сражений Второй Мировой Войны, оказавшись без горючего или масел, уподоблялись груде металлов.

В 1941-1942 гг. германские танки рвались на Кавказ к Бакинской нефти, к основному источнику черного золота СССР. Все остальные нефтяные промысла Северного Кавказа (Моздок и Грозный) были не дееспособны,

парализованы и законсервированы. Немцы возлагали большие надежды для получения нефти в Кубани. 9 августа 1942 г. – в день вступления немецких войск в Краснодар, берлинское радио поспешило объявить о том, что «отныне Майкопское «черное золото» на службе германского рейха».³⁴⁵

Коммунистическое Советское Государство давало указания и директивы о превращении всей страны в единый боевой лагерь, претворяя в жизнь требования военного времени, в Азербайджане народы всех национальностей и профессией, представители интеллигенции республики рабочие всех профилей и специальностей записывались в Красную Армию и в народные ополченцы. Создавали на местах истребительные отряды и батальоны самозащиты. Свыше 50 тыс. служащим и рабочим республики 24 июня 1941 г. были продлены их рабочие дни. Был перестроен на военный лад весь план развития народного хозяйства республики. Принятый советским правительством план народного хозяйства на четвертый квартал 1941 и на 1942 гг. определял задачи для многонационального народа Азербайджана. Были намечены главным образом – увеличение производства высокооктановых бензинов, смазочных масел, выпуск стрелкового оружия, военного снаряжения, ремонт тяжелой военной техники.³⁴⁶

Ветераны труда, женщины, молодежь за-

меняли ушедших на фронт. На производства были возвращены на ратный труд около 2 тыс. ветеранов труда. Летом 1942 г. в одну только нефтяную промышленность были приняты на работу 25 тыс. женщин т.е. 33% всех рабочих нефтяной промышленности. В годы войны свыше 70 тыс. юношей и девушек были призваны на работу в промышленность Азербайджана.³⁴⁷

Вторая мировая война выявила какое огромное значение имела нефть, в прошедший механизированный век, больше половины поставок армиям были нефтепродукты. Для бомбардировщиков и истребителей, линкоров на море, танков и бронированных автомобилей на земле необходимы были разные виды нефтепродуктов. Естественно воюющие страны пытались атаковать нефтяные районы, заводы, производящие синтетическое горючее и средства транспортировки нефти и нефтепродуктов.³⁴⁸

Через год с лишним наступил наконец, перелом в ходе войны и немцы были вынуждены перейти к обороне. В ходе ночного телефонного разговора фельдмаршал Эрих фон Манштейн который умолял фюрера переподчинить ему германские войска на Кавказе и перекинуть их, чтобы оказать помощь 6-ой армии, увязшей под Сталинградом. «Это вопрос захвата Баку «фельдмаршал» – отвечал ему диктатор. – Если мы не получим бакин-

скую нефть, война проиграна» – Гитлер не переставал мечтать о бакинской нефти.³⁴⁹

Как подчеркивали авторы «Большой стратегии» «Одной из главных причин, побуждавших Гитлера предпринимать наступление на юге, даже за счет других участков фронта, был острый дефицит нефти. Вермахт начал кампанию на Востоке, имея в распоряжении запасы, достаточные для ведения широких военных действий в течении всего лишь двух с половиной месяцев. К сентябрю эти запасы должны были иссякнуть, и весь военный механизм Германии мог застопориться.

Гитлера гораздо больше, чем его генералов, беспокоила проблема экономических трудностей, с которыми сталкивалась Германия. Он считал, что важно не только лишиться России ее ресурсов, но и получить те из них, которые можно было немедленно использовать. Но это были близорукие расчеты, т.к. в конечном счете только оккупация советского государства, могло открыть возможность эксплуатации русского потенциала. Германия затеяла опасную игру, лишив себя поставок зерна, нефти и металлов, которые в течение последних двух лет получала из России. Немцам нужно было извлечь из этой борьбы немедленные выгоды, в противном случае им пришлось бы смириться с неизбежностью собственного банкротства.

Столкновение практико-экономического

подхода Гитлера и чисто военного взгляда генштаба на ведение войны было продолжительным, а после зимних неудач – особенно острым. Но когда эти противоречия на исходе лета стали очевидными, взгляды фюрера, разумеется, взяли верх.

В «Плане наступления через Кавказ», подготовленном в июле 1941 г эксперты германского генштаба, анализируя взгляды советского командования, подчеркивали, что «противник рассматривает Кавказ как последний защитный вал, для своих нефтяных месторождений и коммуникаций, связывающий Каспий с Персидским заливом» и поэтому, отмечалось далее «он будет упорно оберегать сам Кавказ., особенно в тех местах, где ожидает нашего прорыва».

Альберт Шпеер, германский министр вооружений и военной промышленности, был уверен, что именно «потребность в нефти была основным мотивом» при принятии решения о вторжении в Россию. (Д.Ергин. Подобный тезис ни разу не упоминается советской прессой. Здесь подчеркнуто муссировалось, главным образом, ненависть Гитлера к большевизму, к славянам и русским в первую очередь. (как будто это ни одна раса).³⁵⁰

Военная машина Германии была готова к нападению на Кавказ. Она была тщательно подготовлена к операции и о проработке деталей говорит в частности тот факт, что шта-

бы частей и соединений группы армий «А» уже были обеспечены специальным «Справочником – путеводителем по Кавказу» изданным 1942 г. в Лейпциге. В нем были указаны основные районы и цели вторжения: «Баку – нефтяные фонтаны, Грозный – лучший бензин, Кабарда – молибден, Осетия – цинк, Зангезур – медь».³⁵¹

В суматохе военного времени немцы, объединив 30 тыс. азербайджанских солдат, (каким то образом попавших в плен) снабдив их оружием и средствами пропаганды, направили против большевиков, продвигаясь вперед немцы сбросили десант около Закатал из членов азербайджанского легиона. Основная их задача состояла, чтобы пропагандировать положительный имидж немцев. Ради справедливости можно отметить, что и некоторые слои азербайджанцев начинали сотрудничать, с этими пропаганд – группами. Все эти агентурные данные потом были представлены членам ГКО и это привело к принятию радикального решения об азербайджанцах. Кроме Л.П.Берии, все члены ГКО согласились с депортацией азербайджанцев. Л.П.Берия в своем выступлении говорил: «Что это дело. Без М.Д.Багирова решать нельзя» и всячески мешал принятию этого решения. После он позвонил М.Д.Багирову и посоветовал провести несколько мероприятий.³⁵²

В то время Нарком земли Азербайджана

Джафар Джафаров вспоминал эти дни «М.Д.Багиров мне позвонил и позвал к себе, войдя в кабинет, я увидел многих республиканских руководителей вокруг него. Он мне сказал: «Иди сюда, за несколько дней отправить на фронт из представителей комсомола и партийно-хозяйственных работников до 50 лет и об этом телеграфировать И.Сталину». Когда я ушел из кабинета он еще продолжал давать указания другим руководителям».

После предпринятых действий М.Д.Багирову с помощью Л.П.Берии удалось избежать депортации азербайджанцев 1942 г. Может быть в конце 1942 г в связи с тем, что отношения Турции и Германии испортились, до 1947 г. вопрос о депортации был снят с повестки дня.

От автора хотелось бы добавить еще немало важную деталь, которая произошла 1942 году. Как рассказывал один из республиканских руководителей, а именно Председатель Верховного Суда Азербайджанской ССР Айдамиров М.М. Оказалось была еще одна депеша И.Сталина о репрессиях 2500 работников нефтяной промышленности из всех объединений Апшеронского полуострова, т.к. это число людей должны были быть осуждены на большие сроки и сосланы в отдаленные края, от мест своего рождения и проживания. По рассказам Айдамирова М.М. получив такое распоряжение он немедленно отправляется

к М.Д.Багирову (объясняю почему была такая расторопность: обычно после получения таких распоряжений вождя, на следующий день в центральных газетах таких как «Правда», «Известия», «Коммунист» печатали эти распоряжения и судьбы не в чем не повинных людей должны были решаться в пользу распоряжения хозяина) М.Д.Багиров тут же принимает Председателя Верховного Суда Азербайджана, и вопросительным взглядом спрашивает: «Что случилось, в чем дело?», и Айдамиров М.М. спрашивает, показывая депешу И.В.Сталина «по какой юридической статьи можно репрессировать сразу 2500 работников нефтяной промышленности и как будет функционировать снабжение фронта?» М.Д.Багиров тут же звонит помощнику И.В.Сталина Поскребышеву, тот посоветовал им до утра прибыть в Москву. Они самолетами через г. Куйбышев пребывают в Кремль. Из рассказов далее следует, И.В.Сталин выслушав объяснение М.Д.Багирова, на счет нефтяной промышленности и юридическое несоответствие, на которое указывал М.М.Айдамиров, принимая депешу обратно порвал ее , на две части, сказал «Идите работайте» Этим поступком они спасли и людей и нефтяную промышленность – (А.Т.).

В составе Советской армии были и азербайджанские парни которые воевали вместе с другими национальностями мусульманского вероисповедания против гитлеровской Герма-

нии. Большинство азербайджанцев не знали русского языка. И по этой причине во время боя многие команды они не понимали. На этой почве русские офицеры за нарушение устава часто передавали их военному трибуналу. Многие русские генералы иногда на месте расстреливали азербайджанских солдат.

Во многих военных частях, где служили большинство солдат азербайджанской национальности, командующий состав обычно состоял из армян, которые открыто перед другими военнослужащими издевались только над азербайджанцами. Так секретарю ЦК КП(б) Азербайджанской ССР было отправлено письмо, приводим текст содержания послания: «В 3-м отделении 276 полка секретарь партийной организации Т.Данильянц вместо того, чтобы разъяснять недостатки некоторых солдат оскорбляет их не цензурными словами. Представитель ЦК КП(б) А.Бабаев, Гасымов, 9 ноября. Как пишут многие авторы военных лет, в том числе и Касимов у солдат азербайджанцев положение на фронтах было особенно очень трудное.

Получив такие неприятные сообщения, в военное время, член Военного Совета Закавказского фронта М.Д.Багиров пребывает на самый напряженный южный участок. Там встретив и увидев состояние солдат-азербайджанцев, прослезившись произнес: «Ой мои орлы. Славные сыны Азербайджана здравствуйте» и

солдаты при виде М.Д.Багирова очень обрадовались. У них появлялись чувства гордости и подъем духа. Они постарались рассказать о своих самых важных проблемах, солдаты высказали о проблемах с их командующим Евгением Хрущевым, (многие могут подумать, что он брат Н.С.Хрущева, но документов подтверждающих их родство не были обнаружены), который за незнание русского языка и не понимания приказов во время боя приговаривал их к расстрелу и называл их дезертирами. Тогда М.Д.Багиров позвал командира Евгения Хрущева и перед азербайджанскими солдатами из пистолета марки «Маузер» выстрелил ему прямо в лоб. Этот интендент конечно дошел до главнокомандующего И.В.Сталина, дело в том, что к расстрелу командира приговаривать никто не имел право, это функция относилась к трибуналам, приговоры которых имели право отменять генералы от командарма и выше, отдельный случай, подобный описанному, конечно, мог иметь место, ибо война – это война. Не дожидаясь вызова, Багиров сам поехал в Кремль. Будучи членом Военного Совета Закавказского фронта, он обосновал свои действия перед Сталиным. На этой встрече присутствовал и Л.П.Берия.³⁵³

В результате после обсуждения обоснований и объяснений Багирова, в ставке, начали формироваться воинские части, состоявшие из

азербайджанцев. Наибольший процент солдат, не владеющих русским языком был среди узбеков и таджиков, что приводило естественно к неоправданным высоким боевым потерям среди них, этот недостаток пытались исправить, определяя солдат, не владеющих языком в тыловые подразделения, где их обучали необходимому в боевых условиях языковому минимуму, но 1941-1942 гг. это не всегда было возможно. Большинство азербайджанских солдат, отправленных на фронт, служили и воевали в 416, 77-й, 223-й воинских частях. Стоит отметить, что в 1941-1943 годах были призваны в армию почти все призывники 1920-1925 годов рождения.³⁵⁴

Зимой в 1942 г. в Азербайджане шел призыв на войну. Но на этот раз призыв отличался от других призывов тем, что на этот призыв в пределах определенного возраста призывались и женщины. Чтобы провести эту подготовку на всесоюзном уровне приезжали представители из Государственного Комитета Обороны. Этот процесс проводился в Азербайджане. В республике были большие недовольства. Из ГКО старались держать Багирова подальше от этих событий. На этот период Багиров М.Д. являлся членом Военного Совета Закавказского фронта. Выходом из создавшегося положения он видел только во встрече со Сталиным. Так как этот приказ дал сам Сталин. Не выполнение приказа грозило Во-

енным трибуналом. М.Д.Багиров в отличие от других руководителей республик выразил свое недовольство, сказав: «У нас есть достаточно мужчин, чтобы воевать, женщин призывать мы никак не можем».³⁵⁵

Сталин пошел на уступки. Воля и мужество были характерными чертами М.Д.Багирова. Конечно ситуация на фронте принуждала к таким мерам, но и настойчивость Багирова была оправдана двумя причинами, во первых, не все еще женщины мусульманки адаптировались в новой стране с коммунистической идеологией и к новым законам без шариата, это относилось к тем женщинам, которые жили в районах республики, и вторая мысль была о нефтяной промышленности, которая давала горючее для войны.

А тем временем, когда война была в самом разгаре и германцы подходили всё ближе, в Зубалово (район где находились правительственные дачи руководителей страны). Из книги Владимира Алилуева «Хроника одной семьи» хотелось бы отметить несколько строк, «...была весна 1943 г, когда в один из ее дней Володя Шахурин (сын наркома авиационной промышленности – прим. автора) застрелил Нину Уманскую, а потом себя...Выстрелы были сделаны из пистолета системы «Вальтер», принадлежащего Ваню Микояну (сыну А.И.Микояна – А.Т.), с которым Володя учился в одной школе...Этот «Вальтер» да еще

дневник Володи одно время лежали у нас в буфете. Моя мать этот дневник нашла и тот же час отдала С.М.Вовси, матери Володи. Что это за дневник она, конечно, понятия не имела. И очень жаль, так как из этого дневника следовало, что Володя Шахурин был «фюрером» «подпольной организации», в которую входили мой брат Леонид, Ваню и Серго Микояны, Артем Хмельницкий, сын генерал-майора Р.П.Хмельницкого и Леонид Барабанов, сын помощника А.И.Микояна, все эти ребята учились в одной школе. Софья Мирановна, получив от моей матери дневник сына, через некоторое время передала его Л.П.Берии, снабдив его своими комментариями. В результате все эти 13-15 летние подростки оказались во внутренней тюрьме на Лубянке... Следствие длилось около полугода, а затем ребят выслали в разные места: кого в Омск как Леонида, кого в Томск.

Пока Василий, Светлана и дети других высокопоставленных родителей развлекались и пьянствовали, играли в «подпольные организации» во главе с «фюрерами», стреляли в друг друга из трофейных пистолетов, в это время на фронте сын М.Д.Багирова Джахангир 8-го июня 1943 г. героически погибает во время воздушного боя. Старший лейтенант Джахангир Багиров в последнем бою уничтожает 7 вражеских самолета. Узнав, что у управляемого истребителя заканчивается горю-

чее, летит на таран и героически погибает.

За этот героизм Володя (Джахангир) Багиров по рекомендации командующего ВВС указом Верховного Совета СССР посмертно награждается орденом Ленина.³⁵⁵

Созниками советской империи к концу 1942 г. 5 ноября была выдвинута альтернатива Черчилля, которая была направлена начальникам штабов, в памятной записке, в частности говорилось «...Я не вижу никаких оснований, чтобы утверждать будто, оккупацию немцами Баку удастся предотвратить или будто русские наверняка разрушат свои нефтепромыслы...

Единственное, что мы можем сделать – это разместить в Северном Иране (Южном Азербайджане) четыре, пять эскадрилий тяжелых бомбардировщиков для оказания русским помощи при обороне Кавказа, если, конечно это будет возможно, в худшем случае, мы смогли бы провести бомбардировки нефтепромыслов Баку и попытаться поджечь этот район.»³⁵⁶ Из выше изложенного можно сделать вывод, что Черчилль не до конца доверял русским, был готов на крайние меры поджечь. Напрасно Черчилль сомневался, русские с большим размахом сделали бы это сами.

Из переписки Черчилля и Сталина, мог бы сделать вывод и сам читатель, приводим некоторые места из этой переписки.

Премьер – министр, премьеру Сталину: 6 сентября 1942 г. «Я жду ответа Президента на определенные предложения, которые ему сделал относительно использования контингента англо – американских военно-воздушных сил для действий на вашем южном фронте (в районе Баку – Батуми) зимой. Он в принципе согласен, и я ожидаю получить от него подробные планы. Я затем снова телеграфирую Вам.

Президент Рузвельт – бывшему военному моряку (У.Черчиллю) 16 сентября 1942 г.:

«Мы готовы взять на себя эксплуатацию Персидской железной дороги, и соответствующие планы сейчас разрабатываются. Мы подробно рассматриваем вопрос об отправке англо – американской авиации в Южную Россию (район Баку-Батуми), и я надеюсь, что скоро смогу дать знать, Вам по этому поводу. Я вполне сознаю важность того, чтобы Сталин знал, что мы беремся за дело серьезно».

Президент Рузвельт – премьер министру.
27 сентября 1942 г.

(У.Черчиллю).

«Кроме того, я полагаю, что за 10 дней мы можем прийти к окончательному решению относительно отправки авиации в Закавказье, о чем Сталин должен быть уведомлен одновременно».

Бывший военный моряк – Президенту Рузвельту

28 сентября 1942 г.

«Согласен, что весьма важно сделать определенное предложение относительно воздушной поддержки на Кавказе».

Президент Рузвельт – премьер – министру
5 октября 1942 г.

«Я внимательно ознакомился с Вашей телеграммой, которую Вы собирались послать Сталину 22 сентября...

Я глубоко убежден, что нам следует взять на себя твердое обязательство предоставить военно – воздушные силы для Кавказа и, что эта операция не должна зависеть от каких-то небыло других».

Премьер – министру премьеру Сталину.

9 октября 1942 г.

«...3. Президент и я желаем, чтобы на Ваш южный фронт были отправлены англо – американские силы, и чтобы они действовали под стратегическим контролем Советского Верховного Командования. Эти силы будут иметь следующий состав: британские – 9 истребительских эскадрилий, 5 бомбардировочных эскадрилий: США – одна группа тяжелых бомбардировщиков и одна транспортная группа. Мы отдали распоряжение о формировании и дислокации этих сил с тем, чтобы они были готовы к боям в начале нового года. Большая часть этих сил прибудет из Египта, как только они будут высвобождены там из боев, которые, как мы полагаем, будут для

нас успешными».

Премьер Сталин – премьер министру.

13 октября 1942 года.

«Ваше послание от 9 октября получил.

Благодарю»³⁵⁷

После короткого и лаконичного ответа Черчилль был в шоке.

После начала второй мировой войны, со стороны Ирана хотя и поступило заявление о нейтралитете, но тесные отношения с Гитлеровской Германией еще сохранялись, Шах Ирана Рза, вдохновляясь пропагандой Германии об «Арийности» нации, начал уже озвучивать претензии на территорию Советского Азербайджана и Средней Азии: Так Иран – это место проживания древних «арийцев», мол, эти «арийцы» мигрировали и создали германские племена. Даже Иранский шах послал ноту № 643 от 17 мая 1940 г. наркому иностранных дел СССР, в этой ноте Азербайджанскую ССР назвал Кавказским Азербайджаном. (Дж.Гасанлы – Южный Азербайджан «Начало холодной войны»).

В 1941 году в марте М.Д.Багиров послал И.В.Сталину «Короткую справку о Южном Азербайджане» где было отмечено: «Шахское правительство проводит в Иране против Азербайджанского народа политику полицейского давления».

Когда началась война между СССР и Германией, в июне – июле 1941 г., 17 армия, в

Закавказье, начала двигаться к границам Ирана.³⁵⁸

В то трудное положение, для Советского руководства, должны были сделать выбор, на кого делать ставку – на курдов или азербайджанцев. Но с помощью Л.Берии, М.Д.Багиров смог доказать вместе с заместителем НК иностранных дел В.Н.Деканозовым и сформировать у Сталина такое мнение, что ставку надо делать на азербайджанцев Ирана.³⁶⁰

9 сентября 1941 года от Сталина Багирову приходит шифрограмма, чтобы он на день приехал в Москву. На этой встрече Багиров вручает Сталину проект предложения.

Согласно этому предложению секретарь ЦК КП (б) Азербайджана Азиз Алиев представлялся как руководитель партийной группы, которая отправлялась в Южный Азербайджан. Этот проект Багирова был утвержден Сталиным. В руководство группы были так же включены Сулейман Рагимов, Мейбалы Амирасланов, Агасалим Атакишиев, Мустафа Гулиев, Мирза Ибрагимов. По решению Военного Совета и по приказу командующего Закавказской армии 16 сентября полковник – комиссар Азиз Алиев был избран членом Военного Совета 47 армии, вступившей в Табриз. Через некоторое время благодаря группе Азиза Алиева М.Д.Багиров получил информацию о положении дел в Южном Азербайджане и в конце 1941 года передал Ста-

лину И.В.³⁶¹

Сомнительно, каким образом Черчилль собирался поджечь нефтеносный Баку.

Через некоторое время, у Азиза Алиева начались разногласия с послом СССР в Иране А.Смирновым. Эти разногласия были возникнуты из-за того, что Азиз Алиев, питая национальные чувства к азербайджанцам, написал письмо руководству Советского гарнизона. В том письме, он требовал прекратить отбирание оружия у местного населения.

На этом основании А. Смирнов написал в Москву письмо, где он охарактеризовал Азиза Алиева как националиста. Связавшись с НК иностранных дел Деканозовым М.Д.Багиров отчаянно защищал А.Алиева.

24 октября 1940 году Азиз Алиев послал М.Д.Багирову «Отчет о Южном Азербайджане», где отмечал: «в школах занятия проводятся на фарсидском языке, местные азербайджанцы хотят получить образование на тюркском языке, поэтому выпуск газеты «За Родину», вызвал большую радость у азербайджанцев».

26 января 1942 г. Иранский меджлис подытожил обсуждения Советско-Англо-Иранского союза.

29 января 1942 г. был заключен договор о союзе Великобритании, СССР и Иран. Со стороны СССР – посол А. Смирнов, Великобритании посол Р.Буллард, со стороны Ирана

министр иностранных дел Сокейли.

10 февраля 1942 года в связи с заключением договора между шахом Ирана Мамед Рза Пехлеви и президентом США Рузвельтом был обмен поздравительными грамотами. В телеграмме, посланной шахом Пехлеви президенту США Рузвельту, он подчеркивал, что видит США гарантом территориальной целостности Ирана.

В самые жаркие дни войны, Советское правительство планировало открытие 2-го фронта Англией и США и поэтому свою деятельность в Иране несколько ослабло.

Советское государство, чтобы не портить отношения в Иране с Англией, до одержания полной победы над фашистской Германией, прекратило поступления из Северного Азербайджана политической пропаганды. Но Советские войска еще оставались в Иране. Вернувшись в Баку, Азиз Алиев вскоре, по представлению М.Д.Багирова Сталину, избирается 1 секретарем Дагестанского партийного комитета.

Когда пришло время и была полная уверенность в победе над Германией в 1944 г., Советское руководство вновь вернулось к вопросу о Южном Азербайджане. Обнаруженные на территории Ирана небольшие запасы нефти, вызвали у великих держав большую конкуренцию.

В те времена Иран был под влиянием

США и Англии, с каждым днем увеличивалась потребность в нефти. Любыми путями старались втянуть Иран в сферу своего влияния. В борьбе за нефть принуждала Сталина делать самые резкие шаги. Используя этот момент, М.Д.Багиров выдвигает свой политический козырь. Основная цель была в том, чтоб под видом защиты прав азербайджанцев, живущих в Иране, дать им автономию и с помощью азербайджанцев оказывать давление на шахский режим, и во имя интересов СССР извлечь выгоду.

В итоге же, целью М.Д.Багирова было из автономии перевести Южный Азербайджан в суверенное государство и в дальнейшем объединить с территорией СССР, тем самым увеличить территорию Азербайджана, взяв в месте с этим инициативу на Ближнем Востоке и уменьшить влияние США и Англии в этом регионе, и в этом надо было убедить Сталина. Серьезно подойдя к этому вопросу, Сталин поручил В. Молотову, послать ноту шаху Ирана, в связи с ущемлением прав азербайджанского населения Ирана.³⁶²

С большим вниманием наблюдались процессы, происходящие в Южном Азербайджане, США и Англией. Усиливалась деятельность в консульствах Тебриза американцев и англичан. В июле 1945 г. в городе Потсдаме была организована конференция стран – победителей. Представитель Великобритании подал

меморандум о выводе Советских войск из Ирана. 21 июля 1945 г в представленном меморандуме англичанами говорилось: «Правительство его Величества и Советское правительство заключили Англо-Советско-Иранский договор, согласно V пункту договора, после победы над Германией, не позже чем 6-ти месяцев должны покинуть территорию Ирана».

Вывод войск британское правительство делило на несколько этапов. Так, на первом этапе, войска должны покинуть столицу Ирана. На втором этапе, часть английских войск остается в Абадане и на юге Ирана, где нефть; часть Советских войск должны были остаться на Севере-Западе, часть – на Северо-Востоке, а остальные части должны были вывести из страны. На третьем этапе, полностью вывести все союзные армии из страны.

23 июля 1945 года на Потсдамской конференции президент США Трумэн снова ставит вопрос об Иране. Сталин на это предложение отвечает: «Из Тегерана союзные войска можно вывезти».

В решении Потсдамской конференции говорилось: «союзники выводят свои войска из Тегерана. Вывод союзных войск из Ирана, по другим этапам будет обсуждаться на сессии в Лондоне на Совете министров иностранных дел. Эта сессия состоится 11 сентября 1945 года».

Именно в это время со стороны М.Д.Ба-

гирова начали выдвигаться кандидатуры из азербайджанских кадров для деятельности в дипломатическом корпусе Ирана. В то время по настоянию М.Д.Багирова из Ирана был отозван в Москву посол СССР в Иране А.Смирнов.

В составленном документе М. Д. Багирова для решения проблем дипломатии СССР в Иране, Багиров предлагал в дипломатический корпус азербайджанские кадры. Предлагаем читателям.³⁶³

С П И С О К

Должностей и кандидатур

Дипломатическая работа

Посольство (Тегеран)

1. Советник Якубов Ахад Али Акпер оглы
2. I советник. Оруджев Мамед Таги – Кубинский район
3. III советник. Ашумов Джабраил Исрафилович
- Ценконсульство (Табриз)
4. Вице-консул Рагим Сулейман – Отд. Пропаганды ЦК.
5. Секретарь. Мирза Мамедов
- Вицеконсульство (Маку)
6. Вице-консул Мустафаев Мустафа Сеид Ахмед оглы

7. Секретарь. Сеид-заде.

Список этот очень большой, и поэтому нами приведен часть списка (А.Т.)

Основную нагрузку в этой деятельности несли представители НКВД и КГБ, о которой М.Д.Багиров знал, и в этом деле ему очень помогал Л.П.Берия. Так как, могло быть и так, что в этот процесс могли быть привлечены представители из Москвы. А это в дальнейшем привело бы к тому, что сформировавшиеся политические лидеры Южного Азербайджана были бы из людей, не выражающих истинные интересы азербайджанского народа.

Основной причиной обращения М.Д.Багирова к Л.П.Берии было то, что у полковника Госбезопасности Керимова были данные о том, что армянская диаспора в Табризе обеспокоена событиями в Южном Азербайджане, а так же послание Американского американо – армянского совета армянам проживающим в Иране.

Это говорило о том, как М.Д.Багиров владел ситуацией получая, оперативные данные.

В период войны между Германией и СССР, в Азербайджанская ССР как следует из изложенного, была готова ко всем капризам военного времени, республика безропотно исполняла приказы на фронтах, выполняла нужные заказы военного назначения, старалась решать проблемы в вопросах диплома-

тии и все эти действия азербайджанского народа всегда были и исполнялись с большим патриотизмом и верой в абстракции светлого будущего. Но самая главная вера была в свою родную нефтяную промышленность, которая была главным движущим стимулом в войне моторов, в кровопролитной войне народов.

Из воспоминаний Н.К.Байбакова, вот как он представлял многонациональному народу уже самостоятельной России годы страшной по всем меркам войны: «...В 1942 году, в июле месяце, немец обжегся под Москвой и Ленинградом и двинул часть войск на Сталинград, часть на Северный Кавказ. Меня срочно вызвал Сталин – а я тогда был заместителем Нар. Кома нефтяной промышленности – и говорит «Гитлер сказал, что если он не захватит Кавказскую нефть, он проиграет войну. Вы должны немедленно вылететь на Кавказ и «помочь» Гитлеру эту войну проиграть». Краснодарские промыслы, давали в сутки 19 тыс. тонн нефти, так вот Гитлеру не досталось ни капли!. По моей команде все 1300 скважин перед наступлением фашистов забили железобетоном...» К сожалению он не сделал логических выводов – «и вся тяжесть со снабжением горючего материала легла на Азербайджанский Баку».

Мы заинтересовались личностью Н.К. Байбакова из опубликованных материалов. Кто такой Байбаков Н.К.: родился 1911 году в се-

лении Сабунчи г. Баку и от куда у него появилось кликуха «байбак». По рассказам старожилков, они утверждали, что у Николая Константиновича Байбакова, была присуще его характеру и не человеческим действиям, не только по отношению к своим сослуживцам – он тогда работал на нефтяных промыслах – кличка Байбак – это степной сурок из рода сурков вредителей (млекопитающее). И это объясняет все вредительские действия Байбакова по отношению и нефтяной промышленности Азербайджана.

В своей книге «От Сталина до Ельцина» Байбаков Н.К. вспоминал: В 1935-1937 гг. отслужив в Красной Армии, в январе 1937 года вновь вернулся в родной Баку. Проработав начальником управления добычи нефти в Балаханах, потом в тресте «Лениннефть» был назначен главным инженером. Через год назначили начальником треста. Конечно, 1937 год наряду с арестами и репрессиями, в моей судьбе, оставил координальные изменения. Вот в моей жизни изменения. В 1938 году в марте на Всесоюзном мероприятии я выступил о повышении производительности добычи нефти. Мероприятие возглавлял министр топлива Коганович Л.М. После этого события прошло два месяца, меня пригласил к себе в кабинет М.Д.Багиров... Меня пригласили к столу и сказали, что мной интересуется Л.М.Коганович. «Я предложил тебя Когановичу и он

тебя назначает на всесоюзное объединение «Восточная нефтедобыча» в городе Куйбышеве начальником», сообщил мне М.Д.Багиров и пожелал мне удачи.

Далее в своей книге Байбаков отмечает: «...1944 году когда был на приеме у Сталина. В кабинет Сталина я пришел точно вовремя... – А.Байбако, (по старой кличке А.Т.) молодой человек (он по дружески назвал меня байбако) (если Сталин знал, что это значит, то возникает большой? А.Т.). Садитесь и пожал мне руку (Просто так Сталин руки никогда не подавал А.Т.). Так с подачи Багирова и Берия байбак стал Народным Комиссаром Нефтяной промышленности бывшего СССР.

О вандальном отношении к Азербайджанской нефтяной добычи нефти в Баку с благословения Байбакова Н.К., хорошо отметил в своих работах известный геолог, вице – президент Международной Нефтяной Восточной Академии, доктор геолога – минералогических наук профессор, лауреат Государственной премии Азербайджана Султанов Чапай Али оглы, где он описывает. Знаменитая сураханская белая (легкая) нефть давала очень высокий выход бензина. Суточная добыча этой нефти была доведена до 2000 тонн. В первый год войны ее было добыто больше, чем за 20 предыдущих лет... Это было достигнуто путем не человеческих усилий, и полного раз-

рушения пластов, содержащих эту нефть.

Нефтепромыслы Баку разрушались по всем направлениям, как вспоминал Н.Байбаков «...Как было уже отмечено, все емкости были заполнены нефтью. Девать нефть некуда... А армия нуждалась в горючем, нужда в ней острейшая! Но куда девать излишки? Ведь это ценнейшее сырье, затрачены огромные средства, труд многих людей! Создалась парадоксальная ситуация с одной стороны, нефть некуда девать, а с другой острейшая нужда в ней на фронте... И в этой обстановке вносится невероятное с точки зрения здравого смысла предложение: нефть добывать, гнать ее по трубопроводу на нефтеперегонные заводы в «Черный город», снимать там верхушку (бензин), а остаток отправлять обратно и закачивать в пласт».

В истории мировой нефтедобычи нет такого чудовищного по своим вредительским последствиям, и это предложение было санкционировано, как единственно возможное. Была выделена специальная скважина и через нее закачали около полумиллиона тонн отбензинной нефти для хранения непосредственно в пласте, из которого ее добыли. Далее Н.Байбаков пишет «В дальнейшем эту нефть мы снова добыли». Нет господин Байбаков, не только эту дегазированную и окисленную нефть не добыли, но и практически угробили тот пласт, в который ее закачали.

Очень не удачно Байбаков пишет: «Развитие нефтедобывающей промышленности на Востоке страны сыграло важную роль в укреплении обороноспособности СССР. 1942 г. когда фашистские войска устремились к нефтепромыслам Кавказа, пытались отрезать страну от важнейших экономических районов, нефтяной базы Юга, нефтяники Куйбышевской области, Башкирской и Татарской АССР приложили все усилия к тому, чтобы развернуть как можно шире разведочные работы, увеличить добычу нефти.

Братскую помощь кадрами и оборудовани-ем оказывали им бакинцы и грозненцы. Родина высоко оценила их самоотверженный труд – в феврале 1942 года и в январе 1944 года дважды за годы войны – бакинская группа работников нефтяной промышленности была удостоена высоких правительственных наград».

«В целом районы «Второго Баку» увеличили за год добычу нефти на 9%, подготовили для эксплуатации ряд новых участков и площадей».

Всего в стране в 1942 году было добыто 22 млн. тонн нефти или 71 процент от уровня 1940 года. При этом в районах Севера, Поволжья и Казахстана нефтедобыча выросла в 1,5 раза, а удельный вес этих районов в нефтяном балансе страны вследствие снижения удельного веса, страны нефтяных районов

увеличился с 3,2 до 6,7 процента. Что не соответствует действительности (читай Султанов Ч.А. «Нефть» т. I Баку 2000 стр. 213. Эти измерения и сравнения напоминает способ, с помощью которого в знаменитом детском мультфильме мерили длину питона в попугаях).

Уместно подчеркнуть, что скрытая, а порой, откровенная необъективность Байбакова Н. в отношении Азербайджана прослеживается во всех его мемуарах. Практически ни как не обозначал интеллектуальную деятельность азербайджанских ученых или инженеров, он горячо хвалит простых мастеров, бурильщиков, операторов, рабочих и т.д.

Даже из политических деятелей он нашел одного врага – М.Багирова «Одного из таких руководителей я знал лично. Это М.Д.Багиров, который более 20 лет был первым секретарем ЦК партии Азербайджана, человек с тяжелым и нелюдимым взглядом, вкрадчиво властным голосом, а по натуре уголовник. Сколько прекрасных людей погубил он. Особенно среди работников нефтяной промышленности. Во время суда, проходившим в Баку, в своей обвинительной речи генеральный прокурор СССР Руденко сказал, что Багиров не только санкционировал аресты безвинных людей, но и сам лично расстреливал людей осужденных.... Такие как Багиров угодничали и либязили перед Сталиным, с суетливой

ревностью отталкивая друг друга локтями от врат высшей власти. Можно сказать, что другие, в том числе и сам Байбаков, не делали этого совершенно.

Старые нефтяники вспоминали, как аккуратно сдавал своих сам Байбаков, вместе с главным геологом «Азнефти» Мирчником. Сдал он и Багирова перед которым публично заискивал.

Багиров, прилетев в Москву на известный пленум, где решалась, в том числе и его судьба он позвонил своему «другу» Байбакову, чтобы разузнать ситуацию. Тот ответил, что понятия не имеет, какие проблемы будут обсуждаться на пленуме, хотя был прекрасно осведомлен обо всем (он уже сдал Багирова Хрущеву). Кстати, именно Багиров М.Д. в свое время, наперекор сопротивляющемуся Л.Кагановичу, протолкнул Байбакова на пост наркома нефтяной промышленности СССР, о чем писалось у многих политиков тех времен (например Антонов – Овсиенко).

Одновременно Байбаков очень тепло отзывался в своих фантастических мемуарах о своих друзьях и коллегах, особенно армянах, которые известны азербайджанскому народу своими «подвигами» по отношению к республике.

«В Лос-Анджелесе повстречался с Александром Григоряном, бывшим сотрудником одного из институтов Министерства нефтяной промышленности, автора метода раздвоенного

горизонтального бурения» – фантазии и старческого маразму нет предела. Так как, разветвленное и наклонное бурения разрабатывалось азербайджанскими учеными АзИИ им. Азизбекова на кафедре бурения. И этого не мог не знать Байбаков в виду того, что и сам в нем учился.

В своих мемуарах Байбаков упоминал «Однако хочу сказать об Александре Кирилловиче Ковтунове, герое Советского Союза. Он внес большой вклад в создании и развитии отечественной газовой промышленности». И здесь проявляется не прикрытая ложь и угодничество от зависимых людей. Уточним, создав 4 министерства по газу в Армении, которая как известно, не добывала ни одного кубометра газа, Ковтунов категорически противился созданию подобного института в Баку. Такой институт был создан тогда, когда на высокую должность пришел Сабит Оруджев.³⁶⁴

Ведь не сравнима роль и деятельность министра газовой промышленности СССР, который фактически являлся основателем газового дела в СССР, но о нем только мельком.

Не была освещена деятельность, в работе Байбакова Ф.Салманова, который вместе с основателем Эрве открыл и эксплуатировал западносибирские месторождения углеводородов.³⁶⁴

Однако вернемся к положению в нефтяной

промышленности Азербайджана и к его неимоверно тяжёлое положение во время всего периода войны.

2 октября 1941 г. к выполнению постановления ГКО СССР и приказа народного комиссара нефтяной промышленности т. Седина в части касающейся, «Азнефтекомбината» практически было предложено с 6 августа с.г.³⁶⁵

К моменту составления данного отчёта выполнение постановления ГКО СССР и приказа народного комиссара нефтяной промышленности т. Седина, по отдельным предприятиям находились в следующем состоянии: По п.7 о передаче системы «Азнефткомбината» треста по разведке Апшеронского полуострова из Прикаспийской низменности в распоряжение «Башнефтекомбината».

Личный состав всех предприятий треста по разведке Апшеронского полуострова и Прикуринской низменности составляет 1145 человек, а в месте с членами их семей – 3072 чел.³⁶⁶

По состоянию на 1 октября с.г. выехала к месту назначения 2612 чел. Осталось к отправке – 460 чел.

Номенклатура и количество подлежащего к отправке и отправленного оборудования указаны в приложении №1.

Резолюция п.8 приказа предусматривающего дополнительное выделение «Азнефте-

комбинатом» буровых станков комплектно с бригадами, эксплуатационного оборудования и строительных механизмов отражена в прилагаемой ведомости №2.

В связи с резким недостатком в «Азнефтекомбинате» автотранспорта, тракторов, подъемников, тягачей, строймеханизмов, металлорежущих станков, положение с которыми еще более углубилось после проведения мобилизации и загрузки станочного парка спецзаказами изъятия из системы комбината перечисленного оборудования в количествах предусмотренных постановлением ГКО СССР и приказом Народного Комиссара нефтяной промышленности СССР т. Седина, создало бы серьезные предпосылки к снижению добычи нефти. Это обстоятельство в результате тщательной проверки, всего наличия вызвало необходимость поставить перед парком вопрос о внесении необходимых изменений в выше указанных директивах. В части освобождения «Азнефткомбината» от поставки автотранспорта, тракторов, подъемников, тягачей, металлорежущих станков и уменьшение количества по отдельными позициям строймеханизмов.

По п. 9 «о переводе из системы» «Азнефткомбината» конторы турбинного бурения на постоянную работу в трест "Прикамнефть"...

Отправка личного состава конторы в количестве 266 работников и в 635 членов их

семей закончена. Оставшееся 6 человек для завершения отправки оборудования и составление бухгалтерской отчетности выедут к месту назначения в ближайшие дни.

Количество подлежащего отправки и отправленного оборудования и имущества, конторы турбинного бурения указанного в прилагаемой ведомости №3.

По п.18 О передаче из системы треста «Азнефтезаводстрой» строительно-монтажной конторы №1, в систему треста «Нефтезаводстрой» главнефтестроя для осуществления строительства объектов Орского нефтезавода им.Чкалова.

Строительная контора №1 совсем наличным составом, рабочих, инженерно-технических работников и служащих в количестве 183 чел. с членами семей в количестве 280 человек 20 августа сего года выехало из Баку, прибыло к месту назначения и приступила к работе. Принадлежащие к стройконторам конторы оборудования имущества полностью отгружены: Номенклатура и количество, переселены в ведомости №4.

По п.21 о переходе из «Азнефтекомбоната» завода металлоконструкции им.Петрова с размещением его на территорию Сталинградского завода тяжелого крекингового оборудования «Главнефтемаша». Личный состав завода им.Петрова в количестве 444 человек, а вместе с членами их семей в количестве 1058

чел. выехало к месту назначения в город Сталинград.

Для завершения отгрузки оборудования и составления бухгалтерского отчета оставлена группа работников в количестве 10 человек вместе с главным инженером завода. Номенклатура и количество подлежащего к отправке «отправленного оборудования» указаны в ведомости №5.

По п.22 о перевозке из системы «Азнефтекомбината» экспериментального завода турбобуров и электробуров им. Мясникова в город Краснокамск.

Личный состав завода им. Мясникова в количестве 152 человек с членами их семей в количестве 449 выехало к месту назначения.

Все оборудование, инвентарь и имущество завода управляемы полностью в гор. Краснокамск. Номенклатура и количество указаны в ведомости №6.

По п.23 о переводе из системы «Азнефтекомбината» механического завода им. Дзержинского в город Саранск.

Количество отправленных вместе с заводом работников составляет 362 чел. вместе с членами их семей -975 чел. Оставшиеся в Баку 19 чел. после завершения отгрузки оборудования выедут вместе с семьями к месту назначения с первым отходящим пароходом.

В соответствии приказом народного комиссара нефтяной промышленности СССР в це-

хах завода им. Дзержинского оставлено необходимое оборудование для выпуска глубоких насосов. По отдельным позициям количество оставшихся станков по ходатайству «Азнефтекомбината» было увеличено, исходя из потребности выпускаемой заводом продукции.

По п.24 О переводе из системы «Азнефтекомбината» завода им. Сталина в город Ишимбай Башкирской ССР. Количество подлежащих отправке вместе с заводом работников составляли 275 чел. вместе с членами семей 745 чел. Оставшиеся 63 чел. вместе с членами их семей в количестве 78 чел. выедут к месту назначения первым отходящим парходом. Номенклатура подлежащая отправке и отправленного оборудования указаны в ведомости №8.

Следует отметить, что демонтаж, упаковка и маркировка всего оборудования были выполнены предприятиями удовлетворительно, но и заказ их был «Азнефтеснаб» к местам погрузки не лимитирован, отправку грузов в пункты назначения, за исключением грузов «Азнефтеразведки» к перевозке которых было приступлено с 20 сентября, т.е. со дня начала подачи вагонов Азербайджанским участком железной дороги.

Все операции по переводу предприятий из Баку могли быть закончены значительно быстрее при условии строгого выполнения графика морского тоннажа «Каспфлотом», ко-

торый против утвержденного им же графиков, только в течении первой декады сентября месяца недодал судов на 8000 тонн грузов.

В третьей декаде сентября положение с подачей тоннажа улучшился, и если все запланированные наркомнефтью суда будут поданы, то отправку оставшихся грузов можно будет докончить в течение первой декаде октября месяца с.г.³⁶⁶

Вывоз в восточные районы СССР из Азербайджанской ССР города Баку конторы бурения почти из всех нефтетрестов «Азнефтькомбината», а также конторы турбинного бурения и трест разведки Прикаспийской низменности и Апшеронского полуострова было в сентябре 1942 г. Согласно решению ГКО от 22.XI.1942 г.³⁶⁷ В 1942 году из бакинского НПЗ им. Андреева в Сызрань было отправлено уникальное оборудование, в том числе турбогенераторов в 1000 квт с противодавлениями. Помимо этого из Баку были отправлены, такие важнейшие, обслуживающие бурение подсобные предприятия, как канатная фабрика, завод и им. Сталина, производящими ремонт грязевых насосов, завод им. Мясникова и другие.

Были прекращены свои существования трубные базы, конторы бурения треста «Молотовнефть» была полностью демонтирована и вывезена. Из Баку весь штат работников контор бурения и перечисленных выше предприятия

были отправлены из Баку вместе с этими предприятиями, было отправлено значительное количество разного бурового оборудования и инструментов, всевозможных дефицитных материалов для использования в восточных нефтетрестах.

В результате систематических отгрузок в «Азнефтекомбинате» остались, незначительный парк бурового оборудования и почти совсем не осталось годных для работы инструмента.

Так подробно описанные данные о переброшенных из Баку нефтяные оборудования говорит о том, что практически нигде не упоминалось и все представлялось, как мудрое и своевременное решение ГКО и компартии. По самым скромным подсчетам около 40% нефтяного оборудования механизмов имеющих в наличии в Баку, были переброшены в районы «второго Баку»: туда же были переведены больше половины инженерно-технических работников, персонала, рабочих нефтяников.

В начале войны первой была перебазируется из Сураханов в Пермскую область, экспериментальная контора турбинного бурения «Азнефти» (ЭКТБ) во главе с Э.И.Тагиевым, через год осенью 1942 г. туда была перебазируется контора бурения «Кировнефть».

На восток бывшего СССР из Баку были перебазированы все девять контор бурения нефтеразведочные и нефтестроительные тре-

сты со всем персоналом и оборудованием около 10000 (десяти тысяч) бакинских нефтяников в большинстве с семьями, были организовано отправлены в восточные районы страны. Весь цвет интеллигенции нефтяной промышленности Азербайджана был поставлен на колёса; прославленные Бакинские мастера эксплуатационного и разведочного бурения, крупные командиры нефтяного производства, высоко квалифицированный инженерно-технический персонал, мастера по добыче нефти и ремонту скважин, люди влюбленные в свою профессию, в свой нелегкий труд и конечно в свой родной Баку какой бы национальности они не были.³⁶⁸

9 августа с.г. был издан по «Азнефткомбинату» приказ, в котором были предусмотрены все необходимые мероприятия для выполнения выше указанных директив.

Это называется депортацией и развалом Азербайджанкой нефтяной промышленности. Вместе с кадрами, огромным персоналам с их семьями, молодые не в чём не повинными, лишились родной республики и любимого города Баку. Но оставшиеся бакинцы не пали духом в тяжелое время войны.

Одним из основной деятельностью оставшихся бакинцев было поднятие и развитие нефтяной промышленности состоявшей из разведки новых нефтеносных площадей и к подготовке их к промышленной разработке.

Бакинские буровые мастера, не смотря на осложнения военного, и трудного в политическом и экономическом, для Азербайджана время, ими было пробурено в 1941 г., около 930 тыс. метров, и были введены в эксплуатацию 752 скважины, позволившие поднять добычу нефти и создать определенный резерв.³⁶⁹

Они досрочно выполняли годовой план проходки и сдачи скважин трест Лениннефть – 30 августа, а трест Орджокиздзнефть – 31 августа,³⁷⁰ по решению ГКО, со второй половины 1941 года и в течении 1942 г. все конторы бурения были эвакуированы на Восток, в системе «Азнефтекомбината» одна контора бурения треста «Нефтечала», в которой работало 5 буровых и 2 вышечно-монтажные бригады.

Только в июле-августе 1942г. из Баку было эвакуировано 80 полностью укомплектованных бурильных станков, а в сентябре-октябре 1942г. одновременно выехала почти вся контора бурения в полном составе.³⁷¹

Бурение было в основном прекращено. Но и в этих условиях бакинцы сумели пробурить 152 скважины пройдя 116 тыс. метров.³⁷²

К 1 мая 1942 г. выполнили программу производственники треста «Лениннефть» пробуриив на 180% за 18 дней,³⁷³ был выполнен план за апрель буровиками «Гарачухура», дополнительно пробуриив две скважины.³⁷⁴

Мастера из конторы бурения треста «Орджо-

никидзенефть» за 2 месяца было пробурено вдвое больше, чем за весь первый квартал 1942 г. Бригада знатного мастера Баба Кафара Мурадова справляясь с двухмесячным заданием за 20 дней.³⁷⁵ Такая же обстановка была и в других конторах бурения «Карадагнефть», где Кулиев завершил проходку без аварий 5 скважин,³⁷⁶ из той же конторы коммунист Кузнецов закончил бурение 3 скважин без аварий.³⁷⁷

После депортации вместе с контингентом, оборудованием и их семьями «Азнефтекомбината» ЦК ВКП(б) и ГКО особое «внимание» уделял развитию бурения в нефтяной промышленности Азербайджана, и приказам Наркомнефти СССР от 15 декабря 1942 г. «Азнефти» было предложено формировать буровые работы, как основной источник увеличения добычи нефти. Хозяйственными организациями за короткое время были вновь созданы четыре конторы бурения в трестах: «Орджаникидзенефть», «Кировнефть», «Локбатан» и «Сталиннефть», из 40-50 оставшихся бурильных станков годными для работы оказались только 25-30 станков.³⁷⁸

Из мобилизованной молодежи в производственных коллективах выросли новые кадры буровиков, до 60% всех работников бурения были вновь пришедшие молодые рабочие.³⁷⁹

Однако от предъявленных требований, темпы буровых работ отставали. Бурильщики в

1943г. пробурили 67,7 тыс.метров, выполнили план на 33,6%, а количество пробуренных скважин составило 29,4% плана.³⁸⁰ Численность рабочих, занятых на работах бурения 1943 г., составляло не многим более 40% необходимого минимума.³⁸¹

Бакинские буровики в 1944 г. прошли 138,8 тыс. метров, т.е. почти в 2 раза больше, чем в 1943 г.³⁸² Скорость проходки в эксплуатационном бурении повысилась по сравнению с 1943 г. на 84%,³⁸³ что в немалой степени являлось заслугой коллектива конторы турбинного бурения.

С первых дней войны широкое распространение получило движение рационализаторов и изобретателей среди нефтяников. В конторе турбинного бурения с января 1943 г. по октябрь 1945 года было предложено 64 предложений, из которых внедрено было 41. Сумма годовой экономии от внедренных предложений составила 329 тыс руб.³⁸⁴

В результате внедрения рационализаторских предложений, себестоимость метра проходки снизилась. В 1943 г. она составляла 388 рублей 43коп., то в 1944 г. – 233 рубля, а за 8 месяцев 1945 г. снизилась до 38 руб.³⁸⁵

Добыча нефти в 1941-1945 гг. являлась основой экономики не только в Азербайджане, но и в СССР и накануне, и в годы войны. Своим бескорыстным трудом, веря в неизвестное светлое коммунистическое будущее,

проявляя творческую инициативу и изобретательность, бакинские нефтяники преодолевали все трудности военного времени. Так было в 1941 г., когда нефтяниками план добычи нефти был выполнен досрочно на 102,2%, тогда советская «империя» получила 23481,8 тыс. тонн нефти.³⁸⁶

В 1941 г. из 58 промыслов азербайджанской нефтяной промышленности 33 досрочно выполнили годовое задание и дали стране Советов дополнительно несколько сотен тысяч тонн нефти.³⁸⁷

Советское правительство оценило героический труд бакинских нефтяников, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 февраля 1942 г. 500 нефтяников были награждены орденами и медалями СССР, среди них 41 человек орденами «Ленина».³⁸⁸

Однако, уже в 1942 г., произошло снижение уровня добычи нефти. Причинами снижения являлись мобилизация многих нефтяников – специалистов на фронт, свертывания бурения, переключение заводов нефтяного машиностроения на выпуск оборонной продукции и перевод некоторых из них в восточные районы страны, резкое сокращение поступления материалов от иногородних поставщиков, почти полное прекращение поставок всех видов труб, особенно обсадных, леса, запасных частей к компрессорам, тракторам, автомашинам. Азнефтекомбинат передал «Крас-

ной Армии» десятки тракторов, сотни автомашин и лошадей.³⁸⁹

Одной из важных причин снижения нефтедобычи было в прекращении нового бурения и в резком сокращении эксплуатационного фонда. Если в 1941 г. бакинские нефтяные промыслы получали из новых скважин 3787,5 тыс. тонн нефти, или 161% всей добычи, то в последующие годы войны эта доля резко снизилось и составляла в 1942 г. – 33%, а в 1943 г. – 0,7% и только в 1944 г. дошла до 1,4%.³⁹⁰ На 1 июня 1941г., 236 фонтанирующих скважин давали в сутки 18284 тонны нефти, к 1 июня 1942 г. их количество уменьшилось до 175, а суточный дебит до 10800 тонн.³⁹¹

В период войны было и сокращение капиталовложения в нефтяную промышленность см.: табл.1.³⁹²

Всего капиталовложения по 1941 г. 1942 г. 1943 г.

Нефт. промышленности Азерб.ССР.

512524 129664 73917

В том числе по нефтедобычи 437753 86249 49114

Таким образом, по сравнению с 1941 г. капиталовложения в нефтедобычу в 1942 г. были сокращены примерно в 5 раз, а в 1943 году более чем в 9 раз.³⁹³

Коллективом конторы бурения треста «Ле-

ниннефть» была проведена большая и тяжёлая работа. С июля 1944 г. по октябрь 1945 г. буровики сдали в эксплуатацию 31 скважину. Здесь хорошо была организована подготовка кадров, за короткое время было подготовлено 98 молодых рабочих.³⁹⁴ Большинство из которых свои плановые задания перевыполняли.

Приведем еще несколько примеров: так за период с июля 1941 г. по август 1945 г., бригада бурового мастера, члена партии Алексея Орлова закончила проходку 4 разведочных скважин с ускорением от 25 до 60 дней, а именно: буровая №181 была закончена на 33 дня раньше времени, буровая №1844 – на 26,4 дня, буровая №1879 – на 60,5 дней и буровая №1874 – на 45,5 дней.³⁹⁵

В военный период основную массу рабочих промышленности республики составляли молодежь, которая пришла на производство накануне и в период войны. Только на предприятиях Азнефтекомбината в 1944 г. уже работало свыше 13,5 тыс. молодых рабочих и работниц.³⁹⁶ На их долю в нефтедобывающей промышленности приходилось более 40% всех рабочих, в нефтеперерабатывающей свыше 30%. Основную роль играла молодежь на машиностроительных заводах, ее численность доходила до 50-60%.³⁹⁷ А на нефтяных машиностроительных предприятиях их было еще больше. Например, на заводе им. Дзержинского сборочный цех на 90% состоял из молодежи.³⁹⁸

Учитывая большую и увеличившуюся роль молодых рабочих на производстве, ЦК и БК КП(б) Азербайджана в январе 1944 г. приняли постановление о работе с молодежью, меры по улучшению производственно – технической подготовки и политико-воспитательной работе среди молодых рабочих на нефтяных предприятиях промышленности Азербайджана.³⁹⁹ В этих постановлениях говорилось, что тысячи женщин и молодежь за короткий срок времени смогли освоить сложные нефтяные профессии и показали образцы труда. Идеология ЦК и БК КП(б) Азербайджана считали особо важной задачей всех партийных организаций нефтяных промыслов и районов усилить заботу о молодых рабочих, о повышении их производственной квалификации, об их политическом и культурном росте.⁴⁰⁰

В постановлении Бюро БК КП(б) Азербайджана от 28 января 1944 специально подчеркивалось, что большинство рабочих, окончили ремесленные училища, школы ФЗО и курсы производственного обучения, показали стахановские образцы работы по изготовлению вооружения и боеприпасов.⁴⁰¹ Так в тресте «Лениннефть» передовая бригада, состоявшая почти целиком из воспитанников школ ФЗО, выполняла нормы на 175%, ускоряя проходку скважин на 12-17 дней.⁴⁰²

Среди бывших учеников ремесленных училищ, выполняли нормы: Азиз Ага Мухтаров-

40%, Рафия Хабибуллина и Ира Васюнкина на 200-250%.⁴⁰³

Мощным средством развертывания трудного подъема молодежи, всех рабочих в дни войны являлись социалистические соревнования. В Азербайджане, как и по всей бывшей коммунистической имперской стране в целом, оно получило широкое развитие. Формы этих соревнований были разнообразными: соревнование между коллективами, движения стахановцев – многостаночников, двухсотников, трехсотников, комсомольско-молодежные фронтовые бригады, совмещение нескольких профессий, общественные смотры производства.

Крупный размах соц. соревнований, охвативший нефтяников Баку во второй половине 1941 г. содействовал выполнению плана переработки нефти к 19 декабря, а по выпуску авиабензина к 27 ноября.⁴⁰⁴ Тогда был достигнут такой высокий уровень добычи нефти, какого еще не знала нефтяная промышленность Азербайджана. В 1941-она дала бывшей стране Советов 23541 млн. тонн нефти.⁴⁰⁵

Развернули свою деятельность партийные и профсоюзные организации республики по развитию соц. соревнования. Состоявшийся в феврале 1944 года VII пленум ЦК Профсоюзов рабочих нефтяной промышленности Кавказа в своем постановлении «О работе профсоюзных организаций нефтяной промышленности Кавказа в военное время», обязывал все

профсоюзы коренным образом улучшить повседневное руководство соц. соревнованием и стахановским движением, организовать освещение и передачу передового опыта, обеспечить конкретность соц. обязательств и их систематическую проверку. Особое внимания они уделяли развертыванию движения многостаночников, совмещению профессий, требовали всемерно поддерживать инициативу по приходу на производство служащих и домохозяек. Для оказания помощи рабочим в выполнении и перевыполнении норм выработки необходимо было организовать стахановские школы, индивидуальные шефства мастеров над новыми рабочими. При помощи производственных совещаний в цехах, бригадах, сменах, не допускать простоев, предупреждать брак, борясь за полное использование рабочего времени.⁴⁰⁶

Вопросу вовлечения масс в соревнование, было посвящено специальное собрание партийного актива г. Баку. Оно обязывало каждого коммуниста всегда быть с массами, развертывать агитационную работу на предприятиях.⁴⁰⁷

В начавшееся в мае 1942 г., под лозунгом, «Все для фронта, все для победы», всесоюзные соц. соревнования были вовлечены все отрасли нефтяной промышленности Азербайджана.

В те дни газета «Правда» констатировала:

«Нефтяной Баку никогда не знал такого высокого трудового подъема, как в эти грозные для Родины дни. Инженеры, геологи, техники, стахановцы сутками не покидая своих лабораторий, вышек, компрессоров, цехов, заводов. Бесперывный поток первосортного бензина, керосина, масел, снарядов и мин идет на фронт. Это результат упорного их труда».⁴⁰⁸

В борьбе за выполнение соц. обязательств нефтяники сутками не уходили домой. Ремонтная бригада треста «Лениннефть» руководимая коммунистом М.Мирзабековым, проработала непрерывно 48 часов. Члены его бригады не уходили отдыхать до тех пор, пока не пустили в ход простаивающие скважины, оператор Мамедов со своей бригадой в течение одного дня отремонтировал скважину, хотя по норме на эту работу отводилось 10 суток. Скважина сразу уже начала давать 60 тонн нефти в сутки.⁴⁰⁹

Одновременно шло соц. соревнование бакинских нефтяников с работниками топливной промышленности других республик. В октябре 1941 г. шахтеры Донбасса обратились к бакинским нефтяникам и к горнякам Кузнецкого бассейна с таким заявлением (очередная агитация центра): «К Вам обращаемся мы, ваши друзья нефтяники Баку! Все для фронта, все для победы над врагом. Этой мыслью живет сейчас каждый патриот нашей

Родины. Чем больше угля, металла, снарядов, танков и другого вооружения дадим мы стране, тем быстрее добьемся окончательного разгрома врага».

Шахтеры призывали нефтяников Баку ускорить темпы бурения скважин, поднять добычу нефти, смело внедрять новую технику. «Все сильнее развернем соц. соревнование между горняками Донбасса и нефтяниками Баку за лучшую работу, быстрее уничтожить кровавые гитлеровские полчища».⁴¹⁰

Однако в конце 1941 г. Донбасс был оккупирован немцами, соревнования прервались. Они были возобновлены после освобождения Донбасса в 1944 г. После этого мастер молодежной бригады нефтяников Гасанова, соревновалась с молодежной бригадой возглавляемой Т.Тарутиной, выполняя план по добыче нефти на 105,8%, отказавшись при этом от услуг бригады подземного ремонта скважины.⁴¹¹ В ходе соц. соревнования мастер нефти Ф.Рустамов закончил проходку новой скважины на 63 дня раньше времени.⁴¹²

В начале 1945 г. состоялся слет стахановцев «Азнефтекомбината», где участвовали свыше тысячи операторов, бурильщиков, геологов и хозяйственников. Нефтяники Баку на этом слете обязались завершить четырехмесячную программу добычи нефти досрочно – 28 апреля, пустить к 1 апреля в эксплуатацию 315 простаивающих скважин и 20 новых буровых,

создать в текущем году на вновь открытых «Маштагинском» и «Бузовнинском» месторождениях два мощных нефтепромысла и подготовить 8 тыс. квалифицированных рабочих.⁴¹³

В ходе соревнования бакинские нефтяники всегда неизменно помогали своим товарищам. Например, по указаниям ЦК КПСС, ГКО и ЦКП(б) Азербайджана, в 1944г. для Украины была направлена группа инженеров в гор. Борислав и Дрогобыч. «Азнефткомбинат» выделял тресту «Украиннефтедобыча» большое количество оборудования, глубинных насосов, плунжеров с запасными частями, долота для бурения.⁴¹⁴

В военные годы были использованы соревнования нефтяного Азербайджана с нефтяниками Башкирии и Сахалина. Особенно большая помощь была оказана «Второму Баку». Были включены в это дело «Кировнефть». Во «Второй Баку» были отправлены 4 бригады, работающие на передвижных буровых станках.⁴¹⁵

В общий сложности, для оказания помощи нефтяникам восточных районов бывшей страны Советов из Азербайджана были отправлены 14 тыс. нефтяников, рабочих и ИТР, в том числе 100 буровых мастеров, 500 слесарей, 230 инженеров, а также 9 контор бурения 81 комплект бурового оборудования.⁴¹⁶ Все это, а также передовой опыт ба-

кинских нефтяников, способствовали увеличению добычи нефти в районе «Второго Баку». Добыча нефти в восточных районах страны возросла на 400 тыс.⁴¹⁷ тонн, что конечно же не сопоставимо с добычей в Азербайджане на Апшеронском полуострове Баку.

Когда к концу войны было начато строительство газопровода Саратов-Москва. Для этого на нефтепромыслах Баку были обучены различным специальностям 250 человек. Лучшие мастера ускоренного бурения герой социалистического труда Рустамов Рустам, Ага Нейматулла и другие обучали группы газовщиков своей профессии. Для помощи строителям газопровода выехали десять бакинских мастеров и бурильщиков.⁴¹⁸

Нефтяники Баку часто были победителями Всесоюзного социалистического соревнования с начала этого соревнования (июнь 1942 г.) и до конца войны (май 1945 г.) коллектив предприятий Азнефтькомбината 380 раз завоевывали первенство в соревнованиях страны и 161 раз им вручалось Красное знамя Государственного комитета Обороны, ВЦСПС и Наркомнефти.⁴¹⁹

Ширились соревнования машиностроителей республики. В одном из цехов Бакинского завода им. Октябрьской революции в соревнованиях по выпуску военной продукции отличилась бригада Якубова, которая в первый же день серийного выпуска вместе 480

деталей по норме, дала 2000, а на второй день – 2400.⁴²⁰

В грозные дни 1942 г. многие предприятия республики производившие оружие и военное снаряжение, неоднократно оказывались победителями Всесоюзного соц. соревнования за лучшее обеспечение фронта. Так судоремонтный завод им. Закфедерации 7 раз, завод им. Кирова – 8 раз, завод Бакинский рабочий – 8 раз, завод им. лейт. Шмидта – 10 раз, завод им. Дзержинского – 12 раз. А всего завод им. лейт. Шмидта 31 раз завоевывал первенство и 20 раз получал переходящее Красное Знамя Государственного комитета обороны ВЦСПС и «Наркомнефть».⁴²¹

Среди работников бурения с первых дней войны, бригада мастера нефти, орденоносца, Рустама Рустамова, начав 26 июня 1941 г. бурение морской буровой №1319, она за первые шесть дней выполняла задание на 242%. За 10 дней августа бригада дала 250% нормы,⁴²² выступая этим, как инициатор внедрения метода скоростного бурения. Рустамов в 1942-1945 гг. пробурил со своей бригадой 18 скважин с ускорением от 2-х до 75 дней.

Бригадир эксплуатационников «Сталиннефти» Ахмедов добился повышения производительности от своей группы скважин в 2-3 раза.⁴²³

В отличие от стахановского движения, которое получило свое развитие еще до войны,

новой формой, в военный период, стали организации комсомольско-молодежных бригад, они соревновались за звание фронтовых. Они брали на себя повышенные обязательства. Их особенностью являлась боевая организованность и оперативность в выполнении военных заказов. Их деятельность начиналась в 1942 г., когда на бакинских предприятиях по инициативе комсомола были созданы 442 молодежные бригады.⁴²⁴

Итоги соц.соревнования комсомольско-молодежных бригад по добыче нефти за 1943 г. подвел ЦК ЛКСМ Азербайджана, он отметил, что в чем участвовали 50 комсомольско-молодежных бригад, из них 13 перевыполнили взятые на себя обязательства и добыли в течении месяца сверх плана 15860 тонн нефти. Молодые нефтяники пустили в ход из простоя 52 скважины, общим суточным дебитом 954 т. и подготовили 69 новых рабочих бригад.

ЦК ЛКСМ Азербайджана признала победителем в соревновании молодежную бригаду треста Кагановичнефть, возглавляемую мастером нефти Ахмедовым. Благодаря правильной расстановки кадров, тщательному уходу за скважинами и качественному проведению ремонтных работ бригада Ахмедовой значительно перевыполняла задание и дала сверх плана 1149 тонн нефти. Бригаде была присуждено Красное Знамя ЦК ЛКСМ Азербай-

джана, второе место было присуждено молодежной бригаде Баба Амирасланова – мастера нефти третьего промысла треста «Сталин-нефть».⁴²⁵

В приказе Народного комиссара нефтяной промышленности СССР «О работе фронтовых комсомольско-молодежных бригад» от 16 декабря 1943г. была дана высокая оценка рабочим этих бригад «Азнефтекомбината». Свыше 100 тыс. т. сверхплановой нефти дали фронту молодые бригады. Комсомольско-молодежная бригада по добыче нефти, возглавляемая молодым мастером Ага Али Мусаевым, выполнила план на 120%. Она держала первенство среди молодежных бригад Баку. Молодые нефтяники треста «Орджоникузенефть» добыли дополнительно свыше 20 тыс. тон нефти, восстановили 38 скважин.

Сокращение состава рабочих в бригаде по добыче нефти в бурении и всех отраслях промышленности, при одновременном повышении производительности труда осуществлялась молодежью на многих предприятиях нефтяной промышленности. Придавая большое значение этому патриотическому начинанию молодежных бригад, Наркомнефть приказывал оказывать всяческую помощь молодым стахановцам при переходе на обслуживание нескольких станков, при совмещении профессий, улучшении режима эксплуатации скважин, внесении рационализаторских предложений.

Начальник «Азнефтекомбината» управляющим трестами, директорам предприятий, предложено было всемирно распространять опыт работы лучших бригад. О работе наиболее отличившихся комсомольско-молодежных бригад, руководители предприятий, обязаны были докладывать лично Наркому. Главным инженерам предприятий предлагалось, оказывать комсомольско-молодежным бригадам техническую помощь и немедленно использовать освободившиеся бригады рабочих на других участках.⁴²⁶

В начале 1944 г. на предприятиях Азнефткомбината насчитывались уже 485 фронтовых комсомольско-молодежных бригад.⁴²⁷ Из них особенно успешно работали бригады: С.Гусейнова (трест «Сталиннефть»), Ахмедова («трест Кагановичнефть»), В.Гасанова («трест Молотовнефть») и другие.

25 февраля 1944 г. в Баку состоялось Всесоюзное совещание бригадиров фронтовых молодежных бригад, предприятий нефтяной промышленности СССР, посвященное обобщению и распространению опыта их работы. В нем участвовали: зам. наркомнефти СССР А.Якубов, секретарь ЦК КП(б) Азербайджана Бабаев, начальник «Азнефтекомбинат» С.Везиров, многие бригадиры из Баку и других городов.⁴²⁸

Характеризуя значение комсомольско-молодежных бригад, начальник «Азнефтекомбината» С.Везиров в своем выступлении говорил,

что «своей замечательной стахановской работой эти бригады завоевали себе популярность на заводах и промыслах. Они представляют значительную силу, которая имеет серьезное влияние на выполнение производственных планов предприятий». ⁴²⁹

Всесторонне обсудив опыт молодежных бригад, участники совещания приняли обращение, к молодым рабочим нефтяной промышленности Советского Союза, в котором содержался призыв увеличить количество бригад, вовлечь в их движение организации фронтовых бригад из старых кадровых рабочих, чтобы работать под лозунгом с малым количеством рабочих, дать стране и фронту больше продукции». ⁴³⁰

В течении двух последних лет войны, молодежные бригады на производстве еще больше возросли. В начале 1945 г. на промышленных предприятиях Азербайджана их было 1207 чел., в два с лишним раза больше, чем в начале 1944 г., за эти два года своей работы, бригады давали сверх плана 404 тонн нефти и вернули в строй 866 простаивающих скважин. ⁴³¹

Героический труд рабочего класса Азербайджана к концу войны ознаменовался новыми достижениями. Бакинские нефтяники в 1941-1945гг. дали стране и фронту 75407 тыс.тонн нефти. ⁴³²

Первостепенным значением имело обеспе-

чение боевой техники горючим. В 1944 г. коллективы нефтеперерабатывающей промышленности Баку вырабатывали в два раза больше бензина, чем в 1940 г. В 1944 г. они вырабатывали сверх плана 450 тыс. тонн светлых нефтепродуктов. За годы войны нефтеперерабатывающие заводы Азербайджана подняли производство авиационного бензина в 3,8 раза.⁴³³

Состоялись награждения орденами и медалями 976 работников нефтяной промышленности,⁴³⁴ из них орденами «Ленина» были награждены 60 чел. орденом Трудового Красного Знамени – 150 чел., медалью «за трудовую доблесть» – 345 чел, медалью «за трудовое отличие» – 420 чел. Среди награжденных было 29 женщин, из которых – 10 азербайджанок. Орден «Ленина» получили 5 женщин, в том числе и 4 азербайджанки.⁴³⁵

В 1943 г. многие нефтяники были вновь награждены орденами, медалями бывшего СССР: Б.К.Баба-заде, С.А.Везирову и Р.А.Рустамову было присвоено звание «Героя Социалистического Труда».

В январе 1944 г. состоялось награждение 502 участников трудового фронта республики, среди которых были рабочие и инженерно-технические работники нефтяной промышленности.⁴³⁶

В Азербайджане в период войны большое внимание уделялось рационализаторству и

изобретательству, по этим вопросам проводились ряд специальных конференций, например в течении июля-июня 1943 г. состоялись две конференции рационализаторов и изобретателей для работников нефтеперерабатывающих заводов, а 21 октября инженерно-техническая конференция по вопросу использования глубинных насосов.⁴³⁷

На конференции в августе 1943 г. отмечалось, что к этому времени, только на Азнеф-тезаводах были реализованы ряд рационализаторских предложений, давших экономию в 77390 тыс. руб.,⁴³⁸ что можно было отнести в актив АзНИТО.

Большая организационная работа, проведенная АзНИТО в период войны способствовали подъему движения изобретателей и рационализаторов в нефтяной промышленности Азербайджана, в частности – нефтяных заменителей.

Еще в декабре 1941 г. пленум ЦК Компартии Азербайджана, рассмотрев ряд вопросов по перестройке промышленного хозяйства на военный лад, обязал партийные, комсомольские и профсоюзные организации усилить организационно-политическую работу в этом направлении, мобилизации всех внутренних ресурсов республики для обеспечения промышленности всем необходимым в целях выполнения фронтовых заказов, т.к. с началом войны прекратились доставки нужных мате-

риалов из других центров страны, что создало серьезные затруднения в работе промышленных предприятий республики. Требовалось найти нужные заменители и изготовить их из местного сырья. Все это дело дало толчок для развития творческой технической мысли рационализаторов и изобретателей из числа ИТР и рабочих.

В 1942 г. в предприятиях треста «Азнефтемаш» за счет внедрения рационализаторских предложений были сэкономлены более 6,5 миллионов рублей.⁴³⁹

В «Азнефтекомбинате» талантливый специалист, инженер Фридун Ахундов сделал важное изобретение в области эксплуатации скважин, вызвавшее живой интерес в технических кругах.⁴⁴⁰

Когда на промыслах возникла острая нехватка труб, в тресте «Орджоникидзенефть» была создана бригада «Охотников за трубами», во главе с инженером Байрамовым, мастерами Кельдыевым и Джабаровым. Бригада собрала много старых труб, которые были использованы для работы.⁴⁴¹

Инженеры Аллахвердиев, Мансуров, Плотников обогатили свой нефтеперерабатывающий завод блестящими усовершенствованиями, важность которых была отмечена в специальном приказе Наркома нефтяной промышленности бывшего СССР. Эти усовершенствования дали возможность производить перегонку

Сураханской отборной нефти на мощной советской трубчатке с одновременным отбором нескольких сортов ценного горючего, без дополнительного материала такие усовершенствования не работали.⁴⁴²

Инженер одного из бакинских заводов Далин (впоследствии академик НАНА) разработал способ получения из второстепенных нефтепродуктов высокооктанового компонента, применение которого в нефтяной промышленности позволило резко увеличить выработку тракторного керосина. Изобретение инженера Далина имело большое народнохозяйственное значение, так как оно высвобождало тысячи тонн лигроина, который употреблялся для получения тракторного горючего.⁴⁴³

Нефтяниками проводились специальные конференции в помощь изобретателям и рационализаторам, где обсуждались основные направления их работы, в частности отмечались, большие их усилия на поиски замены дефицитных и привозных материалов. Во всех отраслях нефтяной промышленности удалось применять доброкачественные заменители, изготавливаемые из местного сырья. Деятельность рабочих и инженерно-технических работников по рационализации производства дала большие результаты в соблюдении строгого режима экономии. На предприятиях нефтяной промышленности республики, в 1941-1945 гг.

было внедрено около 2200 рационализаторских предложений и изобретений, что позволило сэкономить свыше 36 млн. руб., 150 тыс. тонн горючего и 4500 квт. – часов электроэнергии.⁴⁴⁴

Таким образом, организаторская работа АзНИТО существенно помогли мобилизации усилий всех инженерно-технических работников, повышения производительности труда на предприятиях.

Осенью 1941 г. была организована доставка горючего в Ленинград по Ладожскому озеру самоходными баржами, а с наступлением ледостава оно подводилось автотранспортом по «дороге жизни». С наступлением весны снова были приведены в действие плавсредства, но их в составе Ладожской военной флотилии было недостаточно.

2 апреля 1942 г. было принято решение о строительстве трубопровода через Ладожское озеро Постановлением ГКО на строительство, отводилось 50 дней.

Строительство такого трубопровода в непосредственной близости от фронта через озеро, отличающееся «свирепым нравом», как пишет Куркоткин, требовалась смелости и военно-инженерной дерзости. Завершилось оно за 43 дня (5 мая-16 июня 1942 г). Подводная часть трубопровода была проложена за 14 дней. Острейшая проблема подачи горючего в Ленинград была решена. Ежедневно по трубо-

проводу поступало 300, а иногда 400 тонн горючего, что позволило не только удовлетворить текущие нужды фронта, флота и города, но и накопить соответствующие запасы для обеспечения боевых действий войск при прорыве блокады Ленинграда (до революции и ныне Санкт-Петербург). Но дать только жителям героического города такое количество топлива, конечно же, не могло помочь умирающим от голода и холода.⁴⁴⁵

Лето 1942 г. было самым тяжёлым периодом в обеспечении горючим Советских войск, вызванным положением на фронтах. Немцы вышли к Сталинграду, вторглись на северный Кавказ, захватили район Краснодар и подошли вплотную к нефтяному району Грозного. Была создана непосредственная угроза Бакинским нефтяным комплексам.⁴⁴⁶

Лишь то обстоятельство, что СССР имел нефти значительно больше, что подтвердилось в дальнейшем, чем требовалось для ведения военных действий с Германией, позволила системе обеспечения горячим фронтам, адаптироваться в жесточайших условиях начала войны. Это в первую очередь способствовала рекордная добыча нефти в Азербайджане – 24 млн.тонн.⁴⁴⁷

В борьбу за выполнения заданий транспортировки нефтепродуктов в период ВОВ, серьезным испытаниям подвергся Бакинский транспортный узел. Важнейшим звеном в по-

стоянной связи фронта с тылом, был транспорт, к нему предъявлялись новые повышенные требования, как по размещению и размерам перевозок, так и по скорости продвижения воинских и важнейших народнохозяйственных грузов. Война требовала максимального использования пропускной способности высокой оперативности, инициативы, находчивости, работников транспорта. От четкой и оперативной работы транспорта зависели фронтовые операции войск. Работники Бакинского отделения железной дороги с большими трудностями боролись за выполнение заданий военного времени.

Бакинское отделение в годы войны, как по протяженности путей, так и грузообороту составлял основную часть в системе Южного Кавказской железной дороги. На 1 января 1944 из общей длины 3240 км. эксплуатационных путей, 1629 км. находились на территории Азербайджана.⁴⁴⁸ В грузообороте всей дороги выражавшейся 1940 г. в количестве 18,2 млн. тонн занимали основное место нефть и нефтепродукты, налив которых составлял более 35% всей погрузки и главным образом был сосредоточен в Баку.⁴⁴⁹

Коллектив Бакинского отделения НКВЖД в последний предвоенный год завершил с хорошими показателями. Государственный план перевозок за 1940г. был выполнен досрочно по сухогрузам, так и по наливу нефтепродук-

ТОВ.⁴⁵⁰

23 июня 1942 г. на Южно-Кавказской железной дороге начались массовые военные перевозки. Значительно увеличилась работа отделения по отправке горючего на фронт. Если июле 1941 г. было погружено 1560 цистерн, то уже в августе их число дошло до 2325.⁴⁵¹

Однако не удалось в августе 1941 г. выполнить план по наливу в связи с перебоями в поступлении порожних цистерн с севера.

В ноябре 1941 г., согласно решению ГКО начался демонтаж и отправка в восточные районы страны через Бакинский порт оборудования, основных материальных ценностей, нефтеперерабатывающих, машиностроительных заводов и трестов бурения Грозненской нефтяной промышленности.⁴⁵²

В 1941 г. Бакинское отделение выполняла план погрузки на 96,6%, по станционным отделениям было выгружено 204217 вагонов с различными грузами, налито было 303716 цистерн. Оборот товарных вагонов в сутки составлял 2,4%, цистерн 2,5%. На 101,8% был выполнен план ремонта паровозов.⁴⁵³

Огромное значение в работе Бакинского отделения занимала работа станции Баладжары в 1942 г. и Баку товарная. На сортировочной угловой станции Баладжары 1942 г. обрабатывалось в среднем 970 вагонов в сутки. Таким образом, на долю Баладжарского

узла приходилась основная часть работы не только Бакинского отделения но и всей Южно-Кавказской железной дороги.

Работа станции Баку товарная за 1942 г. были следующие данные:⁴⁵⁴

Налив (цистерн)			Погрузка (вагонов)		Выгрузка	
Зада-ние	выполне-ние		задание	выпол-нение	задание	выпол-нено
76659	5704	74,4%	не было	14488	не было	87014

С поступлением грузов и вывозом на многие районные станции Баку 27 декабря 1942 КП(б) Азербайджана выделили 1500 чел., из которых 610 чел. работали в Бакпорту, 462 – в Азнефтеснабе, 240 – на станциях Кишлы и Баладжарах и т.д.⁴⁵⁵

В 1943 году положение с выполнением плана погрузки и выгрузки, в частности с наливом цистерн, в результате принятых мер улучшилось. Девятимесячный план 1943 г. по наливу был выполнен на 119,4%:⁴⁵⁶ при задании в 55029 цистерн было налито 660,7 цистерн.⁴⁵⁷

С 1941-1945 гг. Азербайджанский участок Южно-Кавказской железной дороги выполнил задачу огромной важности. Для нужд народного хозяйства и фронта было отправлено более 500 тыс. цистерн с нефтепродуктами.⁴⁵⁸

Существенную роль в годы войны играло Каспийское море, которое связывало европейскую часть бывшего СССР со средней Азией и Ираном.

В Баку, к началу войны находились управления двух пароходств. Каспийского государственного морского сухогрузного пароходства Каспфлот и Каспийского государственного морского нефтеналивного пароходства – Касптанкер.

Нарком Морфлота СССР, по инициативе ЦК КП(б) Азербайджана и Совнаркома республики, приступил к переоборудованию рейдовых барж для перевозки нефтепродуктов первого разряда, к устройству приспособлений, необходимых при закрытом способе налива, нефтепродуктов и др.⁴⁵⁹ Все эти мероприятия позволили создать третье пароходство на Каспии – Рейдтанкер, который ежемесячно перевозил из Баку в Астрахань около 40-50 тыс. тонн сырой нефти первого разряда.⁴⁶⁰

Касптанкер имел в своем составе 69 единиц на 1 июля 1941 г. общей грузоподъемностью 205720 тонн, в том числе 54 самоходных единиц грузоподъемностью 180210 тон, 15 единиц несамоходных судов с – грузоподъемностью 25510 тон.⁴⁶¹

Каспфлот к тому же временни, имел 76 единиц общей грузоподъемностью 79330 тонн, в том числе 42 самоходные единицы

(41980 тонн), 29 несамоходных единиц (37350 тонн), 45 буксировщиков. Из этого состава по техническому состоянию на перевозках не использовались 11 самоходных и несамоходных судов с грузоподъемностью 2010 тон.⁴⁶²

Суда Каспфлота и Касптанкера в конце августа 1941 г. в количестве около 30 единиц, в том числе «Дагестан», «Баксовет», «Осетия», «Куйбышев», «Спартак», танкер «Коминтерн», «Шаланда 29» и другие приняли активное участие в важнейших операциях на побережье Каспия.⁴⁶³

Отвлечение флота на другие задания в 1941 г. государственный план перевозок по Касптанкеру было выполнено на 90,2%. – по Каспфлоту – на 79,8%.⁴⁶⁴ Основными причинами не выполнения плана по Каспфлоту были большие потоки новых видов грузов (эвакуоборудования), к обработке которых порты не были готовы и приспособлены, а так же не достаточное оснащение портов погрузочно-разгрузочными механизмами и слабая организация всего производственного процесса. Некоторые суда с большими трудностями заканчивали выполнение плана перевозок.⁴⁶⁵

Передовые коллективы таких как танкера «Азия», судов «Примерный», «Красноводск», «Марат», «Галилей» грузо-пассажирских судов «Туркменистан», «Дагестан», «Осетия», «Азербайджанец», «Шаланды 29» и др. справлялись с работой. В числе их находилась танкер

«Цюрюпа» (капитан Носков), которым был выполнен план нефтеперевозок по тоннажу на 112,6% и тонно-милям на 114,8%.⁴⁶⁶

Положение на Каспийском бассейне резко осложнилось в середине 1942 года. С боями у Сталинграда немецкая авиация одновременно наносили бесперебойные удары, и причем, по железнодорожным и морским коммуникациям. Морякам Каспия приходилось отражать атаки вражеских самолетов на сухогрузные и нефтеналивные суда. На Астраханском рейде во время налета 27 октября 1942 году были повреждены танкеры «Агамальюглы» и «Советская Армения», сгорела деревянная «Шаланда №21», повреждения получил танкер «Жданов». ⁴⁶⁷ 15 ноября 1942 г. танкер «Кулибеков» и шаланда «Америка» были потоплены. ⁴⁶⁸

В условиях налетов немецкой авиации, каспийские моряки проявляли мужество и отвагу, так команда парохода «Чичерин» в тот период сбilo самолет. ⁴⁶⁹ Вооружение на нефтеналивных судах было недостаточным. Из 55 самоходных единиц на танкерах имелись, к сентябрю 1942 г., только на 12-ти крупнотоннажных, по одной 45 мм пушке, по 2 ручных пулемета не приспособленных для стрельбы по зенитным целям, 27 судов имели по одному пулемёту. ⁴⁷⁰

Специально оборудованные и приспособленные нефтяные баржи «Измаил», «Репин», «Байгунас», «Романы» и на танкере «Волга»

были эвакуированы из Баку в Краснодарск 155 мощных для того времени, паровозов серии «ИС», «ФД», и «СД», 55 тендеров, 558 четырехосных вагонов с ценным оборудованием и 260 двухосных вагонов.⁴⁷¹

Важной ценностью представляла собой инициатива моряков нефтеналивного флота. Они впервые на Каспийском море наплаву отбуксировали из Баку в Краснодарск 35 нефтеналивных железнодорожных цистерн, а из Махачкалы в Краснодарск – три нефтяных резервуара емкостью по 5 тыс. тонн.⁴⁷²

Преодолевая все трудности войны, каспийцы в 1943 г. перевыполнили план и взятые на себя обязательства. Пароходство Касптанкер в 1943 г. перевезла 12727,8 тыс. тонн нефтепродуктов всех видов. Вывоз в Астрахань составляли 104,5% годового плана, в Махачкалу – 14,3%.⁴⁷³

В то же время были не выполнены планы перевозок в Гурьев, порт Шевченко, в связи отсутствием емкостей и слабыми вывозами Ашхабадской железной дорогой. Однако плотность работы Касптанкера в 1943 году была выше, чем в 1941 г. за один день навигации были перевезены в 1940 г. – 28600 тонн в 1941 г. – 28800 тонн, а в 1943 г. – 30800 тонн.⁴⁷⁴

Флот Касптанкера на 1 сентября 1942 г. состоял из 62 единиц, общей грузоподъемностью 197670 тонн⁴⁷⁵ и моряки Касптанкера показывали в то трудное и тяжелое время

войны образцы героизма. За первые шесть месяцев 1943 г. ими было перевезено 4958,5 тыс.тонн. это за последующие шесть месяцев перевозки составляли 7769,3 тыс.тон. от плана 61% от общего количества вывоза.⁴⁷⁶ Перевозки 1943 г были более высокими, чем в 1941 г.⁴⁷⁷

Перевозка за август 1943 г. составляла 1571 тыс. тонн, т.е. 104,8% плана в том числе в Астраханском направлении 103,2%, в Махачкалинском – 100,8%, Каспиевском – 126% и прочие – 136,6%.⁴⁷⁸

В декабре, помимо выполнения плана по вывозу на порты, Касптанкерам вне плана было вывезено в Астрахань 188 тыс. тонн нефтепродуктов. Всего в декабре суда Касптанкера перевезли 920,4 тыс.тонн,⁴⁷⁹ непроизводительные простои в 1943 г. против 1941 г. снизились на 6,5%.⁴⁸⁰

Решающая группа Касптанкера – крупнотоннажные танкеры в 1943 г. использовались можно сказать максимально, несмотря на расчетную грузоподъемность в 7500 тонн каждый, каспийцы практически увеличивали грузоподъемность каждого танкера в 1941 г. до 9500 тонн, а в 1941 г. – до 10500 тонн, что превышало грузоподъемность на 140%.⁴⁸¹

Увеличение грузоподъемности флота Касптанкера было за счет использования морских барж. 5 барж постройки 1941 г. грузоподъемностью в 3500 тонн, каждая из них были переоборудованы за 40 часов таким об-

разом, что их грузоподъемность увеличилась до 5000 тонн. Увеличение грузоподъемности парходства на 7500 тон позволили дополнительно перевести в 1943 г. 250000 тонн нефтепродуктов для фронта и всей многонациональной стране Советов.⁴⁸²

Моряки Касптанкера выполняли важнейшие задания ГКО. В их работу входили перевозки 1765 тыс. тонн нефтесырья для армии и флота.⁴⁸³

В 1943 г. добился определенных успехов и коллектив Каспфлота, которыми был выполнен план 101,8%, в том числе по импортным перевозкам на 119,4%⁴⁸⁴ Каспфлот, насчитывал 37 самоходных единиц, не самоходных – 36, буксировщиков – 6, всего 79 единиц грузоподъемностью 73038 тонн. Действующее рабочее звено флота составляло из 65 единиц общей грузоподъемностью 60028 тонн.⁴⁸⁵

Немаловажную роль сыграл Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 мая 1943 г. «О введении военного положения на морском и речном транспорте».⁴⁸⁶ Указ был направлен на наведение порядка и установления железной дисциплины на морском транспорте, «воспитанию в каждом работнике сознательного отношения и выполнение своих обязанностей».

В период зимнего времени 1943/1944 г. суда танкерного и сухогрузного флота бесперебойно перевозили сухогрузы и нефтепродук-

ты.

Навигация в 1944 г. была открыта раньше обычного в сложных метеорологических условиях моряки должны были доставить нефтепродукты на пункты сливов. Мобилизовав все свои силы они в марте выполнили план по тоннам на 103,1%, и по тонно-милям на 108,5%.⁴⁸⁷ Фронт получил 1000 тонн сверхпланового горючего для боевой техники Армии.

За весь 1944 г. судами Касптанкера были перевезены более 107643 тыс. тонн нефтепродуктов.⁴⁸⁸ Снижение количества перевозок танкерным флотом объяснялось отвлечением его на другие виды перевозок и увеличение удельного веса перевозок бензина, что механически снижало время стоянки судов.

В работе Касптанкера и Касфлота были недостатки. Однако каспийские моряки в годы тяжелой войны, обеспечивали выполнение заданий, поставленные перед ними войной. Особо нужно отметить нефтеналивной флот, который за годы войны перевез для нужд фронта, более чем 2 миллионов 400 тысяч тонн бензина не говоря о других видах нефтепродуктах.⁴⁸⁹

В начале 1945 г. И.В.Курчатов, из-за не расторопности в работе, над порученному ему секретных разработок пожаловался на В.Молотова Сталину. Сталин с 1945 года по-

ручает, руководство над атомным проектом Берии Л.П. СССР должен был обладать этим оружием. Однако и для этого оружия нужно было горючее. Берия умел не только давить и торопить, но и добивался конечного результата. В решении проблем с оборудовани-ем и снабжением необходимыми материала-ми ученым, второго такого организатора нельзя было найти, здесь очевидно прояви-лись не только хорошие организаторские спо-собности Л.П.Берии, но и его большой опыт в разведке СССР. Он сумел добыть сведения о секретах изготовления атомной бомбы, и 29 октября 1949 г. бомба была изготовлена и испытана. Поэтому добиваясь успеха в этом проекте, советские ученые назвали Л.П.Берию «отцом атомной бомбы». Очень жаль, что это произошло в 1949 г., а не в 1946 г.

24 марта 1946 г. в 13 часов 40 мин. из Мос-квы приходит шифровка 2167,68.

Шифровка № 2167,68

Из Москвы

Лично Командующему Бакинского Воен-ного округа т. Масленникову
Командующему войсками 4 армии т. Лу-чинскому

Копия товарищу Багирову

1. Приступить к выводу всех войск, учреждений и складов 4 Армии из Ирана для занятия мест постоянной дислокации на территорию Бакинского Военного Округа.

2. Вывод войск начать 24 марта и полностью его закончить не позднее 30 апреля- 10-го мая сего года. Гарнизон Керема вывести не позднее 20 часов сегодня 24 марта. 68 ГСД собрать в районе Сари, Бендер-Шах для последующей перевозки морем. Автотранспорт дивизии отправить своим ходом по дороге через Решт.

В первую очередь вывести войска из районов Казвин, Решт, Зенджан и из района Горган Сари.

Из Казвина уйти не позже 5 апреля.

1. Мехдивизию (Руссиянова) выводить в последнюю очередь.

3. Вывод войск производить организованно, спокойно, без шума и особой торопливости. Командирам и политорганам организовать проводы уходящим советским войскам местным населением.

Из имеющихся запасов продовольствия, часть продовольствия раздать местному населению.

4. План и порядок вывода войск донести в ГЕНШТАБ 25 марта. О ходе вывода войск доносить ежедневно к 24.00

Заявку на перевозку морем представить в ГЕНШТАБ 26.3

№ 160006 И. Сталин

№ 10961,62/III Антонов 13.40-24.3.46 л.⁴⁹¹

После долгожданной победы бывшего СССР над Гитлеровской Германией путем больших лишений и разрушенности многих городов, промышленных центров во всех республиках, где побывали Германские войска, путем больших потерь людской и военной техники, которая приводилась в действие горючим из Азербайджанской Республики и его многонационального города Баку, где находилось основная топливная база, не смотря на необдуманную эвакуацию нефтепромышленного комплекса вместе с его всего персонала и их семей.

К Азербайджану начали предъявлять старые и фальшивые территориальные притязания со стороны Армении.

Уже после капитуляции гитлеровской Германии 28 ноября 1945 года из Москвы была принято от секретаря ЦК ВКП(б) Маленкова письмо на имя М.Д.Багирова.

Первый секретарь ЦК Армении обратился в политбюро, Маленков обращается к М.Д.Багирову с письмом о передаче Нагорного Карабаха, Армении. Багиров М.Д. ответил ему в письменном виде, прилагая еще карту Южного Кавказа, на карте были пометки и пись-

менные комментарии.

Из Москвы 28.XI 1945 года

Секретарю ЦККП(б) Азербайджана т.
М.Д.Багирову

Секретарь ЦККП(б) Армении т. Арутюнов внёс на рассмотрение ЦКВКП(б) предложение о включении в состав Армянский ССР Нагорно-Карабахской области, ныне входящей в состав Азербайджанской ССР.

Тов. Арутюнов в своем письме по этому поводу, пишет следующее: Нагорно-Карабахская автономная область, примыкающая к территории Армении с 1923 года входит в состав Азербайджанской ССР. Население этой области является в основном армянским. Из 153 тыс. населения 137 тыс. являются аналогичным с горной частью Армении. Вхождение Нагорно-Карабаха в состав Армении во многом способствовало бы развитию его и улучшению руководства хозяйством. Массово-культурное и политическое обслуживания населения на родном языке усилилось бы при руководстве со стороны республиканских органов Армении.

Вхождение Нагорно-Карабахской области к Армении дало бы возможность местным продолжать высшее образование на родном языке в вузах Армении. С другой стороны Ар-

мянская ССР могла бы получить пополнение кадров из Нагорно-Карабахской области.

Исходя из этого, и желания населения Нагорно-Карабаха, Центральный комитет и Совнарком Армении вносит на рассмотрение ЦКВКП(б) и Союзного правительства вопрос о включении в состав Армянской ССР Нагорно-Карабахской области Азербайджанской ССР в качестве Карабахской области.

При положительном решении этого вопроса ЦК и Совнарком Армении войдут в правительство с предложением о восстановлении бывшего центра Карабаха гор. Шуша, разрушенного перед установлением Советской власти.

Сообщите Ваше мнение по поводу предложения ЦККП(б) Армении

Секретарь ЦКВКП (б) Маленков

Ф.1. оп.169 д.249.

ЦКВКП (б)

Товарищу Маленкову!

В ответ на Вашу телеграмму по поводу предложения секретаря ЦК КП(б) Армении товарища Арутюнова о включении в состав Армянской ССР Нагорно-Карабахской автономной области сообщая:

Территория Нагорно-Карабахской Автономной области с давних пор входила в со-

став Карабахского ханства, центром которого с 1747 года был город Панахабад построенный как крепость Панах-ханом Карабахским.

В 1826 году Карабах был присоединен к России, в последствии нынешней Нагорно-Карабахская Автономная область вошла в состав Шушинского, Джаванширского, Карягинского и Кубинского уездов Елизаветской губернии.

В период господства мусаватистов в Азербайджане и дашнаков в Армении в 1918-1920 гг. на территории всего Карабаха мусаватским правительством было организовано Карабахское генерал-губернаторство с центром г. Шуша (быв. Панахабад).

В результате междунациональной резни организованной мусаватистами и дашнаками, Шуша, как и многие другие города Азербайджана и Армении были разрушены и превращены в развалины.

После установления в 1920 году советской власти в Азербайджане, на первое время руководство хозяйственно-политической жизнью всего Карабаха осуществлялось единым областным ревкомом.

В 1923 г. встал вопрос о присоединении нагорной части Карабаха, населенной преимущественно армянами к Армянской ССР. Но ввиду того, что эта территория не имела общей границы с Армянской ССР и отделялась от нее Кубатлинским, Лачинским, Кель-

баджарским и Достафюрским районами, населенными исключительно азербайджанцами, на основании указания партийных органов, декретом Азербайджанского Центрального Исполнительного Комитета от 7 июля 1923 года была создана Нагорно-Карабахская Автономная область с центром в местечке Ханкенди, ныне город Степанакерт.

Таким образом, территориально Нагорно-Карабахская Автономная область к Армянской ССР никогда не примыкала и не примыкает.

За время советской власти в Азербайджане, в Нагорном Карабахе проделана огромная работа по хозяйственно-политическому и культурному развитию области. Одним из ярких примеров этого является нынешний центр НКАО – город Степанакерт, превратившийся из заброшенного и разрушенного села в один из красивых, благоустроенных и культурных городов Азербайджана.

20,5% студентов высших учебных заведений и техникумов в Азербайджанской ССР составляют армяне, большинство которых из Нагорно-Карабахской Автономной области.

Много товарищей из Нагорного Карабаха и среди руководящих республиканских партийных советских хозяйственных кадров: заместителей, секретарей ЦК и БККП(б) Азербайджана, парткомы, зам.наркомов и т.д.

Тем не менее мы не возражаем против

включения в состав Армянской ССР Нагорно-Карабахской Автономной области, но не согласны с передачей Армянской ССР Шушинского района, хотя и входящего в состав Нагорно-Карабахской автономной области, но населённого и поныне в основном азербайджанцами.

Город Шуша с момента своего основания стал не только административно-политическим и культурным центром Карабаха, но и сыграл исключительную роль в борьбе Азербайджанского народа против персидских захватчиков за свою независимость. В Шуше был убит один кровожаднейших завоевателей, палач закавказских народов персидский царь Ага Мамед Шах Каджар.

В этом городе формировалась богатейшая музыкальная культура азербайджанского народа, и с ними связаны имена крупных политических и культурных деятелей: Ибрагимхана, Вагифа, Натаван и др.

Одновременно считаем необходимым довести до сведения ЦКВКП(б), что при рассмотрении вопроса о включении НКАО в состав Армянской ССР должен быть рассмотрен вопрос о включении в состав Азербайджанской ССР Азизбековского, Вединского и Карабагдарского районов Армянской ССР, примыкающих к Азербайджанской республике и населенных преимущественно азербайджанцами.

Учитывая исключительную культурную и экономическую отсталость этих районов, передача их Азербайджану даст возможность улучшить материально бытовые условия и культурно-политическое обслуживание населения.

Кроме выше изложенного, просим ЦК ВП(б) рассмотреть и следующий вопросы:

Товарищи из Грузии ставят вопрос о включении в состав Грузинской ССР Белаканского, Загатайского и Гахского районов Азербайджанской ССР.

Несмотря на то, что в указанных районах проживает 9000 грузин ингилойцев, из общего населения в 79000 человек, мы не против рассмотрения этого вопроса о включении в состав Азербайджанской ССР Борчалинского района Грузинской ССР, населенного почти исключительно азербайджанцами и примыкающего непосредственно к Азербайджанской ССР.

И наконец мы просим рассмотреть вопрос о включении в состав Азербайджанской ССР примыкающей к ней территории Дербенского и Косумкенского районов Дагестанской ССР, в прошлом являющихся частью Азербайджана и входивших в состав Бакинской губернии. Население этих районов в основном состоит из азербайджанцев, причем больше года проводят на территории Азербайджана.

Для подготовки предложений по всем поднятым вопросам считали бы целесообраз-

ным создать комиссию ЦКВКП (б) с включением в ее состав представителей от каждой заинтересованной республики.⁴⁹²

Секретарь ЦККП (б) Азербайджана
М.Д.Багиров

10 декабря 1945
№ 330
Город Баку

ЭПИЛОГ

В представленной выше работе, мы исходили из принципа влияния нефти на внешнюю и внутреннюю политику заинтересованных стран и влияние этих стран на политико-экономическое развитие Азербайджана.

В царской России убедившись в доходности сферы нефтяного бизнеса, пошли по пути усовершенствования налоговой и таможенной систем. Однако раздробленность российских нефтепромышленников, не всегда умело проводивших на внешнем рынке целенаправленную, скоординированную политику, не позволяло достичь значительного эффекта. В то же время пользующийся правительственной поддержкой американский трест «Стандарт Ойл» применял различные методы «ведения войны» на внешних рынках. В ход шла «дикая ценовая война (1904, 1909 гг.), усиленно насаждаемые слухи об истощении бакинской нефтяных промыслов, финансировались революционные движения с целью внесения хаоса в промышленную добычу нефти. Однако, понимание важности нефтяного бизнеса для го-

сударственных интересов России, постоянно возрастало в правительственных кругах.

Несмотря на уменьшение вывоза нефтепродуктов перед первой мировой войной, российская нефтепромышленность имела хорошие перспективы для развития экспорта. Недостаток нефтяных ресурсов Европы выгодное географическое положение Южного Кавказа относительно европейских и ближневосточных рынков сбыта давали возможность быстрого развития нефтеэкспорта.

В 1915 г. компания «Ройал Дойтч Шелл» начала проектирование двух экспортных нефтепроводов к портам Черного моря, что позволило доставлять на внешние рынки большое количество бакинской и грозненской нефти, значительно удешевив ее транспортировку.

Англо-голландская компания «Ройал Дойтч Шелл», ставшая накануне Первой мировой войны крупнейшей иностранной фирмой на Южном Кавказе в Российской нефтяной промышленности, планировала значительно увеличить поставки нефтепродуктов.

Однако во время Первой мировой войны вследствие закрытия Черноморских проливов позиция российских экспортеров значительно ухудшилось. В эти годы нефтепродукты из России были практически полностью вытеснены со своих традиционных европейских и

ближневосточных рынков. Так, например, к 1915 г. продукция американских компаний на нефтяном рынке Египта, где до войны преобладали российские нефтепродукты, составляла 96,5%. В известной степени столь резкое сокращение российского нефтеэкспорта было компенсировано расширением ёмкости внутреннего рынка, происшедшем в 1914–1916 гг.

Но в течение первой мировой войны, с 1914 по 1917 гг. Баку производил 7 млн. тонн нефти в год, всего – 28 млн 783 тыс. тонн, что составляло 15% от общего объема нефти, производимой в мире.

Однако вследствие того, что Баку в конце первой мировой войны переходил из одних рук в другие, неся серьезные потери в нефтяной промышленности, – особенно это касалось эксплуатации нефтеиндустрии армянскими большевиками, – добыча нефти заметно снизилась. Объём нефти в 3 млн. 376 тонн и 3 млн. 690 тонн, добытых в 1918 и 1919 годах соответственно, составил всего лишь половину объёма нефти за 1916 г.

Большевики, были свободны от каких-либо международных приоритетов, стремились извлечь из этого максимальную выгоду из нефтяной отрасли. Национализация промышленности, жесткая централизация управления привели к тому, что применяемый в

1920-е годы демпинг на внешних рынках оказался более эффективным, чем в царской России. Умело маневрируя и используя противоречия западных стран, советскому руководству удалось провести целенаправленную политику на завоевание внешнего рынка с целью получения валюты для предстоящей модернизации. Всё это способствовало накоплению ресурсов власти, позволившим ей удерживать в зоне своего влияния огромную разорённую страну.

В последующие 1930–1932 годы советский нефтеэкспорт был достигнут наивысшей отметки – в среднем 5.234 тыс.т. в год, превысив экспортный показатель 1913 г. более чем в 5,5 раза. В целом доходы от внешних продаж нефтепродуктов за пройденный период составили 16% всех валютных поступлений в страну (наивысший процент среди всех отраслей народного хозяйства), что имело решающее значение для курса на ускоренную индустриализацию страны.

Такими методами, в соответствии с политикой и экономики значение мобилизации ресурсов в России и в бывшем СССР ощущались очень остро. Необходимость модернизации страны заставляла искать новые источники доходов. Продукция нефтяной промышленности, несмотря на революционные потрясения

оставалась основной составляющей продукции экспорта из России т.е. бакинских промыслов Азербайджана. Сильнейшую конкуренцию на протяжении рассматриваемого периода.

Начавшаяся война 1941 г. можно сказать разрушила планы бывшей СССР на международном нефтяном рынке для дешевого обогащения своей казны за счет черного золота Азербайджанской земли. Начавшаяся война была войной моторов – но без топлива этой войны скорей всего не было бы. И эта война была начата за обладанием большим количеством нефтяных продуктов. Но в бывшем СССР самым богатым нефтяным районом была Азербайджанская ССР с его столицей Баку и его народом.

Преодолевая все трудности войны нефтяники и народ Баку сделали все, не смотря на многие технические и моральные лишения со стороны слишком многих бывших советских организаций, в 1941-1945 гг. дали бывшей многонациональной стране Советов около 75 млн.т. нефти, 22 млн.т. бензина и других нефтепродуктов и тем самым внесли достойный вклад в дело победы над врагом народов мира.

Являвшимся узловым пунктом железнодорожного и водного транспорта Азербайджанский город Баку в условиях военного

времени имели исключительно большое значение. Под советской пропагандой работая сверхурочно показывали образцы изнурительного труда, азербайджанские транспортники выполняли соответственные задания фронта. Железнодорожники-азербайджанцы выполняли ответственные задания боевого фронта. Железнодорожники республики за годы войны перевезли 1300 тыс. вагонов важного для обеспечения фронта и других нужд важных грузов, в том числе 600 тыс. цистерн бензина и нефтепродуктов. Водная флотилия Каспия с огромными трудностями и сама вынуждена была участвовать в войне т.к. отстреливалась от вражеской авиации, защищая тем самым, водный караван с нефтепродуктами, перевезли 20 млн.т. грузов.

Химики Азербайджана под руководством Ю.Г.Мамедалиева вместе с рабочими и инженерно-техническими работниками за короткий срок дали СССР для войны против Германии 100 сортов нефтехимической продукции, в том числе 36 видов смазочных масел, 9 названий авиабензина и 8 дизельных масел.

Азербайджанцы сражались за Киев и Смоленск, под Ленинградом (ныне Санкт-Петербург), Москвой и Сталинградом (ныне Волгоград), в Крыму и на Кавказе, они думали под идеологическим прессингом Компартии, что

они защищают свою республику, свои города и села.

В сражениях на фронтах войны, в партизанской войне в тылу врага сыны Азербайджана проявили отвагу, героизм, высокое воинское искусство. Такими военачальниками были А.Асланов, В.Баршатлы, Я.Кулиев, Т.Абилов, Г.Гусейнов, А.Везиров, Ю.Абдуллаев, А.С.Алиев, А.Абасов, Т.Зейналов, В.Зюванов, Т.Алиярбеков, А.Казизаде, М.Махмудов, В.Мехтиев, Д.Наджафов, Н.Керимов, З.Буниядов и др.

О воинской доблести азербайджанских дивизий свидетельствуют и высокие награды и почётные наименования: 416-я Таганрогская, 77-я Симферопольская, 223-я Белградская.

Подвигу трудового фронта, сделавшего всё возможное для победы над таким злейшим врагом, как фашизм, было посвящено много романов, повестей, спектаклей, кинофильмов и т.д. В этих произведениях, отражена деятельность создателей лучших танков и самолетов, оружия и т.д. Но нет оставившего заметный след в памяти народной произведения о трудовом подвиге сынов Азербайджана – нефтяников Баку. Для широкой публики было понятно, как тяжело было делать почти под открытым небом танки за Уралом, и складывалось впечатление: как легко и непринуждённо добывалась нефть в

солнечном Азербайджане.

Вспомнили и В.Траве, потомственного дворянина, стоявшего у истоков «катюши», и было заявлено, что без «катюши» вряд ли выиграли бы войну. Тележурналист Флярковский из российских «Вестей», кстати, бывший бакинец, в день 51-й годовщины победы заявил, что «войну выиграли все народы СССР, ППШ и отечественный грузовик». Прямо ленинская чёткость!.. Седовласый генерал-танкист заявил, что «не мыслит победы над фашизмом без Т-34».

Неужели непонятно было этим господам-товарищам, что без бакинской нефти, «катюши» и «Т-34» и грузовики остались бы там, где их сделали, а из «ППШ» можно было отстреливаться разве только в брянских лесах!

То, что нефть являлась движущей силой войны, доказывать не надо. На XIV съезде ВКП(б), характеризуя экономическое и военное значение нефти, Сталин говорил: «Вопрос о нефти есть жизненный вопрос, ибо от того, у кого больше будет нефти, зависит, кто будет командовать в будущей войне. От того, у кого будет нефть, зависит, кто будет командовать мировой промышленностью и торговлей. Нефть, после того, как флот передовых стран переходит на моторные двигатели, является жизненным нервом борьбы мировых

государств за преобладание, как во время мира, так и во время войны».

Напомним только, что четыре из пяти самолетов, танков, автомашин были заправлены бензином, выработанным на бакинских перерабатывающих заводах из нефти добытой на бакинских промыслах. Даже в осажденный Ленинград (ныне Санкт-Петербург) доставлялась бакинская нефть. В 1942 г. по дну Ладожского озера был проведен бензопровод длиной 28 км и пропускной способностью 400 тонн в сутки. Два с половиной года Ленинград и Ленинградский фронт обеспечивался этим горючим.

За годы войны в Азербайджане было добыто 75 млн. тонн нефти, было произведено 80% общесоюзного бензина, 90% – лигроина, 96% – масел.

Нефтяники Азербайджана работали с колоссальным напряжением. И дело не в том, что они трудились без отдыха и сна. На огромном пространстве промыслов страны малейшее ЧП расценивалось, как действие врагов народа, и десятки людей в лучшем случае попадали в лагеря и тюрьмы. Но, несмотря на все тяготы, славные азербайджанские нефтяники сделали всё для фронта, вписав свои подвиги в золотую летопись страны. Именно благодаря их героическому труду поступала

на фронт живительная сила, приводящая в движение всю военную армаду. Практически каждое наступление на суше, воздухе, на море и под водой было начато, получив живительную силу азербайджанской земли, добытую трудом её славных тружеников многих национальностей.

Грабеж Азербайджана под разными предлогами, нужно сказать, был излюбленным приёмом советских деятелей во все времена. Эту эстафету, к сожалению, без колебаний подхватила Россия, после распада СССР став его правопреемницей.

К моменту распада СССР на заводах Астрахани скопилось значительное количество нефтяного оборудования изготовленного решением правительства СССР для нужд нефтяной промышленности Азербайджана. Конечно, это решение возникло не просто так – Азербайджан все годы выполнял и перевыполнял все планы, в том числе и по добыче нефти, многократно окупив это оборудование. Тем не менее Россия категорически отказалась предоставить изготовленное оборудование его законным хозяевам. Вот такой двойной стандарт: одним без оплаты вооружение на миллиард долларов, другим отказ вернуть им же принадлежащее оборудование.

Из советского прошлого о громадной ро-

ли в нашей победе маршал Г.К.Жуков сказал, что лучше не скажешь «Нефтяники Баку дали фронту и стране столько горючего, сколько нужно было для защиты нашей Родины, для победы над врагом».

Американцы четко и организованно решали все проблемы с горючим не смотря на то, что воевали на огромном пространстве. На места боевых действий горючее доставлялись всеми известными тогда способами. Второе – не бесспорно: советские войска испытывали трудности в снабжении с горючим, особенно в начале войны. Это произошло в результате стратегических просчетов и плохо организованной доставки. Была еще одна существенная особенность: если американская нефть имела различные адреса, то советская практически один – Баку.

Стойкостью и героизмом всех национальностей советских людей Баку не был оккупирован в годы Второй мировой войны. Он был захвачен 48 лет спустя советскими войсками, причем процесс оккупации был куда более зверским, чем это делалось фашистскими войсками в годы войны.

При оккупации советских городов фашисты расправлялись главным образом с определенной категорией лиц, в первую очередь с коммунистами и евреями. Советские же вой-

ска при захвате Баку расправлялись со всеми, кто попадался им на глаза, без разбора национальности, пола и возраста и т.д., это был полный современный национализм в действии. Молодые советские солдаты, расстреливавшие и давившие мирных людей танками на азербайджанской земле, даже не подозревали, что именно этой земле они обязаны своей жизнью. Благодаря «чёрному золоту» этой многострадальной земли их отцы и деды сумели отстоять свою Родину в годы войны и обеспечить будущее новым поколениям советских людей.

То, что не сумели сделать фашистские войска в 1942 году, сумели сделать советские войска, оккупировав мирный Баку 20 января 1990 года. Уничтожая мирных безоружных людей, советские танки, выполняя приказ, агента «железной леди» с 1985 г., кровавого Горбачева, пытались подавить свободолюбивый дух азербайджанского народа.

Если лицо советского фашизма было известно, то страшным открытием для азербайджанцев явилось то, что промолчала Европа, в другое время не упускавшая любой возможности хоть в чём-то упрекнуть СССР, на этот раз смолчала. А ведь Европа, как и СССР, во многом своему цивилизованному существованию была обязана азербайджан-

ской нефти. Во время войны вся европейская нефть – румынская, венгерская, польская, австрийская и албанская – служила интересам фашистов. Противостояла фашистским планам в Европе только азербайджанская, добываемая в Баку и сыгравшая в победе огромную роль, нефть. Другой «энергетической крови», противостоящей фашизму, на этом континенте не было. Англия, оставшаяся с американской нефтью, не в счёт: в первый период войны она сама была на грани поражения. Если в Германии было поставлено на чёткую промышленную основу производство синтетического горючего, то другие страны Европы практически не производили его.

Европа обо всем этом даже не вспомнила. Напрасно народ Азербайджана ждал хотя бы моральной поддержки от цивилизованной Европы, когда на него обрушился советский империализм и армянский экстремизм. Не дождался.

«Истину нужно повторять постоянно, т.к. вокруг нас постоянно проповедуют заблуждения» (Гёте). Без Бакинской нефти в борьбе с четко отлаженной немецкой военной машиной бывший СССР не выстоял бы.

Примечания

1. Газ. «Азербайджан» 9
2. политика: предмет и понятия (к постановке проблемы). Полис. 1999, №4, с.48, 49.
3. Там же, с.49.
4. Там же.
5. Газ. «Бакинский рабочий» 15 июля 2006.
6. Йакут аль Хамави. Муджам ал булдан, Хамдаллах Казвини Нузхат ал кулуб. Баку: Элм, 1983, 66 с.
7. Абухалом Али ибн Хусейн ал-Масуди, 1956.
8. Дж.Г.Фостер Путешествие из Бенгалии в Великобританию (пер. с фран. яз. С.Б.Ашурбейли). АМЕА ТІЕА, ф.1, оп.1, д.380.
9. Катиб Челеби. Книга путешествия (извлечение из сочинения турецкого путешественника XVII века), выпуск III, изд. М., Наука, 1983. – 376 с.
10. Поло Марко. Путешествие 1286 г. по Татарии и другим странам Востока. В III частях, 1873. – 250 с.
11. Журден Коталини де Северак. Заметки французского монаха-миссионера. 1320. – 230 с.
12. Иосиф Барбара. 1472-1479. Путешествие. 1481. – 320 с.
13. Энгельберт Кемпфер. Красота чужих стран.

- Легмо, 1712, АМЕА ТІЕА, f.2 siy. 2 iş 5.
14. Д.Ханвей. Исторический очерк британской торговли на Каспийском море с журналом автора о путешествиях из Англию через Россию, Германию и Голландию (перевод с английского яз. Л.М.Кирякова) АМЕА ТІЕА ф.1, оп.1, д.155, 158.
 15. Сулейманов М.Ф. Дни минувшие... (Баку в начале XX в.) Баку, Азернешр, 1990. 340 с.
 16. Польские нефтяники в Азербайджане на рубеже XIX–XX веков. Баку, 2008, с.76–79.
 17. Мусаев Илкин Гылман Багы вә бакылылар. Багы, Заман, 1998, 381 с.
 18. Пикуль В.
 19. www.ourbaku.com
 20. ГААР, ф 2105, оп 3, д.1 л., 2-2 об.
 21. Стригунов М.В. Из истории формирования бакинского пролетариата. Баку. 1960, с.25.
 22. Мурадалиева Э.Б. Города Северного Азербайджана во второй половине XIX в. Баку. 1991. с.51,70, 82.
 23. Сагателян А.Т. История железной дороги Закавказья 1970 с.32.
 24. Там же.
 25. Зардаби Гасан бек Избранные статьи и письма. Баку. 1962. с.351.
 26. Мурадалиева. Указ раб.
 27. Обзоры Бакинской нефтяной промышленности за 1901-1913.
 28. Отчет по постройке ж/д Улуханлы-Джульфа с. 12, 14.
 29. Краткий обзор коммерческой деятельности За-

-
- кавказских железных дорог... за 1908 г. с.36, 49.
30. Suny R.G. The Baku Comune. 1917-1918. Priston, 1972, s.5.
 31. Алияров С.С. Нефтяные монополии в Азербайджане в период Первой мировой войны в Баку. 1974. С.19
 32. «Экономическая жизнь Кавказа» №4, 1921 – с.295
 33. ГИААР, ф.239, оп.1, д.131, л.50.
 34. Там же.
 35. Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914-1918. М., 1939, с.100-101.
 36. Сидоров А.Л. «Исторические записки» т.26, 1948. с.62-65.
 37. Гражданская война и военная интервенция в СССР. М., Энциклопедия, 1983, с.38.
 38. Волков Ф.Д. Тайны Уайтхолла и Даунингстрит. М., 1980, с.50.
 39. Сумбададе А.С. Промышленность Азербайджана в XIX в. Баку, 1964, с.76.
 40. ЦГИАР ф.40, оп.2, д.18, л.58, 59.
 41. Акты Кавказской Археографической комиссии, т. XI. Тифлис, 1888, с.810.
 42. «Русское судоходство» жур., 1886 N-7-8, с.119.
 43. Отчет Бакинского губернатора за 1884 N 7-8; за 1868 г. НАИИ НАНА, инв. №1716 (1), л.119, 114, 34. инв. №1668 (2) л.124
 44. Некоторые вопросы развития новой техники в Азербайджанской ССР. Баку. 1964, с.5.
 45. Симонович В.С. Нефть и нефтяная промышленность в России СПб., 1909 г. с.112-126, 114.
 46. Присоединение Азербайджана к России и его

- прогрессивные последствия в области экономики и культуры. Баку, 1955, с.174-181.
47. Тридцать лет деятельности нефтяного производства бр. Нобель. – СПб., 1900, с.14.
48. Лисичкин С.М. Выдающиеся деятели отечественной науки и техники. М., 1967, с.493; Артемьева. О перевозке нефтеналивной системы в морских и речных судах. М., 1983, с.2; Ахвердова С.Т. О роли русских ученых и специалистов в развитии нефтяной промышленности Азербайджана в XIX в. // Известия АН Азербайджанской ССР общ. Наук, 1960, №6, с.168.
49. Старцев Г.Е. Бакинская нефтяная промышленность. Баку, 1901, с.28, 29.
50. «Русское судоходство» 1886, №№7, 8, с.124.
51. Артемьева Д. О перевозке нефтеналивной системы в морских и речных судах. М., 1883 с.2
52. Сборник документов. Монополистический капитал нефтяной промышленности России М.-Л., 1961, с.63
53. ГИАРФ ф.95, оп.1, д.228, л.2; также ф.1454, оп.1 предисловие.
54. Лисенко К. Нефтяное производство, состояние по новейшим данным. СПб., 1877, с.95; там же 1878, с.252.
55. Газ. «Бакинские известия», 1878, №56, с.1, №28. с.4
56. Вестник финансов, промышленности и торговли, 1878, №3, с.134.
57. Список судов Каспийского наливного флота. Баку, 1912, с.8.
58. История Азербайджана, т. II. Баку, 1964, с.76.

-
59. Там же, с.176.
 60. Там же, с.17.
 61. Маркс К. Указ. раб. М., 1958, с.316.
 62. Сумбададе А.С. Указ. раб. 1964, с.222.
 63. ГИАР, ф. 40, оп.2, д.18, л.58, 59.
 64. Акты Кавказской Археографической комиссии, т. XI. Тифлис, 1888, с.810.
 65. Жур. «Русское судоходство». 1886 №7-8, с.119.
 66. Отчет Бакинского губернатора, 1884. НАИИ НАНА, инв. №1716 (1), л.114.
 67. Там же, с.34.
 68. Там же, №1668 (2), с.72.
 69. Там же, л. 124.
 70. Симонович В.С. Указ. раб., с.92-93.
 71. Некоторые вопросы развития новой техники в Азербайджанской ССР. Баку. 1964, с.5
 72. Симонович В.С. Указ. раб., с.112-126.
 73. Присоединение Азербайджана к России и его прогрессивные последствия в области экономики и культуры. Баку, 1955, с.174-181.
 74. Тридцать лет деятельности нефтяного производства бр. Нобель. СПб., 1900, с.92-99.
 75. Лисичкин С.М. Указ. раб., с.493.
 76. Старцев Г.Е. Бакинская нефтяная промышленность. Баку, 1901, с.28-29.
 77. Жур. «Русское судоходство». 1886, №7-8.
 78. Артемьева Д. Указ. раб., с.2.
 79. Симонович В.С. Указ. раб., с.114.
 80. Ахвердова С.Т. Указ. раб., с.168.
 81. Монополистический капитал нефтяной промышленности России. Сб. док. М., 1961, с.63.

82. ГИАРФ ф.95, оп.1, д.228, л.2; там же, ф.1454, оп.1 предисловие.
83. Лисенко К. Указ. раб., с.99.
84. Там же.
85. Лисенко К. Нефтяное производство состояние по новейшим данным. СПб., 1878, с.252.
86. Газ. «Бакинские известия», 1878, №56, с.1.
87. А в 1876 г. в Баку действовали около 140 доков. Доход общей выработкой 5 млн. пудов керосина // Вестник финансов, промышленности и торговли, 1878, №3, с.134; Кострин К.В. Почему нефть называется нефтью. М., 1967, с.102.
88. Лисенко К. Указ. раб., с.99.; «Бакинские известия», 1878, №28, с.4.
89. ГИАРФ, ф.1436, оп.1, д.3, л.4.
90. Лисенко К. Указ. раб., с.252.
91. Балаев С.Г. К вопросу об истории танкерной перевозки нефти транспортом. Институт «Гидроморнефть». Баку, 1970.
92. Газ. «Кавказ», 1878, №129, с.3.
93. Там же.
94. ГИАРФ, ф.1458, оп.1, д.2, л.8.
95. Нардова В.А. Очерки истории экономики и классовых отношений в России конца XIX-XX вв. М.-Л., 1969, с.8.
96. Там же.
97. Газ. «Бакинские известия», 1884, №93, с.3.
98. Соколовский И. Современное положение и близлежащее будущего жидкого топлива в России. Харьков, 1889, с.8.
99. Так если 1880 г. было вывезено в Россию мо-

-
- рем 7 млн. пудов нефтяных остатков, то в 1889 г. уже 82 млн. пудов, т.е. более чем в 11,5 раза // Сборник статистических сведений о русской и американской нефтяной промышленности. Баку, 1890, с.60.
100. «Русское судоходство» 1892-1892 гт., л.130-131, с.5. К сожалению статистике роста наливного флота в 80-х годах XIX в не полная страдает не точностью. Лишь в 1889 г. Бакинским комитетом надзора за браком нефтяных продуктов, был проведен точный объем наливных судов на Каспии // Труды десятого очередного съезда нефтепромышленников в Баку. Баку, 1896, с.34-35.
101. Жур. «Русское судоходство». 1889, №10.
102. На Волге наливные баржи появились намного раньше, причем, использовались главным образом в деревянных, т.к. при одинаковой емкости железная баржа стоила в семь раз дороже деревянной // Бовыкин В.И. Зарождение финансового капитала России. М., 1967 г., с.156; Первую деревянную баржу построили в 1879 г. бр. Артемьевы. В навигацию 1874 г. она уже использовалась ими. Указ.раб., с.3.
103. Тридцать лет деятельности нефтяного производства бр. Нобель, СПб., 1900, с.14.
104. Ахвердова С.Т. Указ.раб. с.168; Керимов А.К. Из истории судоходства в Азербайджане во второй половине XIX в. «Азербайджан архив». 1969, №2, с.73.
105. Обзор бакинской нефтяной промышленности

- за 1901 г. Баку, 1902, с.149, то же за 1902 г. ч.1, Баку, 1903, с.433.
106. Отчет горного департамента за 1899 г. СПб., 1901, с.363.
107. БФПТ, 1900, № 37, с. 496.
108. «Русское судоходство». 1898 г. №174, с.95.
109. Самедов В.А. Автореферат, с.61.
110. БФПТ, 1900, №37, с.439.
111. История Азербайджана. т. II Баку, 1964 с. 257.
112. Azərbaycanın Rusiya ilə birləşdirilməsi və onun müttəriği iqtisadi və mədəni nəticələri. Bakı, Azərbaycan SSR EA Nəşriyyatı, 1955, s.181.
113. Там же.
114. Русский торговый флот. Петербург, 1909-1912. Ст.сб. LXXII, XLI.
115. Там же, 1909 г, л.6.
116. Там же, 1912 г.
117. Отчет правления общества «Кавказ и Меркурий». Петербург, 1885, с.1-30.
118. Русский торговый флот. Петербург, 1912 г., л.6.
119. История Азербайджана, т. II. Баку, 1964, с.250.
120. Там же, с.251.
121. Там же, с.251.
122. Список судов Каспийского наливного флота. Баку, 1912, с.8.
123. ГИАР, Путеводитель. Баку, 1958, с.143.
124. Там же, с.140.
125. Там же, с.145.
126. Там же, с.146.
127. Там же, с.145.
128. ГИАМ, ф. 102, оп. 98, д. 5, ч. 2, т. II, л.199.

-
129. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1907, т. I, ч. II, с.2.
 130. Там же, с.110.
 131. ГИАЛ ф. Минторг и пром., 1907, оп.5, д.1299, л.141.
 132. Там же.
 133. Газ. «Наше эхо». № 13, 1907, 8 января.
 134. ГИАГР. ф.1, оп.1907, д. 393, л.13.
 135. ГИААР ф. Сыскная полиция, оп.5, д.2, л.43.
 136. Газ. «Каспий». № 70. 1907, 14 марта.
 137. ЦГИАП. ф. Минторг и пром., 1907, оп.5, д.1299, л.47.
 138. Газ. «Каспий». 1907, 28 марта.
 139. Там же.
 140. Газ. «Наше эхо». 1907, 28 марта.
 141. ГИАТР. ф.1, оп.1907, д.313, л.4.
 142. Там же.
 143. Газ. «Речь». 1907, 14 апреля.
 144. Газ. «Дро» (Время на гр.яз.). №23, 1907.
 145. Газ. «Наше эхо». 1907, 28 марта.
 146. Там же.
 147. Газ. «Дро» («Время», на гр.яз.). №23, 1907.
 148. журн. «Современный мир» 1907, №5, с.49-50.
 149. ГИАР, пр. 387, д.239, т.1, л.319.
 150. Там же.
 151. Там же, л.219.
 152. Газ. «Дро» («Время», на гр.яз.). №26, 1907.
 153. Мовсумзаде Э.М., Самедов В.А. Бакинская нефть и военно-морской флот царской России. Уфа, 1996, с.148.
 154. Нефтяное дело. 1904, №6; 1910, №18.

155. Мовсумзаде Э.М., Самедов В.А. Указ.раб.
156. Нефтяное дело. 1910, №18, стл.б.6.
157. Мовсумзаде Э.М., Самедов В.А. Указ.раб.
158. Там же.
159. Гаркавенко Д.А. Социальный состав матросов русского флота в эпоху материализма. Истории СССР, 1968, №5, с.41.
160. Там же.
161. Дарабади П.Г. Военные проблемы политической истории Азербайджана начала XX в. Баку, Элм, 1991, с.205.
162. Самедов В.Ю. Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, ч.1. Баку, 1962 г., с.226.
163. Шацилло К.Ф. Россия перед первой мировой войны. М., Наука, 1968, с.33-38. ГИААР ф.387, оп.1, д.737, л.8; д.805, л.3; д.856 л. л.12-13; д.857 л.л.24-25; Алиев Н.А. Военно-морская история Азербайджана. Баку, 2002, с.108.
164. Там же.
165. Qasimov Musa (1914-1918). Указ. раб.
166. Мовсумзаде Э.М., Самедов В.А. Указ.раб., с.123-124.
167. Там же, с.128-129.
168. Там же.
169. Там же, с.132.
170. Дарабади П.Г. Указ. раб., сс.84, 87, 91, 92.
171. Там же, с.93.
172. Маковский А.А., Радченко Б.М. Каспийская Краснознаменная. М., 1982, с.176.
173. Газ. «Азербайджан». 2001 г. 26 июня (30 мар-

-
- та 1919).
174. Токаржевский Е.А. Из истории иностранной интервенции и гражданской войны в Азербайджане. Баку, 1957, с.159.
 175. Военные моряки в борьбе за власть Советов в Азербайджане и Прикаспие 1918-1920 гг. Сборник документов. Баку, Элм, 1971, с.42-43, 346.
 176. Деникин А.И. Очерки русской смуты. М., 1991, с.139.
 177. Yüceer N. Birinci dünya savaşında Osmanlı ordusunun Azərbaycan və Dağıstan hərəkəti. Ankara, 1996, с.59.
 178. Suny R.D. The Baku commune 1917-1918. Priston, 1972, p.5.
 179. Гражданская война и военная интервенция в СССР. М., Энциклопедия, 1983, с.38.
 180. Волков Ф.Д. Тайна Уайтхолла и Даунингстрит. М., 1980, с.50.
 181. Там же.
 182. Генерал-майор Денстервиль. Британский империализм в Баку и Персии. Тифлис, Советский Кавказ, 1925, с.123.
 183. Газ. «Таймс». 29 сентября, 1918.
 184. Лавров С.В. Политика Англии на Кавказе и Средней Азии в 1917-1918 гг. // Вопросы истории, 1975, № 5, с.83.
 185. Денстервиль. Указ. раб, с.126.
 186. Мирошников Л.И. Английская экспансия в Иране 1914-1920 г. М., 1961, с114-115.
 187. Газ. «Правда», 1989, 21 апреля.

188. Ленин В.И. Военная переписка (1917-1920 г.) М., 1943 г, с.41.
189. Военные моряки в борьбе за власть Советов в Азербайджане и Прикаспиие 1918-1920 гг. Сборник документов. Баку, Элм, 1971, с.47-49.
190. Гурко-Кряжин В.А. Английская интервенция в Закаспии и Закавказье 1918-1919 гг. // журнал «Историк Марксист», 1926 г., №2, с.136; Денстервиль. Указ.раб., с.251.
191. Кадышев А.Б. Интервенция и гражданская война в Закавказье. М., 1960, с.147.
192. Денстервиль. Указ. раб, с.276.
193. Селаничев А.К. В.И.Ленин и становление Советского Военно-морского флота. М., 1979, с.161.
194. Военные моряки в борьбе за власть Советов в Азербайджане и Прикаспиие 1918-1920 гг. Сборник документов. Баку, Элм, 1971, с.85, 88.
195. Маковский А.А., Радченко Б.М. Каспийская Краснознаменная. М., 1982, с.52-60.
196. Кадышев А.Б. Указ. раб., с.217.
197. ГААР, ф.897, оп.1, д.118, л.13.
198. Газ. «Набат». 1919, 15 июня.
199. Директива командования фронтов Красной Армии 1917-1920 гг. Сбор.документ., т.3, М., 1974, с.310.
200. Дарабади П.Г. Военные проблемы политической истории Азербайджана начала XX в. Баку, Элм, 1991, с.159.
201. Военные моряки. Указ. раб., с.292.
202. Зейналов Ф.Э. Военное строительство в Азербайджанской ССР (1920-1941). Баку. 1990.

-
203. Дьяконова И.А. Нефть и уголь в энергетике России в международных сопоставлениях. М., 1999, с.5-8.
 204. Фурсенко А.А. Нефтяные тресты и мировая политика 1880-1918 гг. М.-Л., 1965, с.224.
 205. Измestьева Т.Ф. Россия в системе европейского рынка. Конец XIX начало XX века. М., 1991, с.120, 132.
 206. В частности новый Устав горный. / История предпринимательства в России, кн.2, М., 1999, с.49.
 207. См.: Фурсенко А.А., Витте С.Ю. и экономическое развитие России в конце XIX– начале XX в. // Новая и новейшая история 1999, №6, с.8-10.
 208. Цит. по: Василенко А.Б. Нефтяной фактор в геополитике на рубеже XIX-XX вв. // Предвестие эры нефти. М., 2003, с.19.
 209. Фурсенко А.А. Нефтяные тресты и мировая политика, с.236.
 210. Косторниченко В.Н. Иностраннй капитал в Советской нефтяной промышленности (1918-1932 гг). Диссертация д.ист.наук. Волгоград, 2001, с.279.
 211. Неверов В., Иголкин А. 1905 год: нефть и революция // Былое, 1993, № 5.
 212. Ахундов Б.Ю. Монополистический капитал в дореволюционной бакинской нефтяной промышленности. М., 1959, с.177.
 213. Фурсенко А.А. Нефтяные войны (конец XIX – начало XX в.) М., 1985, с.40.

214. Измestьяева Т.Ф. Указ. раб., с.32.
215. См. Статистические сведения по обрабатывающей фабрично-заводской промышленности Российской империи за 1908 г. СПб., 1912.
216. Там же.
217. Жур. «Near East», 1918.
218. Султанов Ч.А. Нефть, т.1. Баку, 2000, с.61.
219. Ленин В.И. ПСС, изд. 5, т.34, с.170.
220. Известия Бакинского Совета, 1918, 1 мая, 15 мая.
221. Ленин В.И. Указ. раб., с.170; Известия Бакинского Совета, 1918, 15 мая.
222. Борьба большевиков за победу социалистической революции в Азербайджане. Документы и материалы 1917-1918. Баку. 1957, с.370-375.
223. Мир Ягуб. Нефть международной политике. Баку, 1994, с.12.
224. Токаржевский Е.А. Из истории иностранной интервенции и гражданской войны в Азербайджане. Баку, 1957, с.373.
225. Газ. «Бакинский рабочий». 1918, 25 мая.
226. Вестник Бакинского Совета. №1-2, 1928.
227. Максвелл Н. Нефтяной вопрос в политике АДР // Первая международная конференция по истории нефтяной промышленности Азербайджана. 1996, с.39.
228. Там же.
229. Красный архив, 1938, №4-5 (89-90), с.13.
230. Газ. «Бакинский рабочий». 1918, 11 июня.
231. Там же, с.2 июня.
232. Шаумян С.Г. Избранные произведения, с.334.

-
233. Дильбазов А.К. Формирование социалистической промышленности Азербайджана. Москва, 1976, с.40-41.
 234. ГАНИАР, ф.277, оп.2, д.33, л.34.
 235. Там же, оп.1, д.1, л.28.
 236. Газ. «Азербайджан». 1918, 7 октября.
 237. Жур. «Заря Востока». 1928, 1 апреля.
 238. Султанов У.А. Указ. раб., с.65.
 239. Азербайджан архиви. 1989, часть I и II с.230.
 240. ЦГИАР, ф.509, оп.1, д.332, л.89.
 241. Азербайджан. 1919. 16 февраля.
 242. Султанов У.А. Указ. раб., с.68.
 243. Айдамиров Т.С. Из истории водного транспорта Азербайджана в восстановительный период (1920-1927) // Азербайджан и азербайджанцы, 2007, № 5-12, с.72.
 244. Гасанлы Дж. Первая международная конференция по истории нефтяной промышленности Азербайджана. 1996, с.36.
 245. Султанов У.А. Указ. раб., с.68.
 246. Известия временного революционного комитета Азербайджанской ССР. 1920, №6, Дильбазов А.К. Указ. раб., с.46.
 247. Ленин В.И. ПСС, т.31, с.100.
 248. СУ Азербайджанской ССР. 1920, №20, с.93.
 249. Ленин В.И. т.43, с.143.
 250. Газ. «Коммунист». 14 октября 1920 г.
 251. АПДУДПАР, ф.1, оп.2, д.50, л.75.
 252. Орджоникидзе Г.К. Статьи и речи 1910-1920. т.I, Москва, 1956, с.146.
 253. Ленинский сборник. XX , с.146.

254. Первый Закавказский съезд коммунистических организаций. Стенографический отчет. Тифлис, 1922, с.55, 56.
255. Газ. «Бакинский рабочий». 4 февраля 1921 г.
256. АПДУДПАР. ф.1, оп.2, д.110, л.45.
257. Там же, л.51.
258. ГААР ф.114, оп. 1-2, д.501, л.73.
259. Там же, д.552, л.л. 32-35.
260. Ленинский сборник. XX, с.230.
261. Там же, с.220.
262. АПДУДПАР, ст. 1.
263. Газ. «Коммунист». 7 августа 1921 г.
264. Якубовская С.И. Объединительное движение за образование СССР, 1947, с.163.
265. Газ. «Бакинский рабочий», 7 июня 1921 г.
266. Ленинский сборник. XX, с.258.
267. Резолюции и постановления IV съезда АКП (б). Баку, 1922, с.20.
268. Там же.
269. Там же.
270. Там же, с.21.
271. Там же, с.21.
272. ГАРФ ф.3429, оп.57, д.317, л.9.
273. Ленин В.И. Об Азербайджане. Баку, 1970, с.308.
274. ГААР ф.411, оп.5, д.125, л.6.
275. Дильбазов И.В. Указ. раб., с.83.
276. Нифталиев И.В. Нефтяной фактор во взаимоотношениях Азербайджана и Армении // Вестник Бакинского Университета Серия гуманитарных наук. 2003, № 4.
277. Нариманов Н.Н. К истории нашей револю-

-
- ции на окраинах. Баку. Гурум национальное творчество Азербайджана. 1990, с.65, 138 с.
278. Там же, с.67.
279. Султанов Ч.А. Нашествие
<http://www.sultanov/azərilənd.com>
280. Azərbaycan tarixi. 7 cilddə, VI c. Bakı, Elm, 2000 s. 107, 568 s.
281. Султанов У.А. Указ. раб.
282. ГААР ф.28, оп.1, д.99, л.20; Нифталиев И.В. Азербайджанская ССР в экспансионистских планах армян. Баку, 2010.
283. Нагорный Карабах 1918-1923 гг. Сборник документов и материалов / Ответ. Редактор В.А.Миказлян. Ереван. АН Армении, 1992 г., <http://www.arsakhworld.com>
284. Там же.
285. Нариманов Н.Н. Указ. раб., с.66.
286. АПДУДПАР ф.1, оп.85, д.22, л.27-31; Нифталиев И.В. Указ.раб.
287. XIII общебакинская партийная конференция. Стенографический отчет. Баку; Бакинский рабочий, 1924, с.35, 266 с.
288. XVI общебакинская партийная конференция АКП(б) 27 декабря – 6 января 1927 г. Стенографический отчет. Баку: Красный Восток. 1927, с.39, 445 с.
289. АПДУДПАР ф.1, оп.1, д.103, л.17; Указ. раб.
290. Проект мирного договора РСФСР и Республикой Армения // Армянской вестник, 2002, №1-2: <http://www.hayastan.ru>
291. Нариманов Н.Н. Избранные произведения. В 2-х

- т., т. II, с.324.
292. «Великая Октябрьская социалистическая революция и победа Советской власти в Армении». Сборник документов (Под редакцией А.Н.Мияякяна). Ереван, Айпетрат, 1957, с.291, 687 с.
293. ГААР ф.410, оп.1, д. 148, л.1.
294. Коммунистическая партия Азербайджана в резолюциях и решениях съездов конференций и пленумов ЦК, т. I. Баку, Азернешр, 1986, с. 675.
295. Нифталиев И.В. Указ. раб., с.216-219.
296. Нариманов Н.Н. Указ. раб., с.499.
297. Там же, с.638.
298. Султанов Ч.А. Нашествие // <http://www.sultanov/azərilənd.com>.
299. Вартанян С. Победа Советской власти в Армении. Ереван. Айпетрат. 1959, 522 с., с.394.
300. Аноян А.М., Эльчибекян А.М. Очерки истории Советской Армении. Ереван. Айпетрат, 1955, 256 с., с.172.
301. Ленин о Закавказье. Ереван, Госиздат, 1963. 502 с., с.384.
302. Хармандарян С.В. Ленин и становление Закавказской федерации 1921-1923 гг. Ереван, Айастан, 1969, 459 с., с.122-129.
303. Там же, с.131.
304. Нариманов Н.Н. Указ. раб., т. II, ч. II с.566-567.
305. Карапетян С.Х. Коммунистическая партия в борьбе за победу Октябрьской революции в Армении. Ереван, Айпетрат, 1959, 466 с.,

-
- с.351, 406.
306. Нариманов Н.Н. Указ. раб., 1990, с.67, 138 с.
307. Сталин И.В. Сочинения, т.5, с.97, 446 с.
308. АПДУДПАР, ф.609, оп.1, д.106, л.1
309. Нариманов Н.Н. Указ. раб., с.66, 138 с.
310. Джабаров Ф.Р. Бакинская нефть в политике Советской России (1917-1922). Баку, 2009, с.157, 260 с.
311. Качазнуни Ов. Дашнакцютюн больше нечего делать. Баку, Элм, 1990, с.58, 92 с.
312. Нариманов Н.Н. Указ. раб., с.69.
313. Айдамиров Т.С. Из истории железнодорожного транспорта в Азербайджане восстановительный период (1920-1927 гг.) // Азербайджан и азербайджанцы, № 1-4, 2007, с.100.
314. Айдамиров Т.С. Из истории железнодорожного транспорта в Азербайджане восстановительный период (1920-1927 гг.) // Азербайджан и азербайджанцы. 2007, № 5-12, с.74-75.
315. Там же, с.77.
316. Там же, с.66.
317. Там же, с.78.
318. Султанов Ч.А. Указ. раб., с.72.
319. ГАНИАР ф.816, оп.1, 4114, л.80-84.
320. Нариманов Н.Н. История революции на перифериях. Баку, Азерб.сосиздат. типографическое общество. 1992.
321. Там же, с.120.
322. Материалы по статистике труда, вып. П. Баку 1921, с.10, 23, 31.
323. 15 лет азербайджанской нефтяной промыш-

- ленности 1920-1935 гг. Краткий стат. Справочник. Баку-Москва, 1933, с.76
324. Султанов Ч.А. Указ. раб., с.87.
325. Социалистическая строительство в Азербайджане. Баку, 1935, с.304; и т.д.
326. Народное хозяйство СССР в 1964 г., с.442, 446, 448; Народное хозяйство Азербайджанской ССР 1963 г., с.129; Транспорт и связь в СССР. М., 1967, с.118, 119, 120, 122, 124, 126, 130, 132, 445; Развитие народного хозяйства Азербайджанской ССР и пост материального и культурного уровня жизни народа. Баку, 1961, с.101; Железнодорожный транспорт Азерб. ССР. Баку, 1970, с.40-41.
327. ГААР. ф.796, оп.23, д.250, лл. 22, 96.
328. Султанов Ч.А. Указ. раб., с.85.
329. Там же, с.87.
330. ГАРФ, ф.5455, оп.12, д.17, л.22.
331. «Транспортная газета». 7 марта 1929.
332. Обзор деятельности правительства Азерб. ССР за 1927 и 1928 гг. с.315.
333. Материалы к отчету правительства Азерб. ССР VIII Азерб. съезд Советов. С.172-173.
334. Каспийский государственный торговый флот. Баку, 1930, стр.6; газ. «Каспийский большевик», 31 декабря 1935, «Каспийский торговый флот», Баку, 1937, с.7, ГААР, ф.140, оп.8, д.57, л.11.
335. Морской транспорт в 1933 г. М., 1936, с. 205, газ. «Каспийский большевик», 14 января 1935, 31 декабря 1939 г.
336. Некоторые вопросы развития новой техники

-
- в Азерб.ССР. Б., 1964, с.11.
337. Султанов Ч.А. Указ. раб., с.87.
338. Серебровский А.П. Руководство Ленина В.И. восстановлением нефтяной промышленности. М., 1958, с.12.
339. Косторниченко В.Н. Иностраный капитал в Советской нефтяной промышленности (1918-1932 гг). Волгоград, 2001, с.276.
340. Там же, с.287.
341. Там же, с.291.
342. «Известия». 6 марта 1923 г.
343. Богдановский С.Д. Нефтяной империализм. М.-Л., 1926, с.58.
344. Косторниченко В.Н. Указ. раб., с.293.
345. Sutton A. Western Technology and Soviet Economic development 1917 to 1945. Stanford, 1971, p. 41.
346. Косторниченко В.Н. Указ. раб., с.294.
347. Sutton A. Ibid. p.43.
348. Там же, с.42.
349. Косторниченко В.Н. Указ. раб., с.296.
350. Людвелл Д. Америка завоевывает Британию. М.-Л., 1934, с.293.
351. Людвелл Д. Нефтяная дипломатия М., 1931, с.295.
352. Тьюдендхэт К. Гамильтон А. Нефть самый большой бизнес. М., 1978, с.147.
353. Косторниченко В.Н. Указ. раб., с.303.
354. Султанов И.А. Указ. раб., с.132.
355. Советский тыл в первый период Великой Отечественной войны. /Авторы: Анисков В.Г.,

- Басов А.В., Беликова А.М., Васильев А.Ф., Гракина Э.И., Дьяков Ю.Л., Зверев Б.И. и др. Москва, Наука, 1988, 424 с.
356. Азербайджанская ССР в период Великой Отечественной войны. Сборник документов, т. II, с.16.
357. Ергин и др. Большая стратегия, указ в раб...
358. Султанов И.А. Указ. раб., с.192.
359. Там же.
360. Мамедов А. Час икс переворота М.Д.Багирова, Л.П.Берии. Баку, 2011, с.114.
361. Там же, с.118.
362. Мамедов А. Час икс переворота: М.Д.Багирова, Л.П.Берии. Баку, 2011, с.219.
363. Там же, с.122.
364. Там же, с.124.
365. Черчилль У. Соч.ист.мемуарного жанра набранная по литературе. 1953, 450 с.
366. Там же: Майский И.М. Посом СССР в Ани Воспоминания; Султанов У.Р. Указ. раб., с.222-223.
367. Мамедов А. Указ. раб.; Гасанов Дж. Южный Азербайджан «Начало холодной войны», 430 с.
368. АПДУДПАР, ф. 1, оп.89, д.171, 20.
369. Там же.
370. Мамедов А. Указ. раб., с.136-137: АПДУДПАР. там же, с.25.
371. АПДУДПАР, ф. 1, оп.89, д.141, список.
372. Султанов Ч.А. Воспоминания о мемуарах Байбахова.
373. АПДУДПАР, ф. 1, оп. 150, д.191, лл.1-6.

-
374. Там же.
375. Решение партии и правительство хозяйственным вопросам. В пяти томах, т.3, 1941-1952 гг., М., 1968, с.72-73.
376. АПДУДПАР, ф. 1, оп. 103, д.81, л.156-159.
377. АПДУДПАР, ф. 2, оп. 61, д.4, л.22.
378. Там же, ф.1, оп.153, д.116, л.4.
379. АПДУДПАР, ф.1, оп. 280, д.6, л.55.
380. АПДУДПАР, ф.1, оп. 153, д.355, л.л.14.
381. Жур. «Пропагандист», 1942, №2, с.95.
382. Там же.
383. Газ. «Известия». 1 июня 1942.
384. АПДУДПАР, ф.2, оп. 24, д.24, л.72-73.
385. Там же.
386. Там же, ф.2, оп.61, д.4, л.23.
387. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.6, л.39.
388. Беляева В.А. Трудовой героизм рабочих Азербайджана в годы Великой Отечественной Войны (1941-1945 гг.). Баку, 1957, с.97.
389. Беляева В.А. Указ. раб., там же.
390. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.6, л.39.
391. АМНПАР, Годовой отчет за 1941.
392. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.6, л.57.
393. Там же, с.57.
394. Беляева В.А. Указ. раб., с.37.
395. АПДУДПАР, ф.1, оп.153, д.13, л.38-39.
396. «Бакинский рабочий». 8 февраля 1942.
397. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.5, л.83.
398. Там же, с.84.
399. Там же, оп.53, д.355, л.14.
400. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.5, л.85.

401. Там же.
402. ГАНТ и МД, ф.1, оп.1, д.214, л.111, 112.
403. ГАНТ и МД. Там же, л.1, 12.
404. Там же, л.96.
405. Азербайджанская ССР в период Великой Отечественной войны. Сборник документов, т. II, с.16.
406. Там же.
407. Газ. «Комсомольская правда». 28 января 1944 г.
408. Там же.
409. Очерки истории рабочего класса Азербайджанской ССР, т. II, с.28.
410. Газ. «Коммунист», 1942, 20 декабря.
411. Народное хозяйство Азербайджанской ССР, сб.ст., стр.41.
412. ГААР, ф.1725, оп.1, д.52, л. 15-21.
413. Газ. «Правда», 1942, 30 августа.
414. Там же, 1942, 5 декабря.
415. Гусейнов М.А., Найдель М.И. Очерки истории профдвижения Азербайджане. Азернешр, 1966, с.303.
416. Газ «Правда», 1945, 2 февраля.
417. Газ. «Известия», 1944, 1 ноября.
418. Там же.
419. Газ. «Известия». 1945, 2 февраля.
420. Там же, 1944, 1 октября.
421. Газ. «Известия». 1941, 29 августа.
422. Очерки истории рабочего класса Азерб.ССР, т. II, с.24.
423. Буцко Н.А. и др. Во главе защиты Советской Родины. М., 1984 стр.75.

-
424. Газ. «Правда», 1945, 12 января.
425. АПДУДПАР ф.7, оп.11, д.106, л.15.
426. Газ. «Правда», 1942, 4 февраля.
427. Очерки истории рабочего класса Азерб.ССР, т. II, с.37.
428. Газ. «Комсомольская правда». 1941 г., 8 октября.
429. Очерки истории рабочего класса Азерб.ССР, т. II, с.35.
430. Очерки истории Компартии Азербайджана, т.2, стр.588.
431. Газ. «Комсомольская правда». 1935, 8 декабря.
432. Там же.
433. ГАНТ и МД, ф.1, оп.1, д.214, л.98.
434. Там же, л.96.
435. Там же, л.96.
436. Архив Азербайджанской ССР. Комитета профсоюзных рабочих нефтяной промышленности, он.7, с.115, д.35, л.15.
437. Народное хозяйство Азербайджанской ССР сб.ст. стр.598.
438. Очерки истории Компартии Азербайджана т.2, стр.597.
439. Газ. «Комсомольская правда». 1942, 8 февраля.
440. ГААР ф.1610, оп.19, д.127, л.76, 77.
441. газ. «Бакинский рабочий». 1944, 26 августа.
442. ГАНТ и МД, ф.1, оп.1, д.218, л.24.
443. Там же, д.196, лл.2-4.
444. Очерки истории Компартии Азербайджана. с.597.
445. Газ. «Вышка». 1943, 2 ноября.

446. Газ. «Известия». 1941, 5 сентября.
447. Газ. «Известия». 1942, 2 августа
448. Газ. «Известия». 1942, 18 июня.
449. Газ. «Бакинский рабочий», 6 октября.
450. Султанов Ч.А. «Нефть», т.І, Баку, 2000, с.143.
451. Там же, с.145.
452. АПДУДПАР ф.1, оп.313, д.155, л.19.
453. Там же.
454. Там же, д.78, л.43-47.
455. АПДУДПАР ф.1, оп.311, д.115, л.20.
456. АПДУДПАР ф.1, оп.153, д.99, л.10.
457. АПДУДПАР ф.1, оп.280, д.3, л.7.
458. АПДУДПАР ф.1, оп.313, д.115, л.111.
459. Там же, л.85.
460. Там же, л.111.
461. Там же, л.85.
462. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.3, л.2.
463. АПДУДПАР, ф.1, оп.313, д.81, л.104.
464. АПДУДПАР, ф.2, оп.33, д.6, л.420.
465. Там же, л.39.
466. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.4, л.135.
467. АПДУДПАР, ф.2, оп.33, д.65, л.49.
468. АПДУДПАР, ф.1, оп.313, д.65, л.30.
469. Там же.
470. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.4, л.137.
471. Там же.
472. АПДУДПАР, ф.1, оп.313, д.100, л.74.
473. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.4, л.135.
474. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.4, л.135.
475. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.116, л.3.
476. АПДУДПАР, ф.1, оп.153, д.465, л.2.

-
477. АПДУДПАР, ф.2, оп.33, д.6, л.40.
478. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.161, л.4.
479. Там же.
480. АПДУДПАР, ф.2, оп.33, д.6, л.48.
481. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.116, л.5.
482. Там же.
483. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.116, л.5.
484. Там же, л.7.
485. Там же, л.11.
486. АПДУДПАР, ф.2, оп.33, д.6, л.39.
487. АПДУДПАР, ф.2, оп.169, д.119, л.28.
488. Газ. «Бакинский рабочий», 1944, 23 апреля.
489. АПДУДПАР, ф.1, оп.238, д.3, л.28.
490. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.4, л.131.
491. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.249, л.7.
492. АПДУДПАР, ф.1, оп.89, д.71, л.22.
493. АПДУДПАР, ф.1, оп.153, д.335, л.4

СПИСОК

**ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ
И ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Azərbaycan tarixi. 7 cilddə, VI c. Bakı, Elm, 2000 s. 107, 568 s.
2. Azərbaycanın Rusiya ilə birləşdirilməsi və onun mütərigi iqtisadi və mədəni nəticələri. Bakı, Azərbaycan SSR EA Nəşriyyatı, 1955.
3. Qasimov M.C. Birinci dünya müharibəsi illərində böyük dövlətlərin Azərbaycan siyasəti (1914-1918-ci illər). 3 hissədə. I hissə (1914-cü il avqust-1917-ci il oktyabr). Bakı: Qanun, 2000, 15 ç.v.
4. Qasimov M.C. Birinci dünya müharibəsi illərində böyük dövlətlərin Azərbaycan siyasəti (1914-1918-ci illər). 3 hissədə. II hissə (1917-cü il noyabr-1918-ci il noyabr). Bakı: Adiloğlu, 2001, 15 ç.v.
5. Yüceer N. Birinci dünya savaşında Osmanlı ordusunun Azerbaycan ve Dağıstan hareketi. Ankara, 1996.
6. Абухалом Али ибн Хусейн ал-Масуди, 1956.
7. Азербайджан архиви. Баку: 1989, часть I и II.
8. Азербайджан. 1919. 16 февраля.
9. Азербайджанская ССР в период Великой Отече-

- ственной войны. Сборник документов, т. II. Баку: Азербайджанское гос. изд-во, 1977.
10. Айдамиров Т.С. Из истории водного транспорта Азербайджана в восстановительный период (1920-1927) // Азербайджан и азербайджанцы, 2007, № 5-12.
 11. Айдамиров Т.С. Из истории железнодорожного транспорта в Азербайджане восстановительный период (1920-1927 гг.) // Азербайджан и азербайджанцы, № 1-4, 2007.
 12. Айдамиров Т.С. Из истории железнодорожного транспорта в Азербайджане восстановительный период (1920-1927 гг.) // Азербайджан и азербайджанцы. 2007, № 5-12.
 13. Акты Кавказской Археографической комиссии, т. XI. Тифлис, 1888.
 14. Алиев Н.А. Военно-морская история Азербайджана. Баку, 2002, с.108.
 15. Алияров С.С. Нефтяные монополии в Азербайджане в период Первой мировой войны в Баку. 1974.
 16. АМНПАР, Годовой отчет за 1941.
 17. Аноян А.М., Эльчибекян А.М. Очерки истории Советской Армении. Ереван. Айпетрат, 1955, 256 с.
 18. Артемьева Д. О перевозке нефтеналивной системы в морских и речных судах. М., 1883.
 19. Архив Азербайджанской ССР. Комитета проф-

союзных рабочих нефтяной промышленности, оп.7, с.115, д.35.

20. Архив Политических Документов Управления Делами Президента Азербайджанской Республики (далее – АПДУДПАР), ф.1, оп.1, д.103.
21. АПДУДПАР, ф.1, оп.2, д.50.
22. АПДУДПАР, ф.1, оп.2, д.110.
23. АПДУДПАР, ф.1, оп.53, д.355.
24. АПДУДПАР, ф.1, оп.85, д.22.
25. АПДУДПАР, ф.1, оп.89, д.141.
26. АПДУДПАР, ф.1, оп.89, д.171.
27. АПДУДПАР, ф.1, оп.89, д.71.
28. АПДУДПАР, ф.1, оп.103, д.81.
29. АПДУДПАР, ф.1, оп.150, д.191.
30. АПДУДПАР, ф.1, оп.153, д.99.
31. АПДУДПАР, ф.1, оп.153, д.116.
32. АПДУДПАР, ф.1, оп.153, д.13.
33. АПДУДПАР, ф.1, оп.153, д.335.
34. АПДУДПАР, ф.1, оп.153, д.465.
35. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.116.
36. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.116.
37. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.116.
38. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.161.
39. АПДУДПАР, ф.1, оп.169, д.249.
40. АПДУДПАР, ф.1, оп.238, д.3.
41. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.3.
42. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.4.
43. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.5.

-
44. АПДУДПАР, ф.1, оп.280, д.6.
 45. АПДУДПАР, ф.1, оп.313, д.65.
 46. АПДУДПАР, ф.1, оп.313, д.81.
 47. АПДУДПАР, ф.1, оп.311, д.115.
 48. АПДУДПАР, ф.1, оп.313, д.100.
 49. АПДУДПАР, ф.1, оп.313, д.115.
 50. АПДУДПАР, ф.1, оп.313, д.155.
 51. АПДУДПАР, ф.2, оп.24, д.24.
 52. АПДУДПАР, ф.2, оп.33, д.6.
 53. АПДУДПАР, ф.2, оп.33, д.65.
 54. АПДУДПАР, ф.2, оп.61, д.4.
 55. АПДУДПАР, ф.2, оп.169, д.119.
 56. АПДУДПАР, ф.7, оп.11, д.106.
 57. АПДУДПАР, ф.609, оп.1, д.106.
 58. Ахвердова С.Т. О роли русских ученых и специалистов в развитии нефтяной промышленности Азербайджана в XIX в. // Известия АН Азербайджанской ССР, общественные науки, 1960, №6.
 59. Ахундов Б.Ю. Монополистический капитал в дореволюционной бакинской нефтяной промышленности. М., 1959.
 60. Бакинские известия», 1878, №28.
 61. Бакинский рабочий». 8 февраля 1942.
 62. Балаев С.Г. К вопросу об истории танкерной перевозки нефти транспортом. Институт «Гидроморнефть». Баку, 1970.
 63. Беляева В.А. Трудовой героизм рабочих Азербайджана в годы Великой Отечественной Войны

- (1941-1945 гг.). Баку, 1957.
64. Бовыкин В.И. Зарождение финансового капитала России. М., 1967.
65. Богдановский С.Д. Нефтяной империализм. М.-Л., 1926.
66. Борьба большевиков за победу социалистической революции в Азербайджане. Документы и материалы 1917-1918. Баку. 1957, с.370-375.
67. Буцко Н.А. и др. Во главе защиты Советской Родины. М., 1984 стр.75.
68. БФПТ, 1900, № 37, с. 496.
69. Варганян С. Победа Советской власти в Армении. Ереван. Айпетрат. 1959, 522 с.
70. Василенко А.Б. Нефтяной фактор в геополитике на рубеже XIX-XX вв. // Предвестие эры нефти. М., 2003.
71. Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914-1918. М., 1939.
72. Великая Октябрьская социалистическая революция и победа Советской власти в Армении. Сборник документов (Под редакцией А.Н.Мнацаканяна). Ереван, Айпетрат, 1957, 687 с.
73. Вестник Бакинского Совета. №1-2, 1928.
74. Вестник финансов, промышленности и торговли, 1878, №3.
75. Военные моряки в борьбе за власть Советов в Азербайджане и Прикаспии 1918-1920 гг. Сборник документов. Баку, Элм, 1971.

-
76. Волков Ф.Д. Тайны Уайтхолла и Даунингстрит. М., 1980.
 77. Государственный Архив Азербайджанской Республики (далее – ГААР), ф.114, оп. 1-2, д.501.
 78. ГААР, ф.114, оп. 1-2, д.552.
 79. ГААР, ф.1610, оп.19, д.127.
 80. ГААР, ф.28, оп.1, д.99.
 81. ГААР, ф.410, оп.1, д. 148.
 82. ГААР, ф.411, оп.5, д.125.
 83. ГААР, ф.2105, оп 3, д.1.
 84. ГААР, ф.140, оп.8, д.57.
 85. ГААР, ф.1725, оп.1, д.52.
 86. ГААР, ф.897, оп.1, д.118.
 87. ГААР, ф.796, оп.23, д.250.
 88. Газ «Правда», 1945, 2 февраля.
 89. Газ. «Азербайджан», 9 апреля 1996.
 90. Газ. «Азербайджан», 1918, 7 октября.
 91. Газ. «Азербайджан», 2001 г. 26 июня (30 марта 1919).
 92. Газ. «Бакинские известия», 1878, №28, №56; 1884, №93.
 93. Газ. «Бакинский рабочий», 1918, 25 мая, 11 июня; 1921, 4 февраля, 7 июня; 1944, 23 апреля, 26 августа; 2006, 15 июля; 1921.
 94. Газ. «Вышка». 1943, 2 ноября.
 95. Газ. «Дро» («Время», на гр.яз.). №23, 1907.
 96. Газ. «Дро» («Время», на гр.яз.). №26, 1907.
 97. Газ. «Дро» (Время на гр.яз.). №23, 1907.

98. Газ. «Известия», 1944, 1 ноября.
99. Газ. «Известия», 1 июня 1942.
100. Газ. «Известия», 1941, 29 августа.
101. Газ. «Известия», 1941, 5 сентября.
102. Газ. «Известия», 1942, 18 июня.
103. Газ. «Известия», 1942, 2 августа
104. Газ. «Известия», 1945, 2 февраля.
105. Газ. «Кавказ», 1878, №129.
106. Газ. «Каспий», 1907, 28 марта.
107. Газ. «Каспий», № 70. 1907, 14 марта.
108. газ. «Каспийский большевик», 31 декабря 1935.
109. газ. «Каспийский большевик», 14 января 1935.
110. Газ. «Коммунист», 1942, 20 декабря.
111. Газ. «Коммунист», 14 октября 1920.
112. Газ. «Коммунист», 7 августа 1921.
113. Газ. «Комсомольская правда», 1935, 8 декабря.
114. Газ. «Комсомольская правда», 1941 г., 8 октября.
115. Газ. «Комсомольская правда», 1942, 8 февраля.
116. Газ. «Комсомольская правда», 28 января 1944.
117. Газ. «Набат», 1919, 15 июня.
118. Газ. «Наше эхо», 1907, 28 марта.
119. Газ. «Наше эхо», 1907, 28 марта.
120. Газ. «Наше эхо», № 13, 1907, 8 января.
121. Газ. «Правда», 1942, 30 августа.
122. Газ. «Правда», 1942, 4 февраля.
123. Газ. «Правда», 1945, 12 января.
124. Газ. «Правда», 1989, 21 апреля.
125. Газ. «Речь», 1907, 14 апреля.

-
126. Газ. «Таймс», 29 сентября, 1918.
 127. ГАНИАР, ф.277, оп.2, д.33.
 128. ГАНИАР, ф.816, оп.1, 4114.
 129. ГАНТ и МД, ф.1, оп.1, д.214.
 130. ГАНТ и МД, ф.1, оп.1, д.218.
 131. Гаркавенко Д.А. Социальный состав матросов русского флота в эпоху материализма. Истории СССР, 1968, №5.
 132. ГАРФ, ф. 3429, оп.57, д.317.
 133. ГАРФ, ф.5455, оп.12, д.17.
 134. Гасанлы Дж. Первая международная конференция по истории нефтяной промышленности Азербайджана. 1996.
 135. Гасанлы Дж. Южный Азербайджан: начало холодной войны. Баку, 2003, 430 с.
 136. Генерал-майор Денстервиль. Британский империализм в Баку и Персии. Тифлис, Советский Кавказ, 1925.
 137. ГИААР, ф.239, оп.1, д.131.
 138. ГИААР, ф.387, оп.1, д.737.
 139. ГИААР, ф.387, оп.1, д.805.
 140. ГИААР, ф.387, оп.1, д.856.
 141. ГИААР, ф.387, оп.1, д.857.
 142. ГИААР, ф.Сыскная полиция, оп.5, д.2.
 143. ГИАГР, ф.1, оп.1907, д. 393.
 144. ГИАЛ, ф. Минторг и пром., 1907, оп.5, д.1299.
 145. ГИАМ, ф.102, оп. 98, д. 5, ч. 2, т. II.
 146. ГИАР, пр. 387, д.239, т.1, л.319.

147. ГИАР, Путеводитель. Баку, 1958.
148. ГИАР, ф. 40, оп.2, д.18.
149. ГИАРФ, ф.95, оп.1, д.228.
150. ГИАРФ, ф.1436, оп.1, д.3.
151. ГИАРФ, ф.1454, оп.1.
152. ГИАРФ, ф.1458, оп.1, д.2.
153. ГИАТР, ф.1, оп.1907, д.313.
154. Гражданская война и военная интервенция в СССР. М., Энциклопедия, 1983.
155. Гурко-Кряжин В.А. Английская интервенция в Закаспии и Закавказье 1918-1919 гг. // журнал «Историк Марксист», 1926 г., №2.
156. Гусейнов М.А., Найдель М.И. Очерки истории профдвижения Азербайджане. Азернешр, 1966.
157. Дарабади П.Г. Военные проблемы политической истории Азербайджана начала XX в. Баку, Элм, 1991.
158. Деникин А.И. Очерки русской смуты. М., 1991.
159. Дж. Г.Фостер Путешествие из Бенгалии в Великобританию (пер. с фран. яз. С.Б.Ашурбейли). АМЕА ТЕА, ф.1, оп.1, д.380.
160. Джабаров Ф.Р. Бакинская нефть в политике Советской России (1917-1922). Баку, 2009, с.157, 260 с.
161. Дильбазов А.К.Формирование социалистической промышленности Азербайджана. Москва, 1976.
162. Директива командования фронтов Красной

-
- Армии 1917-1920 гг. Сбор.документ., т.3, М., 1974.
163. Доход общей выработкой 5 млн. пудов керосина // Вестник финансов, промышленности и торговли, 1878, №3.
164. Дьяконова И.А. Нефть и уголь в энергетике России в международных сопоставлениях. М., 1999, с.5-8.
165. Ергин Д. Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть. М., Альпина Паблишер, 2011, 944 с.
166. Железнодорожный транспорт Азерб.ССР. Баку, 1970.
167. Жур. «Near East», 1918.
168. Жур. «Заря Востока». 1928, 1 апреля.
169. Жур. «Пропагандист», 1942, №2.
170. Жур. «Русское судоходство». 1886 №7-8.
171. Жур. «Русское судоходство». 1889, №10.
172. Журден Коталини де Северак. Заметки французского монаха-миссионера. 1320. – 230 с.
173. Журн. «Современный мир» 1907, №5.
174. Зардаби Гасан бек. Избранные статьи и письма. Баку. 1962.
175. Зейналов Р.Э. Военное строительство в Азербайджанской ССР (1920-1941). Баку. 1990.
176. Йакут аль Хамави. Муджам ал булдан, Хамдаллах Казвини Нузхат ал кулуб. Баку: Элм, 1983, 66 с.

177. Известия Бакинского Совета, 1918, 1 мая, 15 мая.
178. Известия временного революционного комитета Азербайджанской ССР. 1920, №6,
179. Газ. «Известия». 6 марта 1923.
180. Измestьева Т.Ф. Россия в системе европейского рынка. Конец XIX начало XX века. М., 1991.
181. Иосафат Барбара, 1472-1479. Путешествие. 1481. – 320 с.
182. Исторические записки, 1948, т.26.
183. История Азербайджана, т. II. Баку, 1964.
184. История предпринимательства в России, кн.2. М., 1999.
185. Кадышев А.Б. Интервенция и гражданская война в Закавказье. М., 1960.
186. Карапетян С.Х. Коммунистическая партия в борьбе за победу Октябрьской революции в Армении. Ереван, Айпетрат, 1959, 466 с.
187. Каспийский государственный торговый флот. Баку, 1930.
188. Каспийский торговый флот, Баку, 1937.
189. Катиб Челеби. Книга путешествия (извлечение из сочинения турецкого путешественника XVII века), выпуск III, изд. М., Наука, 1983. – 376 с.
190. Качазнуни Ов. Дашнакцютюн больше нечего делать. Баку, ЭЛМ, 1990.
191. Керимов А.К. Из истории судоходства в Азербайджане во второй половине XIX в. // Азербайджан архиви. 1969, №2.

-
192. Коммунистическая партия Азербайджана в резолюциях и решениях съездов конференций и пленумов ЦК, т. I. Баку, Азернешр, 1986.
 193. Косторниченко В.Н. Иностраный капитал в Советской нефтяной промышленности (1918-1932 гг.). Диссертация д.ист.наук. Волгоград, 2001.
 194. Кострин К.В. Почему нефть называется нефтью. М., 1967.
 195. Красный архив, 1938, №4-5 (89-90).
 196. Краткий обзор коммерческой деятельности Закавказских железных дорог... за 1908 г.
 197. Лавров С.В. Политика Англии на Кавказе и Средней Азии в 1917-1918 гг. // Вопросы истории, 1975, № 5.
 198. Лапкин В.В., Пантин В.И. Геоэкономическая политика: предмет и понятия (к постановке проблемы). Полис. 1999, №4.
 199. Ленин В.И. Военная переписка (1917-1920 г.). М., 1943.
 200. Ленин В.И. Об Азербайджане. Баку, 1970.
 201. Ленин В.И. ПСС, т.31.
 202. Ленин В.И. ПСС, т.34.
 203. Ленин В.И. ПСС, т.43.
 204. Ленин о Закавказье. Ереван, Госиздат, 1963. 502 с.
 205. Ленинский сборник. XX.
 206. Лисенко К. Нефтяное производство состояние

- по новейшим данным. СПб., 1878.
207. Лисичкин С.М. Выдающиеся деятели отечественной науки и техники. М., 1967.
208. Людвелл Д. Америка завоевывает Британию. М.-Л., 1934.
209. Людвелл Д. Нефтяная дипломатия. М., 1931.
210. Майский И.М. Воспоминания советского посла в Англии. М., Издательство института международных отношений. 1960. — 144 с..
211. Маковский А.А., Радченко Б.М. Каспийская Краснознаменная. М., 1982.
212. Максвелл Н. Нефтяной вопрос в политике АДР // Первая международная конференция по истории нефтяной промышленности Азербайджана. 1996.
213. Мамедов А. Час икс переворота: М.Д.Багирова, Л.П.Берии. Баку, 2011.
214. Материалы к отчету правительства Азерб. ССР VIII Азерб. съезд Советов. С.172-173.
215. Материалы по статистике труда, вып. II. Баку 1921.
216. Мир Ягуб. Нефть в международной политике. Баку, 1994.
217. Мирошников Л.И. Английская экспансия в Иране 1914-1920 г. М., 1961.
218. Мовсумзаде Э.М., Самедов В.А. Бакинская нефть и военно-морской флот царской России. Уфа, 1996.

-
219. Монополистический капитал нефтяной промышленности России. Сб.док. М., 1961.
 220. Морской транспорт в 1933 г. М., 1936.
 221. Мурадалиева Э.Б. Города Северного Азербайджана во второй половине XIX в. Баку. 1991.
 222. Musaev İkin Qılman Bakı və bakılılar. Bakı, Zaman, 1998, 381 s.
 223. Нагорный Карабах 1918-1923 гг. Сборник документов и материалов / Ответ. Редактор В.А.Микаэлян. Ереван. АН Армении, 1992 г., <http://www.arsakhworld.com>
 224. Нардова В.А. Очерки истории экономики и классовых отношений в России конца XIX-XX вв. М.-Л., 1969.
 225. Нариманов Н.Н. Избранные произведения. В 2-х т., т. II. Баку, 1989.
 226. Нариманов Н.Н. История революции на перифериях. Баку, Азерб. госиздат. типографическое общество. 1992.
 227. Нариманов Н.Н. К истории нашей революции на окраинах. Баку. Гурум национальное творчество Азербайджана. 1990, 138 с.
 228. Народное хозяйство Азербайджанской ССР 1963 г.
 229. Народное хозяйство СССР в 1964 г.
 230. Неверов В., Иголкин А. 1905 год: нефть и революция // Былое, 1993, № 5.
 231. Некоторые вопросы развития новой техники в

- Азербайджанской ССР. Баку. 1964.
232. Нефтяное дело. 1904, №6.
233. Нефтяное дело. 1910, №18.
234. Нифталиев И.В. Азербайджанская ССР в экспансионистских планах армян. Баку, 2010.
235. Нифталиев И.В. Нефтяной фактор во взаимоотношениях Азербайджана и Армении // Вестник Бакинского Университета Серия гуманитарных наук. 2003, № 4.
236. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1901 г. Баку, 1902.
237. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1902 г., ч.1, Баку, 1903.
238. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1907, т. I, ч. II. Баку, 1908.
239. Обзоры Бакинской нефтяной промышленности за 1901-1913.
240. Обзор деятельности правительства Азерб. ССР за 1927 и 1928 гг. Баку, 1929.
241. Орджоникидзе Г.К. Статьи и речи 1910-1920. т. I, Москва, 1956.
242. Отчет Бакинского губернатора за 1884 N 7-8, 34. инв. №1668.
243. Отчет Бакинского губернатора за 1868 г. НАИИ НАНА, инв. №1716.
244. Отчет горного департамента за 1899 г. СПб., 1901.
245. Отчет по постройке ж/д Улуханлы-Джульфа.

-
- ГААР, ф. 796, оп. 1.
246. Отчет правления общества «Кавказ и Меркурий». Петербург, 1885,
247. Отчет Бакинского губернатора, 1884. НАИИ НАНА, инв. №1668 (2).
248. Отчет Бакинского губернатора, 1884. НАИИ НАНА, инв. №1716 (1).
249. Очерки истории Компартии Азербайджана т.2. . Баку, 1964
250. Очерки истории рабочего класса Азербайджанской ССР, т.II. Баку, 1974
251. Первый Закавказский съезд коммунистических организаций. Стенографический отчет. Тифлис, 1922.
252. Персонс Т. Система современных обществ. М., 1998.
253. Поло Марко. Путешествие 1286 г. по Татарии и другим странам Востока. В III частях, 1873. – 250 с.
254. Польские нефтяники в Азербайджане на рубеже XIX–XX веков. Баку, 2008.
255. Присоединение Азербайджана к России и его прогрессивные последствия в области экономики и культуры. Баку, 1955.
256. Проект мирного договора РСФСР и Республикой Армения // Армянский вестник, 2002, №1-2.
257. 15 лет азербайджанской нефтяной промыш-

- ленности 1920-1935 гг. Краткий стат. Справочник. Баку-Москва, 1933.
258. Развитие народного хозяйства Азербайджанской ССР и рост материального и культурного уровня жизни народа. Баку, 1961.
259. Резолюции и постановления IV съезда АКП (б). Баку, 1922.
260. Решение партии и правительства по хозяйственным вопросам. В пяти томах, т.3, 1941-1952 гг., М., 1968.
261. Русский торговый флот. Петербург, 1909-1912.
262. «Русское судоходство», 1886, №№7, 8.
263. «Русское судоходство», 1886 N-7-8.
264. «Русское судоходство», 1892-1892.
265. «Русское судоходство». 1898 г. №174.
266. Сагратян А. Т. История железных дорог Закавказья. 1856-1921, Ереван, 1970.
267. Самедов В.А. Бакинский нефтепромышленный район в экономическом развитии России: (1880-1900 гг.): автореферат дис. ... доктора истор. наук. - Баку, 1990. - 62 с.
268. Самедов В.Ю. Распространение марксизма-ленинизма в Азербайджане, ч.1. Баку, 1962.
269. Сборник документов. Монополистический капитал нефтяной промышленности России. М.-Л., 1961.
270. Сборник статистических сведений о русской и американской нефтяной промышленности. Ба-

- ку, 1890.
271. Селаничев А.К. В.И. Ленин и становление Советского Военно-морского флота. М., 1979.
272. Серебровский А.П. Руководство Ленина В.И. восстановлением нефтяной промышленности. М., 1958.
273. Симонович В.С. Нефть и нефтяная промышленность в России СПб., 1909.
274. Советский тыл в первый период Великой Отечественной войны. /Авторы: Анисков В.Г., Басов А.В., Беликова А.М., Васильев А.Ф., Гракина Э.И., Дьяков Ю.Л., Зверев Б.И. и др. Москва, Наука, 1988, 424 с.
275. Соколовский И. Современное положение и близлежащее будущего жидкого топлива в России. Харьков, 1889.
276. Социалистическое строительство в Азербайджане. Баку, 1935.
277. Список судов Каспийского наливного флота. Баку, 1912.
278. Сталин И.В. Сочинения, т.5. М., Госполитиздат, 1952, 446 с.
279. Старцев Г.Е. Бакинская нефтяная промышленность. Баку, 1901.
280. Статистические сведения по обрабатывающей фабрично-заводской промышленности Российской империи за 1908 г. СПб., 1912.
281. Стенографический отчет XIII общебакинской

- партийной конференции с 26 апреля по 3 мая 1924 г. / Бакинский Комитет АКП(б). - Баку: Изд-во «Бакинский рабочий», 1924. - 268 с.
282. Стригунов М.В. Из истории формирования бакинского пролетариата. Баку. 1960.
283. СУ Азербайджанской ССР. 1920, №20.
284. Сулейманов М.Ф. Дни минувшие... (Баку в начале XX в.) Баку, Азернешр, 1990. 340 с.
285. Султанов Ч.А. Нашествие // <http://www.sultanov/azariland.com>
286. Султанов Ч.А. Нефть, т.1. Баку, 2000.
287. Сумбатзаде А.С. Промышленность Азербайджана в XIX в. Баку, 1964.
288. Токаржевский Е.А. Из истории иностранной интервенции и гражданской войны в Азербайджане. Баку, 1957.
289. Транспорт и связь в СССР. М., 1967.
290. «Транспортная газета». 7 марта 1929.
291. Тридцать лет деятельности нефтяного производства бр. Нобель. – СПб., 1900.
292. Труды десятого очередного съезда нефтепромышленников в Баку. Баку, 1896.
293. Тьюдендхэт К. Гамильтон А. Нефть самый большой бизнес. М., 1978.
294. Фурсенко А.А. Нефтяные войны (конец XIX – начало XX в.) М., 1985.
295. Фурсенко А.А. Нефтяные тресты и мировая политика 1880-1918 гг. М.-Л., 1965.

-
296. Фурсенко А.А., Витте С.Ю. и экономическое развитие России в конце XIX– начале XX в. // Новая и новейшая история 1999, №6.
 297. Ханвей Д. Исторический очерк британской торговли на Каспийском море с журналом автора о путешествиях из Англию через Россию, Германию и Голландию (перевод с английского яз. Л.М.Кирякова) // АМЕА ТІЕА ф.1, оп.1, д.155, 158.
 298. Хармандарян С.В. Ленин и становление Закавказской федерации 1921-1923 гг. Ереван, Ай-астан, 1969, 459 с.
 299. ЦГИАР, ф. Минторг и пром., 1907, оп.5, д.1299.
 300. ЦГИАР, ф.40, оп.2, д.18.
 301. ЦГИАР, ф.509, оп.1, д.332.
 302. Черчилль У. Соч.ист.мемуарного жанра набранная по литературе. 1953, 450 с.
 303. Шаумян С.Г. Избранные произведения. 2 изд. Т. 1-2. М., 1978.
 304. Шацилло К.Ф. Россия перед первой мировой войны. М., Наука, 1968.
 305. XVI общебакинская партийная конференция АКП(б) 27 декабря – 6 января 1927 г. Стенографический отчет. Баку: Красный Восток. 1927, 445 с.
 306. Экономическая жизнь Кавказа. №4, 1921.
 307. Энгельберт Кемпфер. Красота чужих стран. Легмо, 1712, АМЕА ТІЕА , f.2 siy. 2 iş 5.

308. Якубовская С.И. Объединительное движение за образование СССР, 1947.
309. Suny R.D. The Baku commune 1917-1918. Priston, 1972.
310. Sutton A. Western Technologi and Soviet Economic development 1917 to 1945. Stanford, 1971.
311. <http://www.hayastan.ru>
312. <http://www.ourbaku.com>

**Список
сокращений**

AMEA	Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası
EA	Elmlər Akademiyası
TİEA	Azərbaycan MEA A.A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutunun Elmi Arxivi
АДР	Азербайджанская Демократическая Республика
Аз.ГПУ	Азербайджанское Главное Политическое Управление
АзИИ	Азербайджанский Индустриальный Институт
Азнефтеком	Азербайджанский Нефтяной Комитет
Азнефть	Государственное Объединение Азербайджанской нефтяной промышленности
АзНИТО	Азербайджанское научно-инженерное техническое общество
Азревком	Азербайджанский революционный комитет
Азтоп	Топливный отдел Азербайджана
АКВФ	Астрахано-Каспийская военная

	Флотилия
АКП(б)	Азербайджанская Коммунистическая партия (большевиков)
АН	Академия наук
АПДУДПАР	Архив Политических Документов Управления Делами Президента Азербайджанской Республики
АССР	Азербайджанская ССР
БК	Бакинский Комитет
ВКВФ	Всероссийская-Каспийская военная флотилия
ВКП(б)	Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)
ВМФ	Военно-морская флотилия
ВСНХ	Высший совет народного хозяйства
ВЦСПС	Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов
ГААР	
ГААР	Государственный Архив Азербайджанской Республики
ГАНИАР	Государственный Архив Новейшей Истории Азербайджанской Республики
ГЕНШТАБ	Генеральный Штаб
ГИААР	Государственный Исторический Архив Азербайджанской Республики
ГИАГР	Государственный Исторический Архив Грузинской Республики

ГИАЛ ф.	Ленинградский филиал Государственного Исторического Архива России
ГИАР	Государственный Исторический Архив России
ГИАРФ	Государственный Исторический Архив Российской Федерации
ГКО	Государственный Комитет Обороны
Главтоп	Главное управление по топливу
ГСД	Горно-стрелковая дивизия
ИТР	Инженерно-технический работник
КВФ	Каспийская военная флотилия
КГБ	Комитет государственной безопасности
КП(б)	Коммунистическая партия (большеви́ков)
КПСС	Коммунистическая партия Советского Союза
ЛКСМ	Ленинский коммунистический союз молодёжи
МИД	Министерство иностранных дел
НАИИ	Научный Архив Института истории НАНА
НАНА	Национальная Академия наук Азербайджана
Нарком	Народный комиссариат (народный комиссар)
Нефтеком	Государственный Комитет Азербай-

	джанской нефтяной промышленности
НКВД	Народный комиссариат внутренних дел
НКВЖД	Народный комиссариат по железнодорожным делам
НЭП	Новая экономическая политика
Оргбюро	Организационное бюро
Политбюро	Политическое бюро
ПСС	Полное собрание сочинений
РКП(б)	Российская коммунистическая партия (большевиков)
РСДРП	Российская социал-демократическая рабочая партия
РСФСР	Российская Социалистическая Федеративная Советская Республика
СНК	Совет народных комиссаров
СНХ	Совет народного хозяйства
ССР	Советская Социалистическая Республика
ССРА	Советская Социалистическая Республика Армении
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
СТО	Совета Труда и Оборона
США	Соединенные Штаты Америки
ЦГИАП	Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга

ЦИК	Центральный Исполнительный Комитет
ЦК	Центральный комитет
ЦК КП(б)	Центральный комитет Коммуни- стической партии (большевиков)
ЭКТЬ	Экспериментальная контора тур- бинного бурения «Азнефти»

Оглавление

Предисловие	3
Глава I. Нефть в Азербайджане и нефтяные пред- приниматели.....	9
Глава II. Вывоз Бакинской нефти из Азербай- джана в второй половине XIX в. 1920 г. XX в.	34
Глава III. Вывоз Бакинской нефти из Азер- байджана в 18-20 годах начала XX века	94
Глава IV. Политика двойных стандартов вывоза Бакинской нефти из Азербайджана в 20-30 годах XX века.....	108
Глава V. Роль Бакинской нефти Азербайджана в победе СССР над Германией	168
Эпилог	252
Примечания	265
Список использованных источников литературы.....	292
Список сокращений	313

Kompüter yığımu: Rəhilə Kazımova
Kompüter dizaynı: Aynur Məmmədli

Yığılmağa verilmişdir: – 5 may 2014
Çapa imzalanmışdır: – 17 iyul 2014

Sifariş: №
Formatı: 60/84 – 1/16. Həcmi: 22,5 ç.v. Tirajı: 500
Qarnitur «Palatino Linotype»

Kitab AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutunun Elmi
İnformasiya mərkəzində yığılıb-səhifələnmiş və
«Nurlan» nəşriyyat-poliqrafiya müəssisəsində
hazır diapozitivlərdən çap edilmişdir.

Müəssisənin direktoru professor **N.B.Məmmədli**

Tel. 497-16-32; 427-44-61; 050-311-41-89

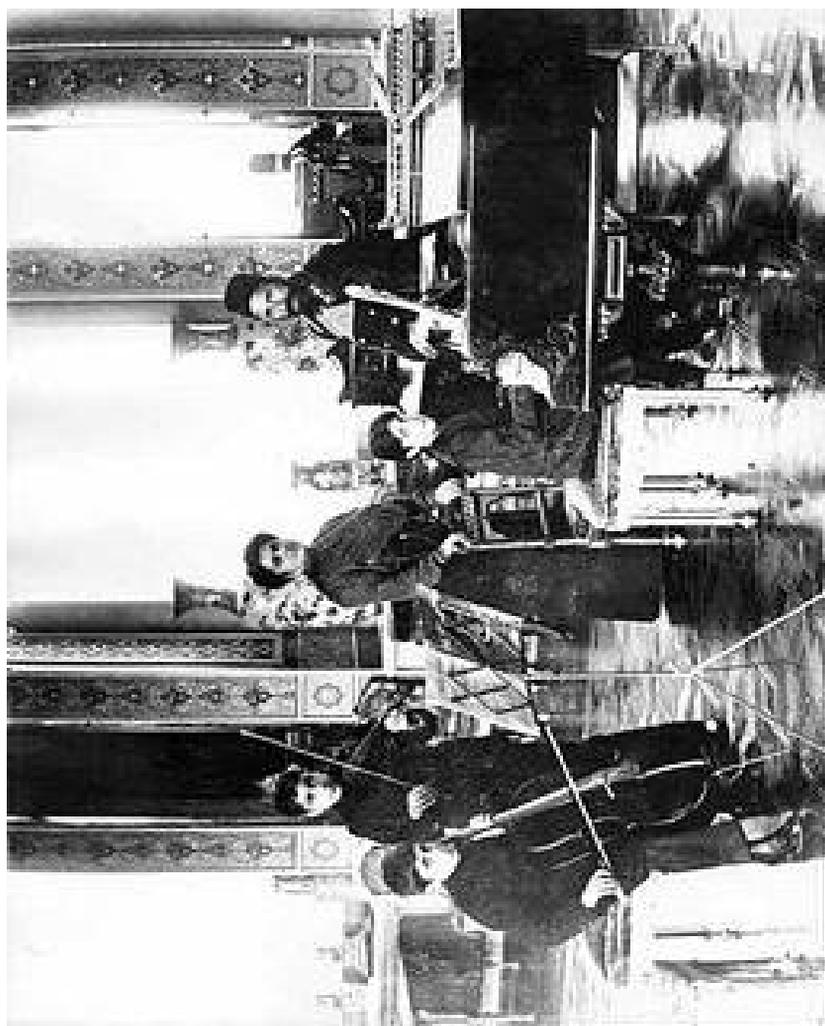
Ünvan: Bakı, İçərişəhər, 3-cü Maqomayev küç., 8-ci döngə, ev 4

Aydəmirov Telman Sabir oğlu

*XIX əsrin sonları – XX əsrin əvvəllərində
Bakı neftinin Azərbaycandan aparılması*



*Гаджи Зейналабдин Тагиев.
Действительный статский советник*



*З. Тагиев
в семье*

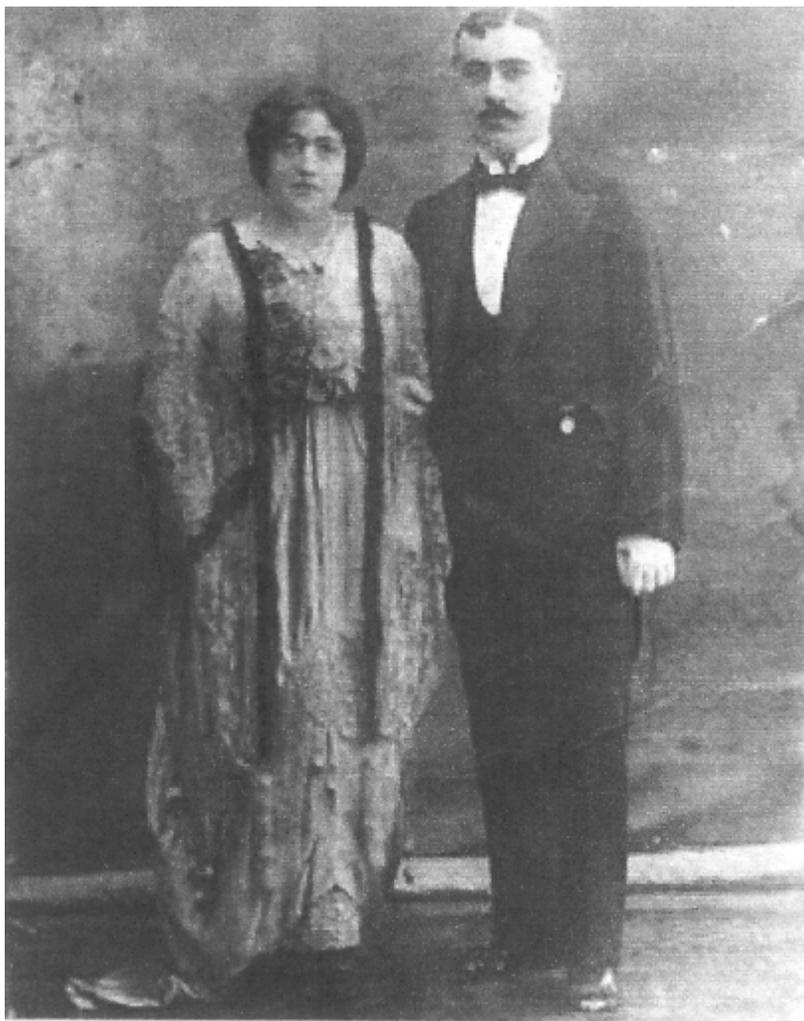


З.Тагиев в начале своей промышленной деятельности

*Тей-
бек
ли-*



*мур
Кули
беков*



Теймур бек и Усмия ханым



Наджафкулу Мамедов



Наджафкулу Мамедов и Иззят ханум с дочерью



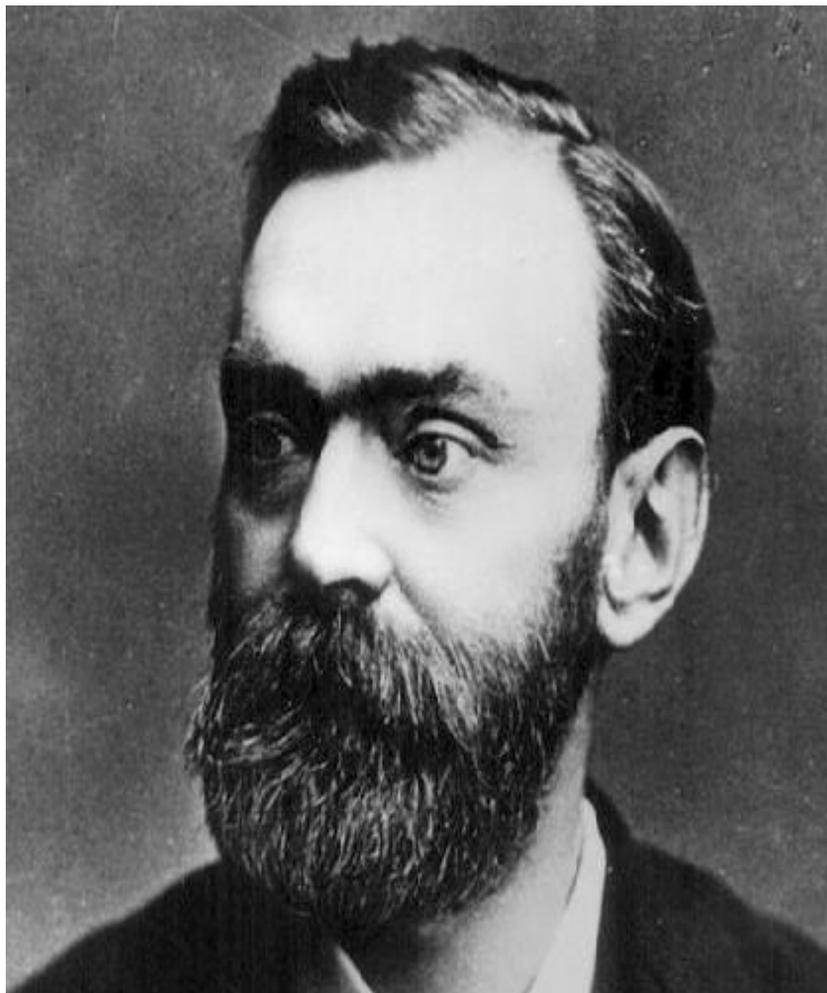
Ага Муса Нагиев



Муртуза Мухтаров



Шамси Асадуллаев



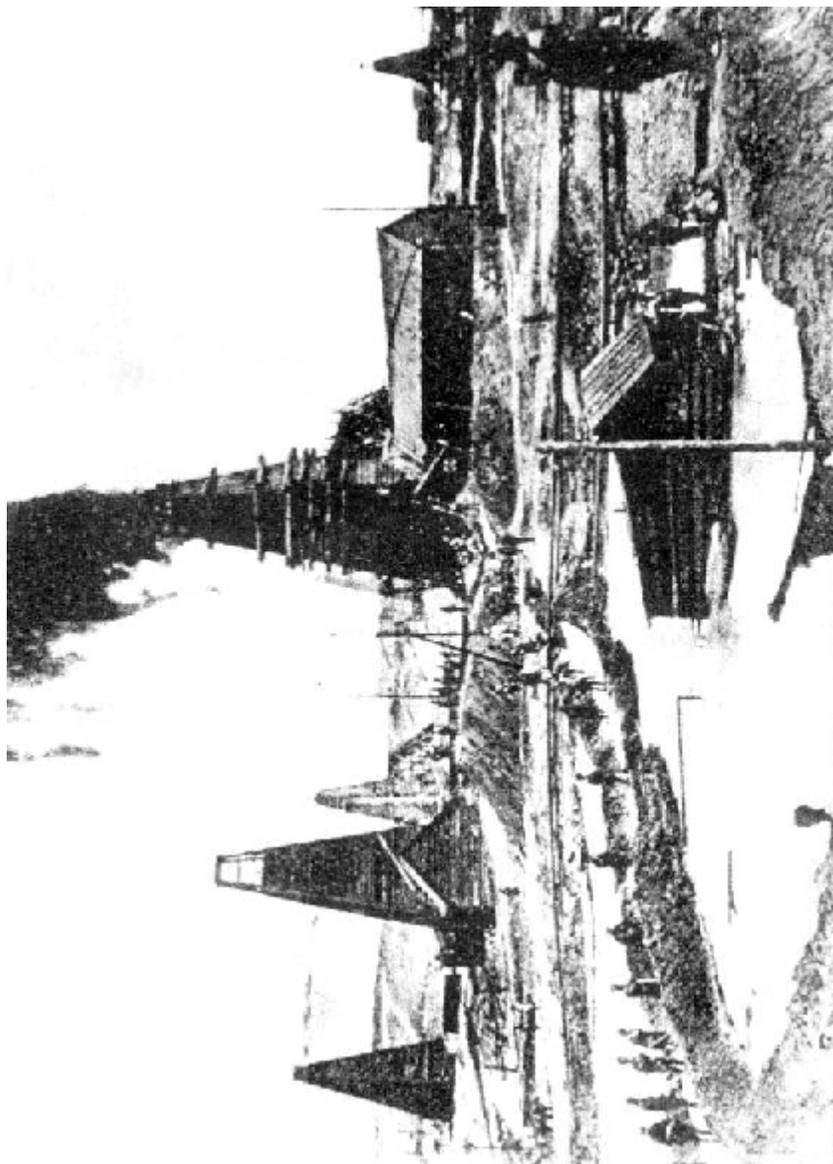
Альфред Нобель



Абдульгусейн Мовсумов



Альфонс де Ротшильд



Бибигейбатский нефтяной фонтан

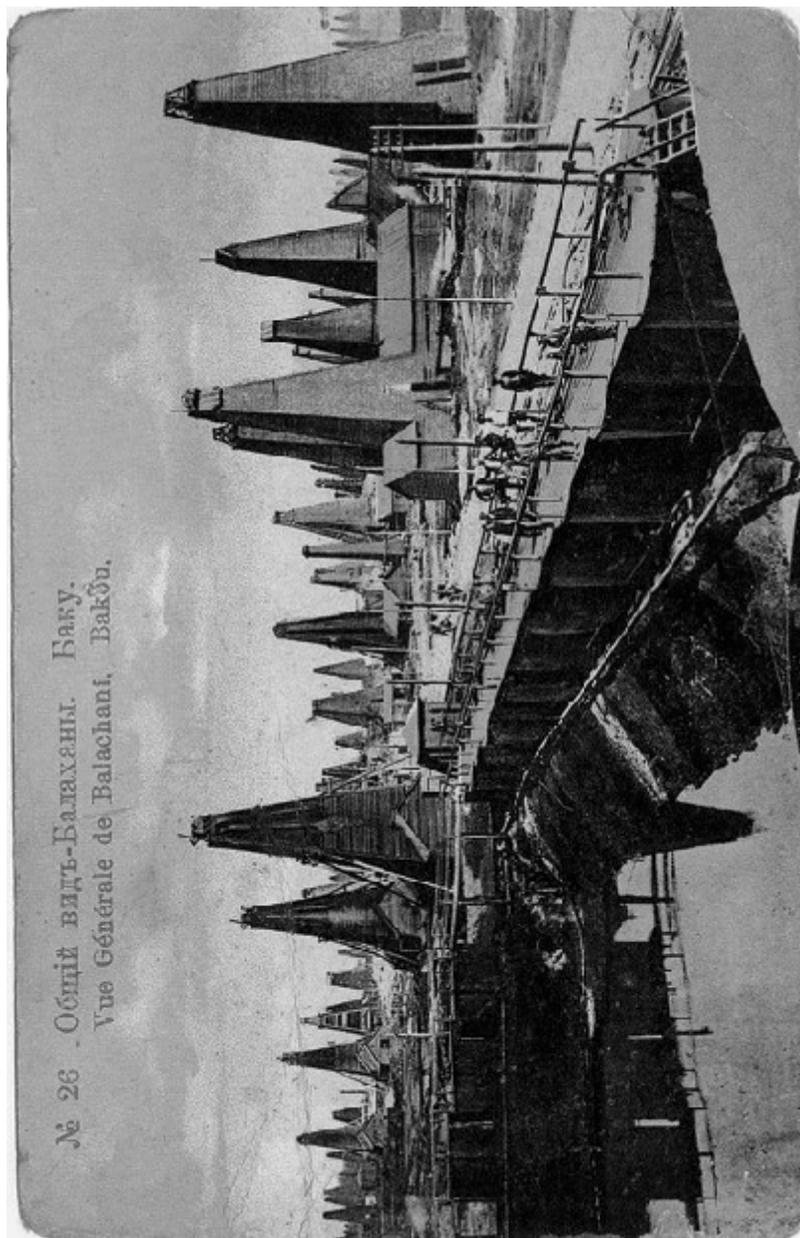


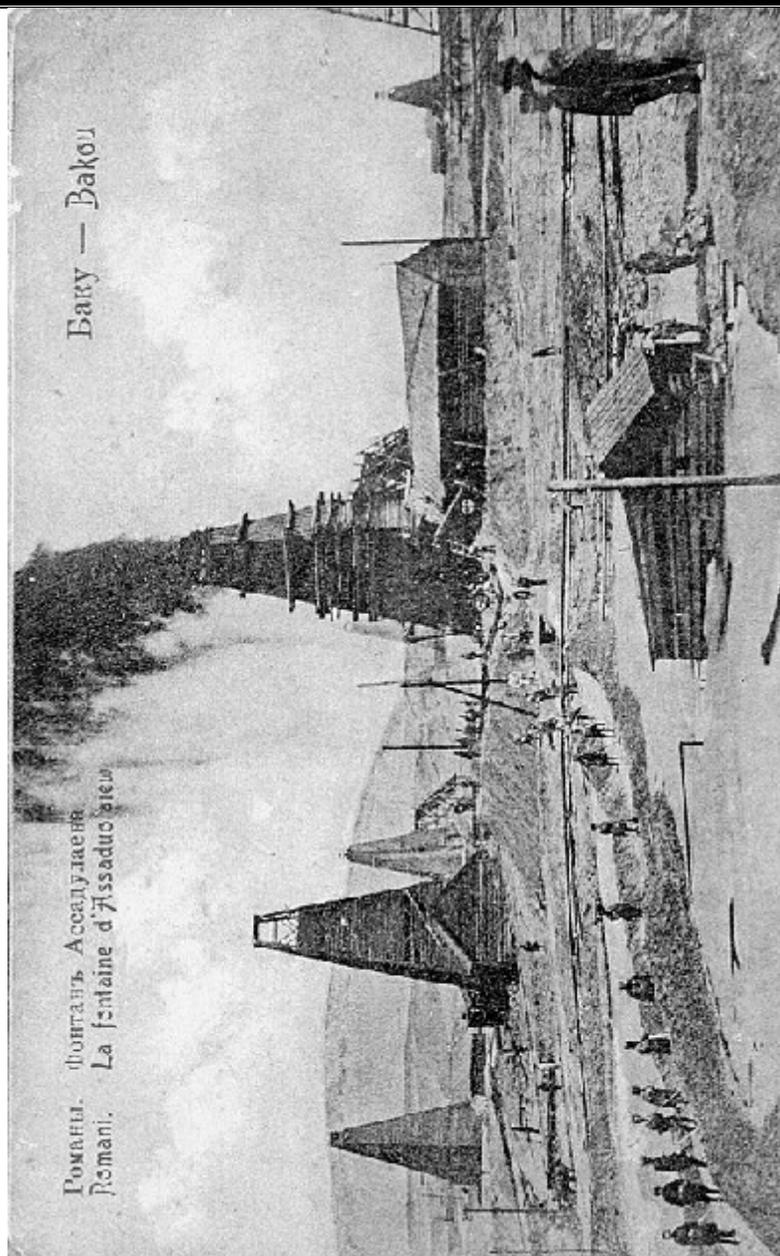
Бакинский лиман



Вышки и нефтеперерабатывающий завод







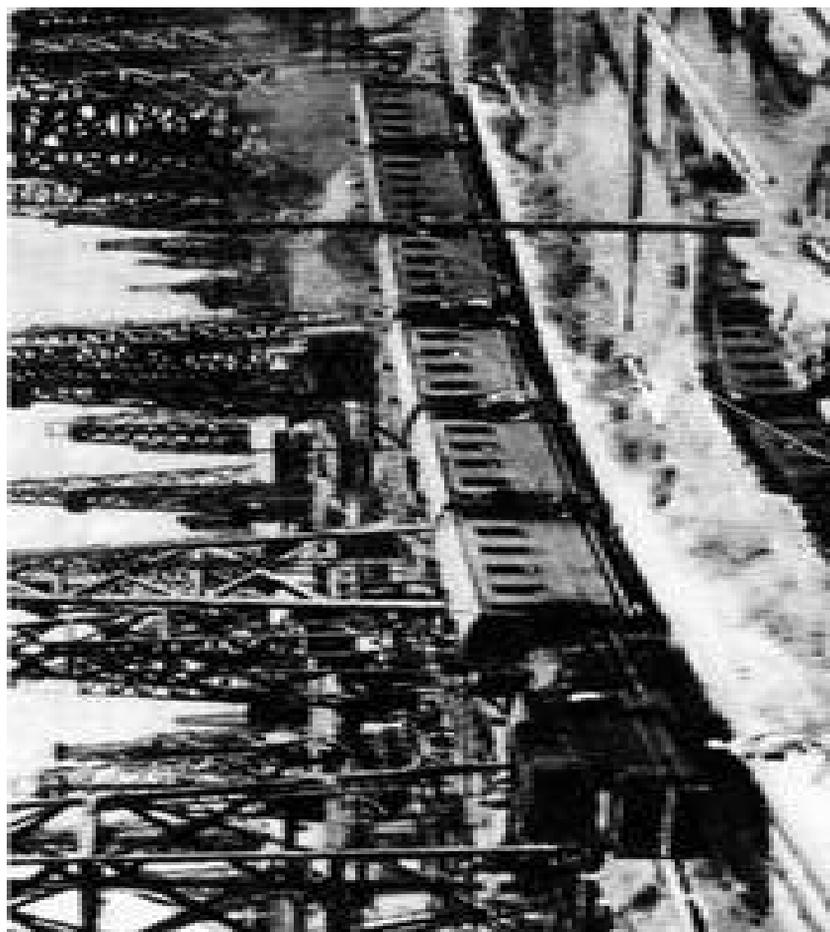




Добыча нефти колодезным способом на промысле в Шубанах

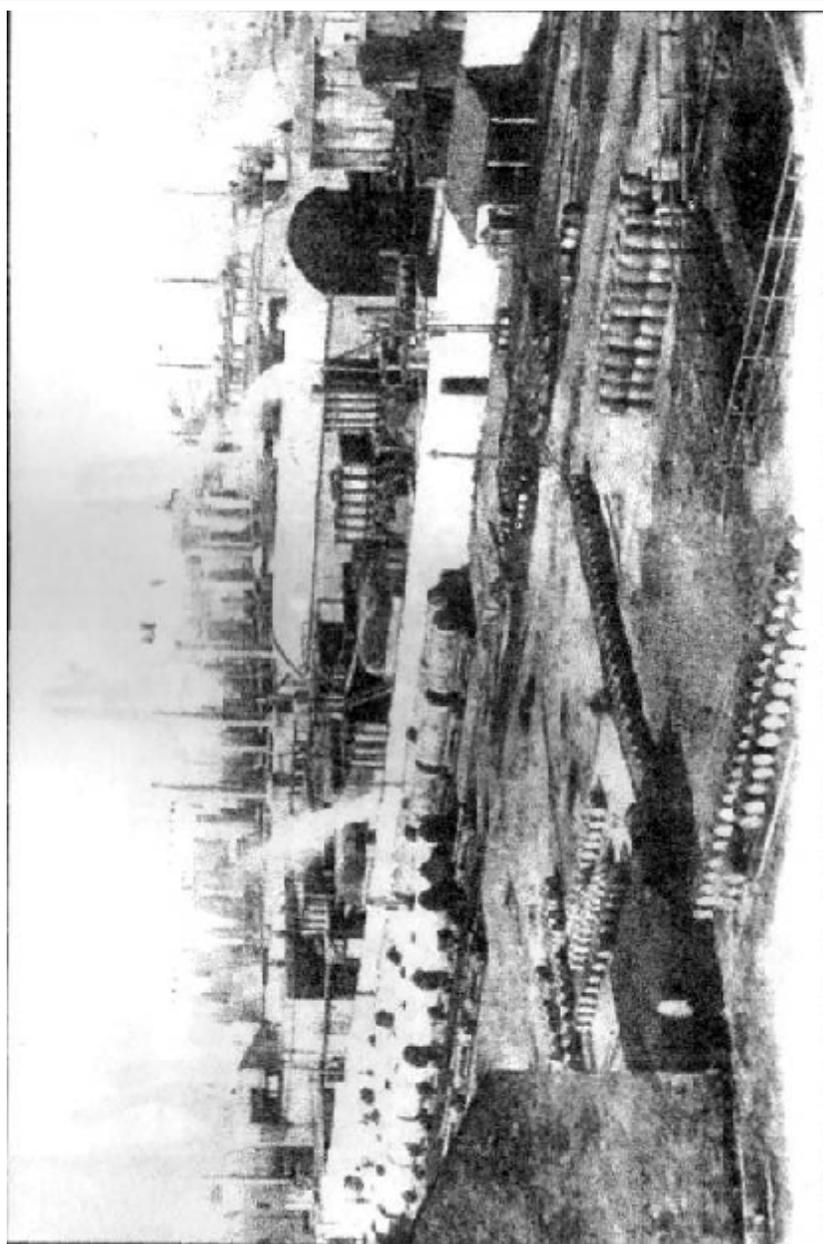


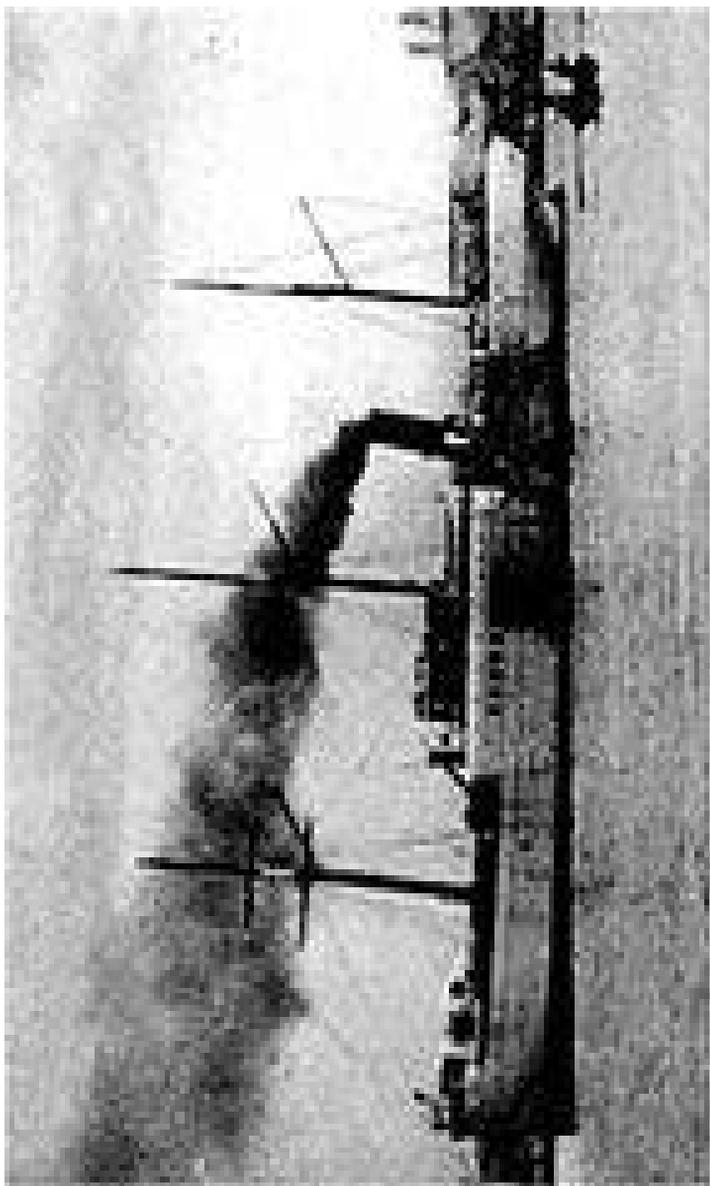
*На нефтяном
промысле в
Баку. 1889 г.*

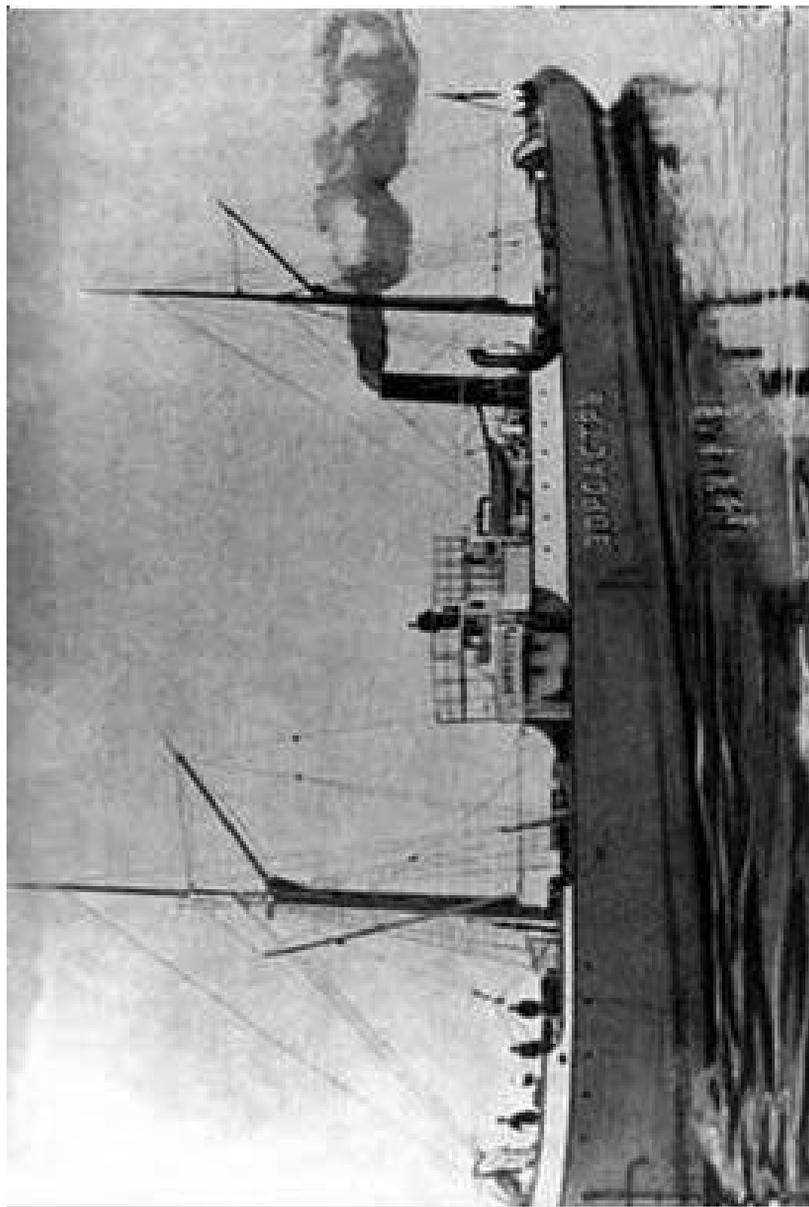


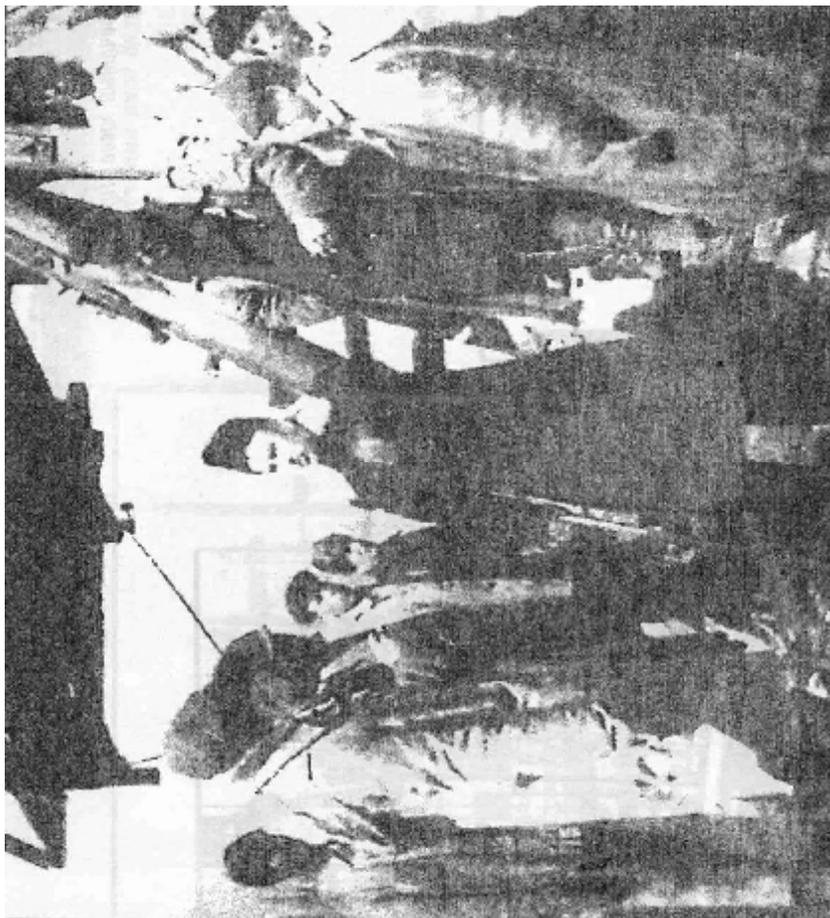
Жел. до-
рога в
Сабунчилах



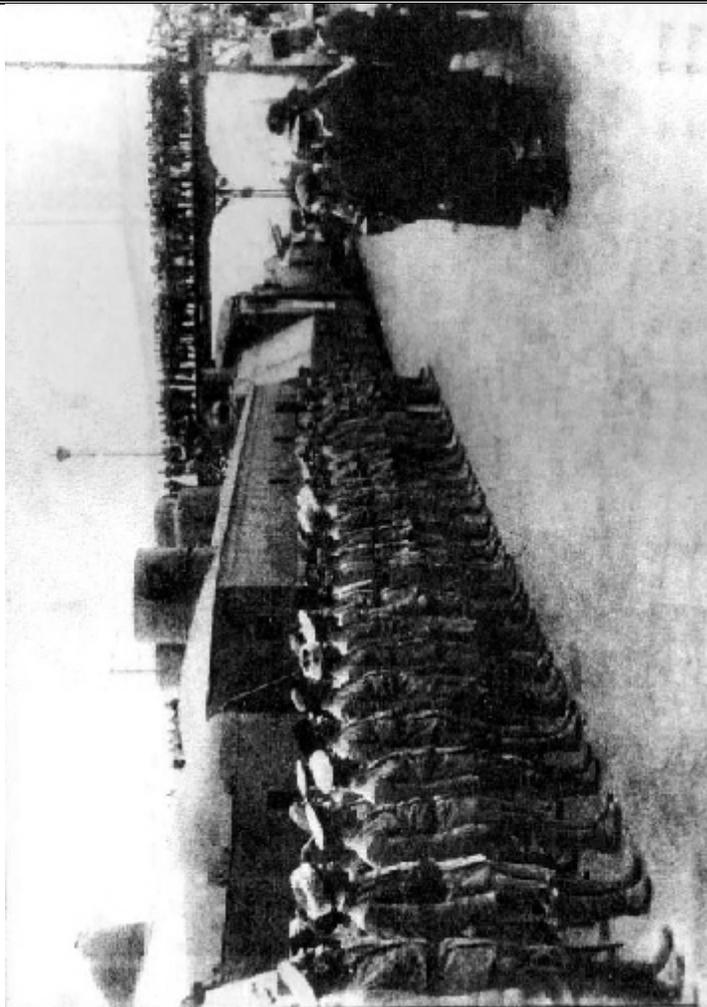




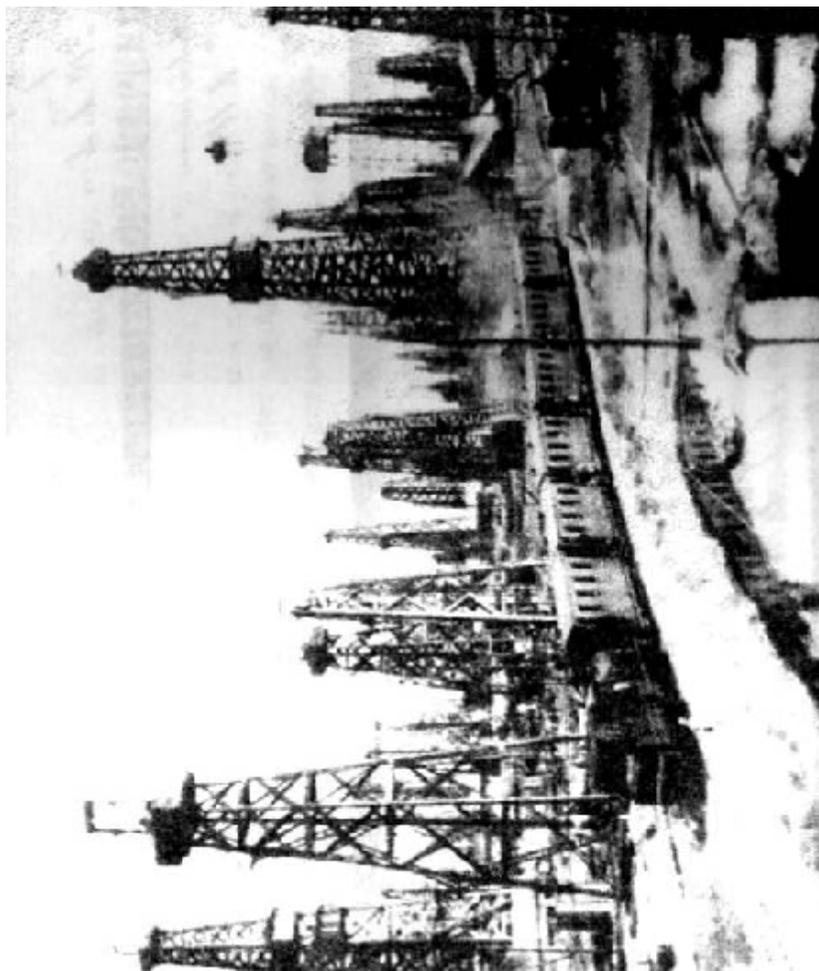




*Инженер По-
тоцкий на за-
сытке Бухты
Ильича 1922 г.*

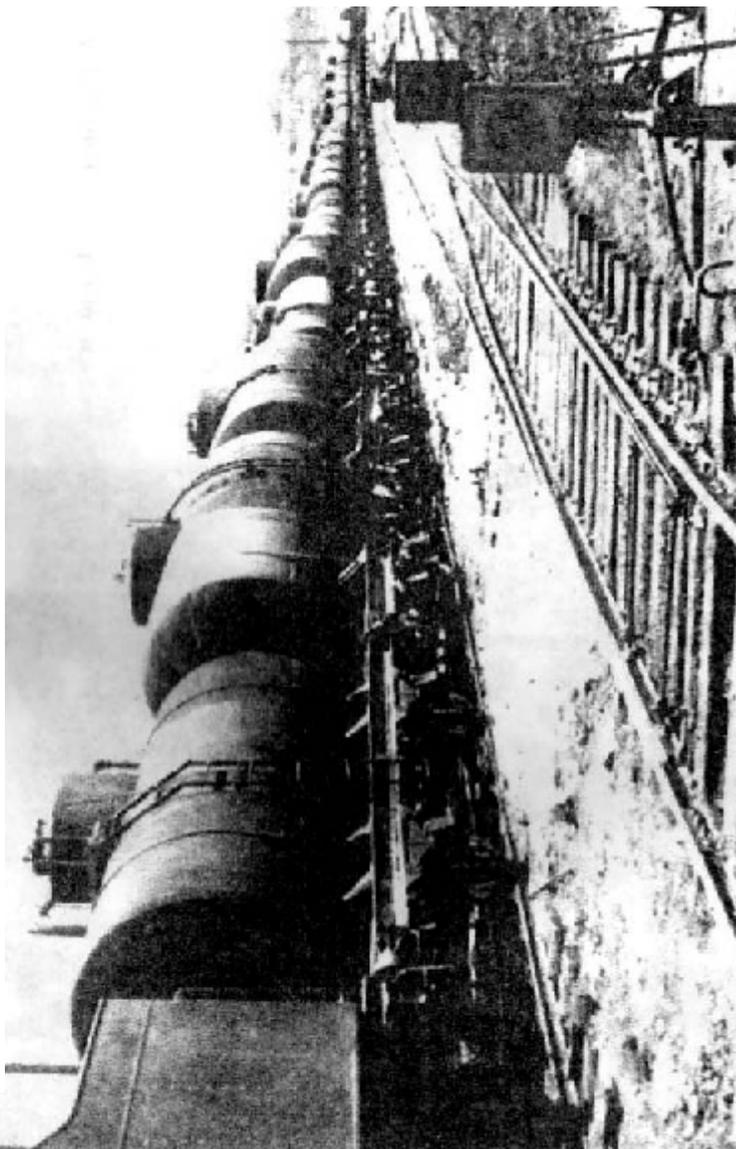


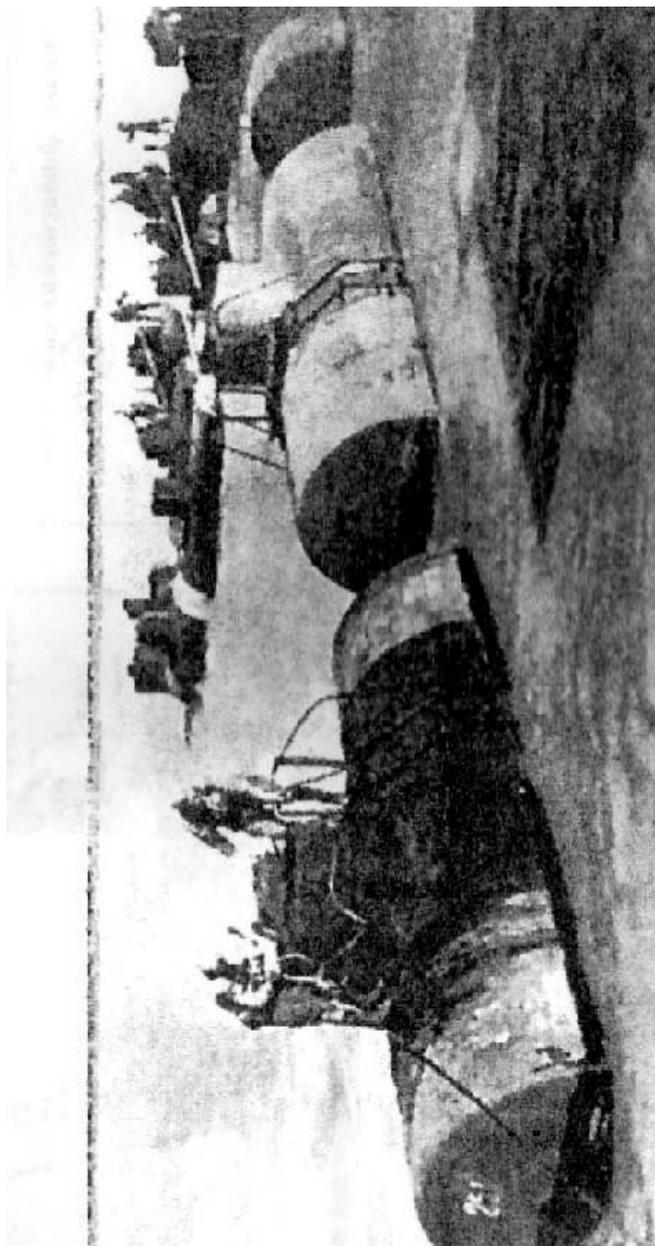
Май 1920 г.
Красная ар-
мия на же-
лезнодо-
рожном во-
кзале Баку.
Оккупация
продлится
более 70 лет



*Железная
дорога в
Сабунчах*

Вывоз нефти железной дорогой 20-30 г. XX в.





Вывоз нефти водным путем. 20-30 г. XX в.



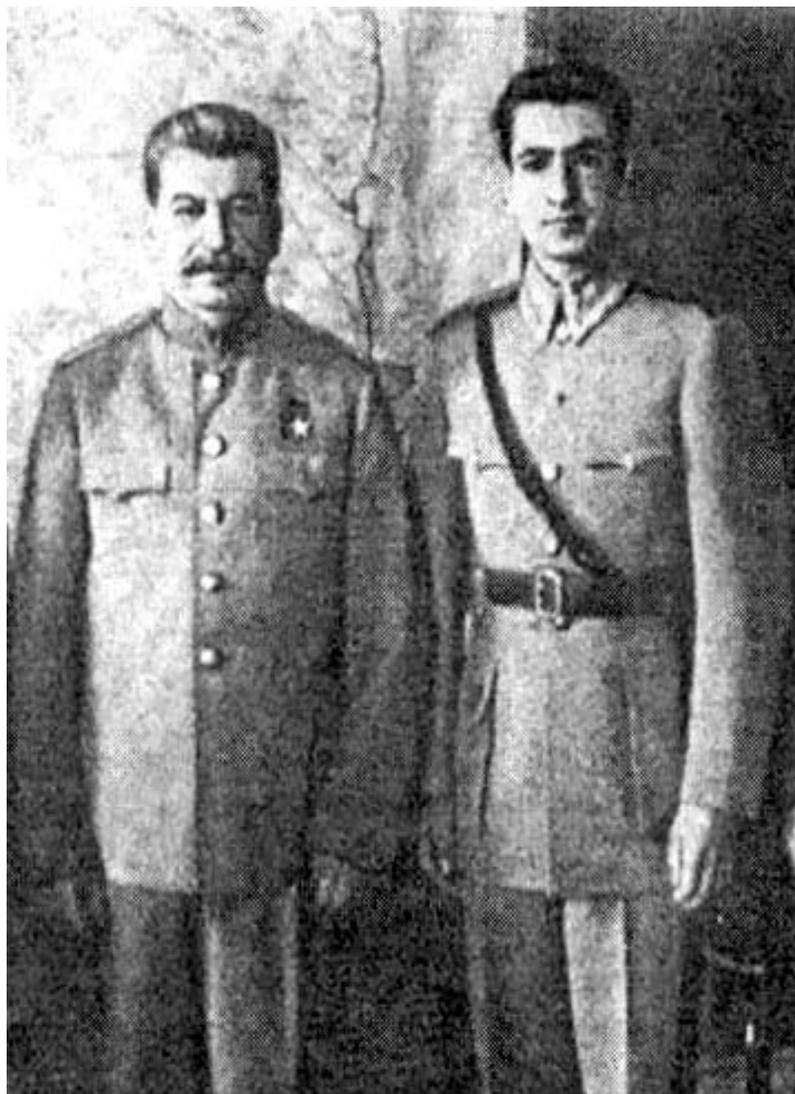
М.Дж.Багиров



Переговоры И.В.Сталина с У.Черчиллем (за спиной Сталина – генерал Н.С.Власик, начальник кремлевской охраны)



И.В.Сталин, Ф.Д.Рузвельт и У.Черчилль на Тегеранской конференции, 1943 г.



Иосиф Сталин и Рза Пахлеви



*Руководитель политработников из Азербайджана Азиз
Алиев. Тебриз, 1942*



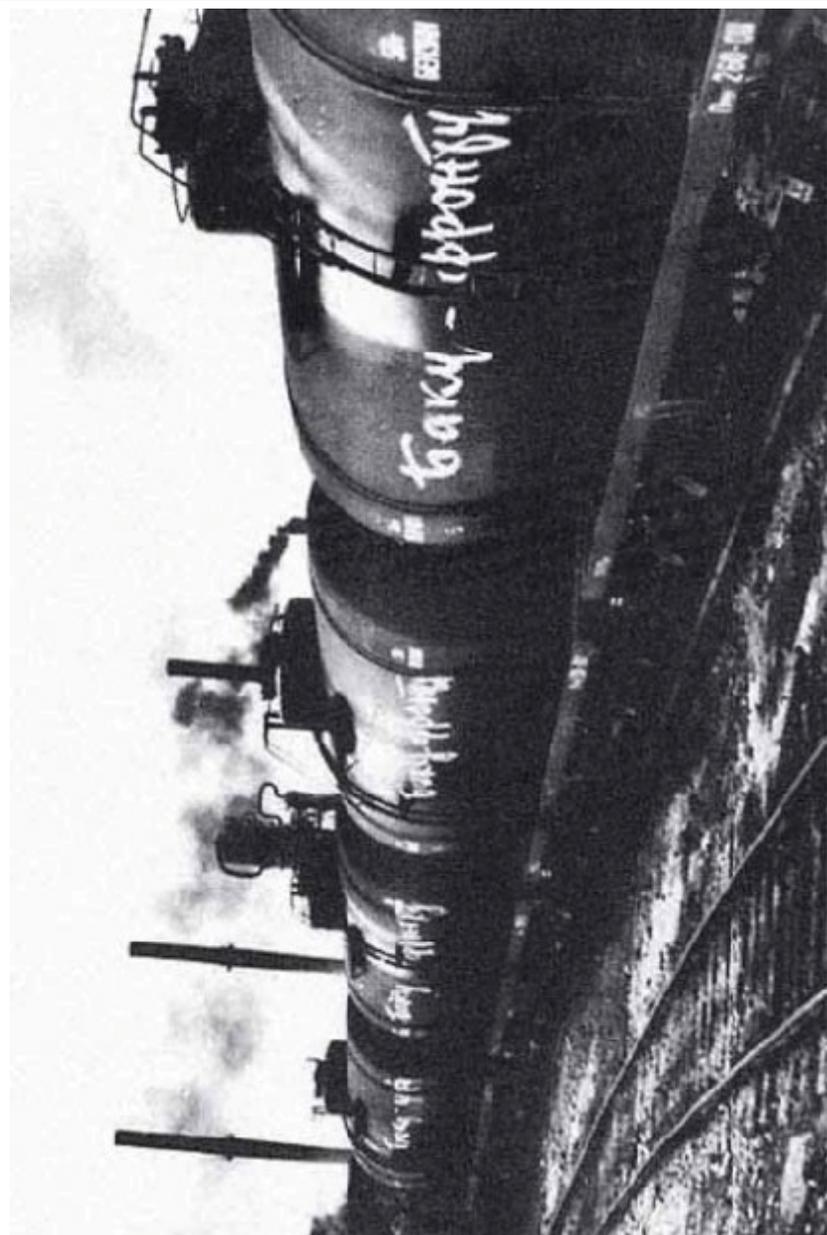
Командующий войсками Бакинского военного округа генерал армии И.И Масленников



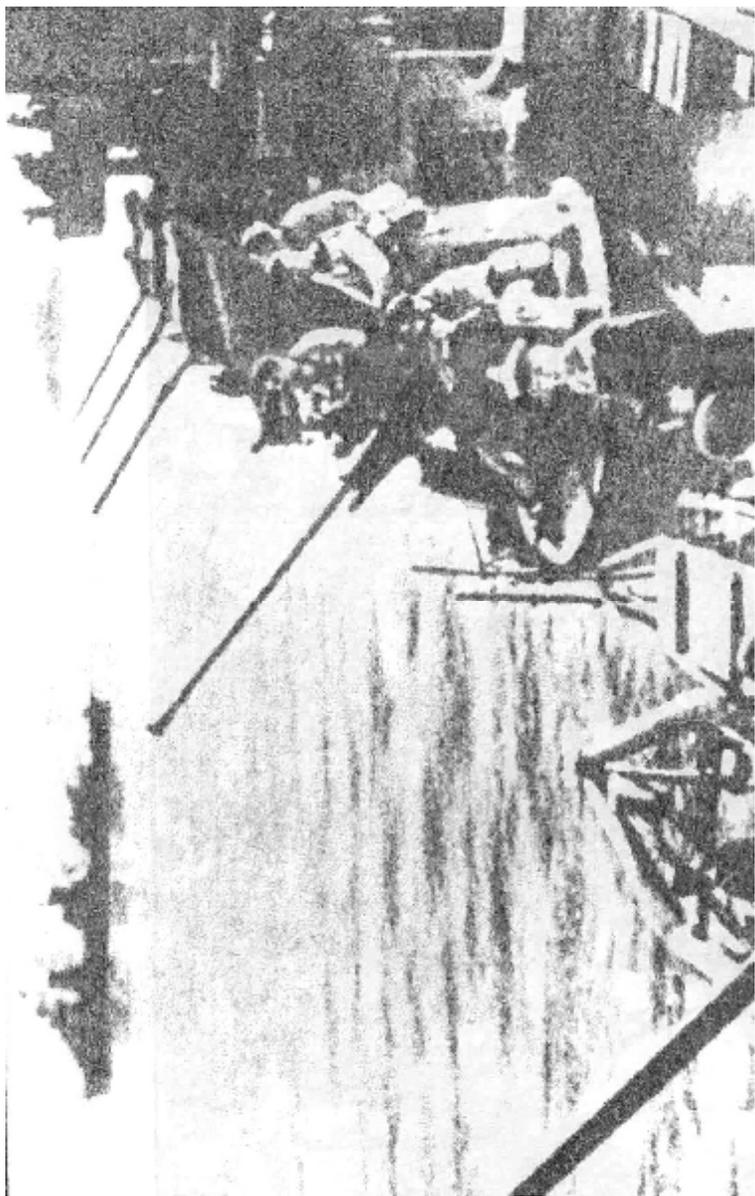
*А.Якубов – временный поверенный в делах СССР в Иране.
1945-46 гг.*

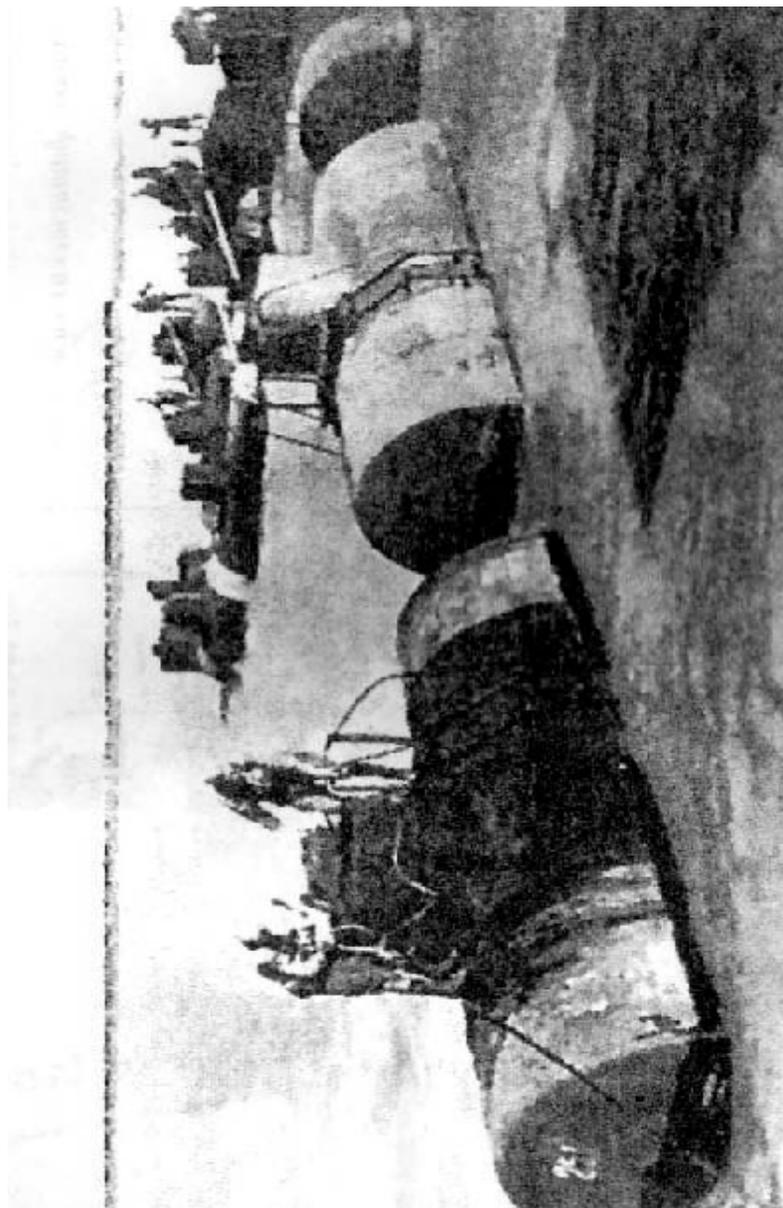


*Премьер-министр Южного Азербайджана
С.Д.Пишчевари*



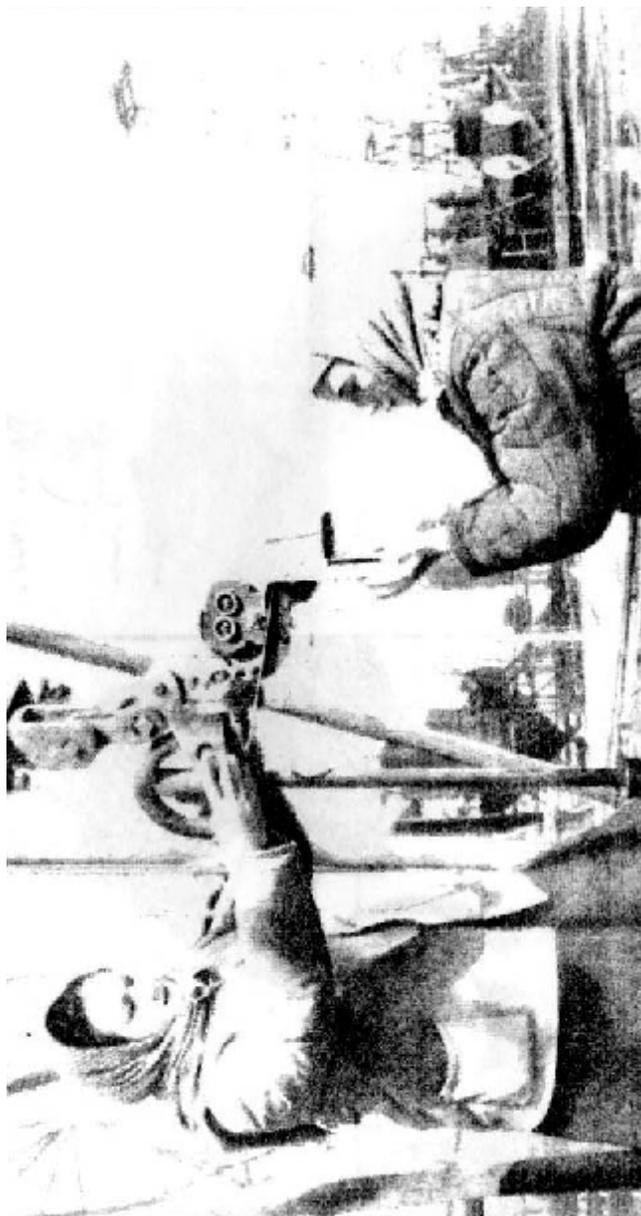








Тотальная мобилизация на войну



Азербайджанские женщины заменяли ушедших на фронт нефтяников