

UOT 94 (479.24)

AZƏRBAYCAN GÖMRÜYÜ İKİNCİ DÜNYA
MÜHARİBƏSİ İLLƏRİNDƏ

R.Ə.QULİYEV

AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutu
rofetquliev@mail.ru

Məqalədə göstərilir ki, 1941-1945-ci illərdə lənd-liz üzrə SSRİ-yə gətirilən humanitar və hərbi yüklərə gömrük nəzarəti keçirilməsinin əsas ağırlığı Azərbaycan ərazisində yerləşən gömrükxana və gömrük məntəqələrinin üzərinə düşmüşdür. Müəllif qeyd edir ki, Azərbaycan Respublikasının dövlət arxivlərində gömrük işi ilə bağlı qiymətli materiallar saxlanılır.

Açar sözlər: sovet gömrüyü, ikinci dünya müharibəsi, Bakı limanı, Culfa, İran

İkinci dünya müharibəsi XX yüzillikdə bəşəriyyətin üzləşdiyi ən ağır və dəhşətli dövr olmuşdur. Azərbaycan xalqının bu müharibədə göstərdiyi əzmkarlığın və qəhrəmanlığın bütün təfərrüatları ilə araşdırılması mühüm elmi-nəzəri, siyasi və əməli əhəmiyyətə malikdir. 1941-1945-ci illərdə Azərbaycan hərbi əməliyyat meydanına çevrilməsə də, müharibənin əvvəlindən axırınadək bütün iqtisadi və insan resursları ilə müharibədə fəal iştirak edərək fərqlənmişdir.

Həmin illərdə Azərbaycanın bütün maddi və mənəvi sərvətləri, insan qüvvəsi faşizmə qarşı müharibəyə cəlb edilmişdir. SSRİ-nin hərbi-iqtisadi potensialının gücləndirilməsi, arxa cəbhənin maddi-texniki təchizatı işinin qurulması və iqtisadi təhlükəsizliyin təmin olunması mühüm dövlət qurumlarından olan gömrükxanaların üzərinə düşürdü. Sovet gömrük siyasətinin təşəkkülü və inkişaf tarixi sovet tarixşünaslığında və Rusiyada dərc edilən elmi ədəbiyyatda geniş əks olunmuşdur. Gömrük siyasəti və işinin təşəkkülü və inkişaf prosesi həm ümumi, həm də xüsusi ədəbiyyatda geniş surətdə araşdırılıb. Təəssüf ki, indiyə qədər Azərbaycan tarixşünaslığında İkinci dünya müharibəsi illərində mühüm tarixi ənənələrə malik yerli gömrükxanaların fəaliyyətinin araşdırılması diqqətdən kənar qalmışdır [14]. Məsələn, N.Ə.Əlizadənin dissertasiyasında 1941-1945-ci illər müharibəsində xalq təsərrüfatının aparıcı sahələrindən biri olan dəmir yolunun fəaliyyəti araşdırılır. Əsərdə cəbhəyə canlı qüvvə və hərbi texnikanın daşınması, işğal rayonlarından əhalinin köçürülməsi və zavodların avadanlıqlarının təyinat yerinə çatdırılması sahəsində Azərbaycanın

dəmir yolu nəqliyyatının gördüyü işlər təhlil edilsə də, həm daxili, həm də beynəlxalq daşımalara nəzarət edən yerli gömrükxanaların haqqında faktlara rast gəlmirik [12]. S.Q.Abdullayevin “1941-1945-ci illər müharibəsində Azərbaycanın hərbi müdafiə və hərbi-təşkilati iş” adlı tədqiqat işində ölkənin ən böyük hərbi-strateji bazasına çevrilməsində, qaçaqmalçılığa qarşı mübarizənin aparılmasında mühüm rolunu oynayan Bakı və Culfa gömrükxanalarının fəaliyyətinə toxunulmayıb [1]. Bu mənada, Azərbaycan Respublikasının dövlət arxivlərində saxlanılan, tariximizlə bağlı bir çox məqamlara və yerli gömrükxanaların fəaliyyətinə aydınlıq gətirən qiymətli sənədlərin araşdırılmasına ehtiyac duyulur [13, 119-122].

Məlum olduğu kimi, faşist Almaniyası ilə aparılan müharibənin elə ilk günlərində qərb sərhədlərində bir sıra gömrükxanalar zəbt olunmuş, dağıdılmış və çoxlu gömrük işçisi həlak olmuş, gömrükxanaların fəaliyyəti dayanmışdı. Gömrük müəssisələrinin şəxsi heyətinin 90 faizi döyüşən orduya göndərilmişdi. 1941-1944-cü illərdə SSRİ-yə gətirilən humanitar yardımlara və digər təyinatlı yüklərə gömrük nəzarətinin əsas ağırlığı Azərbaycanda yerləşən gömrükxana və gömrük postlarının üzərinə düşmüşdü. 1940-cı ildə Bakı-Culfa dəmiryol xəttinin tikintisinin başa çatdırılması və 1941-ci ildə ümumi uzunluğu 125 km və 182 km olan Culfa-Mincivan və Osmanlı-Astara xətlərinin istismara verilməsi yük və sərnişin daşınması ilə yanaşı, Azərbaycan ərazisindəki gömrükxanalarda buraxılış-nəzarət işinin həcmi xeyli artırmışdı. Bakı limanının yük dövriyyəsi 1939-cu ildə 13480 min ton, 1940-cı ildə isə 9,1 faiz artaraq 14780 min ton olmuşdu. 1939-cu ildə 1375 yük və 944 sərnişin, 1940-cı ildə isə 1471 yük, 1134 sərnişin gəmisinə xidmət edilmişdi. Müvafiq olaraq 1939-cu ildə liman ərazisinə daxil olan 8336, 1940-cı ildə 18011 ədəd dəmiryolu vaqonu gömrük nəzarətindən keçirilmişdi. Bakı limanında sərnişin daşınması 328 min nəfər olmuşdu. 1940-cı ildə İrana 158,8 min ton tranzit yük buraxılmışdı. Lakin liman infrastrukturunu işin həcminə uyğun deyildi. Yeni anbarların tikintisi aparılmırdı. İşçi qüvvəsinin, xüsusilə yükboşaldanların sayı tələbatdan az idi. Limanın idarə aparatında çalışan 47 əməkdaşın cəmi 4 nəfərinin ali, 9 nəfərinin orta ixtisas təhsili var idi. Buna rəğmən, 1940-cı ildə Bakı gömrükxanasının şəxsi heyətində cəmi 22 əməkdaş, onun təbəçiliyində olan Həştərxan, Astara və Biləsuvar gömrük məntəqələrinin isə cəmi 4 nəfər əməkdaşı var idi [7, 15].

İkinci dünya müharibəsi ərəfəsində Bakı gömrükxanasının şəxsi heyəti cəmi 26 nəfər idi. SSRİ-nin 1941-ci il dövlət büdcəsində Bakı gömrükxanasının xərclər smetasında əmək haqqına 225830 manat, XXTK sistemində xidmət illərinə görə əlavələrə - 26520, sosial sığortaya görə - 11737, dəftərxana və təsərrüfat xərclərinə - 17600, ezamiyyət xərclərinə - 7200, avadanlıq alınması və təmirinə, xüsusi geyim forması alınmasına - 2700, digər xərclərə və qaçaqmalçılıq hallarına qarşı fəal mübarizə aparılanların mükafatlandırılmasına - 5700 manat vəsait yönəldilmişdi. Müharibənin ilk günlərindən başlayaraq Azərbaycan ərazisindəki gömrükxanalar hərbi vəziyyət şəraitinə keçdi və

səfərbərlik tədbirlərinin yerinə yetirilməsinə qoşuldu. Bakı, Astara və Culfa gömrükxanalarında müharibə dövrünün yeni tələblərinə və xarici ticarət dövriyyəsinin artmasına uyğun olaraq nəzarət işinin həcmi xeyli artdı. Müharibə şəraitində gömrükxana əməkdaşlarından böyük çeviklik və dəqiqlik tələb olunurdu [8, 10,16]. Müharibə illərində Azərbaycanın neft emalı, ağır və yüngül sənayesi ilə yanaşı, mövcud nəqliyyat qovşağı, dəmiryolu və Xəzər dəniz nəqliyyatı, o cümlədən quru və dəniz sərhədlərimizdəki gömrükxana və gömrük postları təsərrüfatın hərbi qaydada yenidən qurulmasında fəal iştirak etdi. Qonşu ölkələrdən quru və dəniz yolu ilə daşınan müxtəlif təyinatlı yüklər Azərbaycan ərazisindəki gömrükxanalarda yoxlanılırdı. Öz əməkdaşlarının yarından çoxunu itirmiş olan Bakı, Culfa gömrükxanaları və Astara gömrük məntəqəsi xaricdən Qırmızı Xaç və Aypara Cəmiyyətinin xətti ilə ölkəyə gələn böyük həcmdə yüklərin vaxtında buraxılmasını təmin etməklə bərabər, qaçaqmalçılığın qarşısını alırdılar. Məsələn, 1941-ci ildə Bakı gömrükxanası əməkdaşları tərəfindən İrana tranzitlə gedən yüklərin içərisində 20 minə yaxın tüfəng və pulemyot silahlarının lülələri, habelə həmin lülələrdə kanalların emalı üçün iki ədəd xüsusi dəzgah aşkar edib müsadirə etmişdilər. Yenə həmin ildə Bakı gömrük işçiləri tərəfindən İrana gedən yükün içərisində, sənəddə teatr maskası kimi göstərilən, əslində hərbi təyinatlı əleyhqazların aparılmasının qarşısını almışdılar. 1942-ci ildən Fars körfəzi vasitəsilə İran limanlarına lənd-liz üzrə müttəfiq dövlətlər tərəfindən böyük miqdarda hərbi mallar, o cümlədən silah-sursat, tanklar, partlayıcı və kimyəvi maddələr, qara və əlvan metallar, ərzaq malları daxil olmağa başladı. SSRİ-yə gətirilən strateji malların bir hissəsi İran körfəzindən keçməklə, İranın Xürrəmşəhr və Bəndər-Şahpur limanlarından avtomobillərlə Culfa gömrükxanasına daxil olur, digər hissəsi isə İranın Xəzər dənizindəki limanlarına daşınırdı. Culfada gömrük nəzarətindən keçirilən yüklər Azərbaycan dəmir yolu ilə nəzərdə tutulan ünvanlara çatdırılırdı. Bu yüklər Xəzər dənizində Azərbaycana məxsus “Kaspflot” və “Kasptanker” gəmiçilik şirkətləri tərəfindən daşınır və Bakı gömrükxanasında qeydə alınır. 1941-1944-cü illərdə həmin şirkətlərin gəmiləri ilə 2682 min ton yük daşınmışdı. Əgər bu göstərici 1942-ci ildə cəmi 236 min ton olmuşdusa, müharibənin sonuna yaxın, 1944-cü ildə yük daşımaları 6,2 dəfə artmışdı. Azərbaycanın ticarət gəmilərindən “Dağıstan”, “Bakı Soveti”, “Osetiya”, “Spartak”, “Kuybişev”, ümumiyyətlə, 30 gəmi gömrük nəzarətindən keçdikdən sonra İran limanlarına sərnəşin və yük daşıyırdı. 1941-1945-ci illərdə neft daşıyan tanklərlə 830 min nəfər adam və 105 min ton hərbi təyinatlı yük daşınmışdı [11, 27; 15, 53-56, 336].

SSRİ Plan Komitəsi Mərkəzi Statistika İdarəsi sənaye şöbəsinin rəisi Yejoyun imza etdiyi məktubda Azərbaycandan 1941-1942-ci illərdə 68,8 min ton polad və prokat, 39280,2 min ton neft və neft məhsulları və 4041,8 ton qaz göndərilməsi haqqında məlumat verilir. Bakıdan neft daşımalarının həcminin artırılmasına mane olan digər səbəblər də mövcud idi. Dəniz səviyyəsinin aşağı düşməsi, akvatorianın lillə dolması Bakı-Həştərxan reyndə iri və orta

tonnajlı gəmilərin istismar edilməsində çətinlik yaradırdı. Volqada naviqasiyanın dayanması, Mahaçqala və Krasnovodsk limanlarının texniki imkanlarının uyğunsuzluğu, iri neft tutarlarının məhdud həcmdə olması, xüsusilə qış mövsümündə Xəzər dəniz gəmiçiliyinin neft tankerlərinin işini məhdudlaşdırırdı. Bu məqsədlə neft məhsullarının bir hissəsini qəbul edən Abşeron limanında yenidənqurma işləri aparıldı, körpülərə kəmərlər çəkildi və sahildə nasoslar qoyuldu [2, 43]. Bununla kifayətlənməyən sovet rəhbərliyi neft daşımalarının artırılması üçün tədbirlər görülməsini tələb edirdi. Azərbaycan KP(b) MK və Azərbaycan SSR XKŞ-nin Xəzər dənizindəki neft daşıyan gəmilərin 1944-cü ilin naviqasiyasına hazırlanması haqqında 1 fevral 1944-cü il tarixli qərarında “Kasptanker” qarşısında 23 neft daşıyan tankerin və 8 quru yük gəmisinin vaxtından əvvəl təmir edilərək istismara verilməsi tapşırığı qoyuldu. Azərbaycan SSR XKŞ sədrinin müavini İslamzadə və MK katibi P.Çeplakovun imzaladıqları qərarla aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi, o cümlədən gəmi təmiri zavodunun bütün işçi qüvvəsinin kazarma şəraitinə keçirilməsi və gündə 3 dəfə isti yeməklə təmin edilməsi, əmək haqqının akkord sisteminin tətbiq edilməsi və 2 min dəst xüsusi geyim formasının hazırlanmasına göstəriş verilir, həmçinin “Kasptanker”in kazarma şəraitinə keçirilən fəhlələrinə əlavə ərzaq məhsulları, ət konservləri (24 ton), düyü (48 ton), yağ (6 ton) və quru meyvə (6 ton) ayrılması üçün SSRİ XKŞ-nin müavini A.Mikoyana müraciət edilməsi nəzərdə tutulurdu [4, 1-2].

Xəzər dəniz gəmiçiliyi 1943-cü ilin mayında İran-Bakı istiqamətində 26,4 min ton yük daşımışdı. SSRİ XKS yanında Dövlət Plan Komissiyasının Bakıdakı xüsusi nümayəndəsi xəbərdarlıq edirdi ki, 1 iyun vəziyyətinə görə, Bakı limanında 30 min ton idxal malları yığışb qalıb. Limandakı 1417 vaqondan (22,7 min ton) 869-una metal borular, 152 vaqona dəmiryolu relsləri və 176 vaqona isə düyü yüklənmişdi. Bakı limanında idxal yüklərinin yığılıb qalması, boş vaqonların perrona verilməsində gecikmələr gömrükxananın işini xeyli çətinləşdirirdi. İran limanlarında gəmilərə yük vurulması əməliyyatlarının təşkilində vaxt itkisinə yol verilirdi. Təkcə may ayında 1152 saat boş dayanmalara görə 10 min ton az yük vurulmuşdu. SSRİ Xarici Ticarət Nazirliyinin “İransovtrans” nəqliyyat birliyi İran limanlarında qəbul etdiyi yüklərin hansı ünvanla göndərilməsi haqqında məlumatı olmadığından yüklər birbaşa Bakıya yola salınırdı. Digər tərəfdən, idxal edilən metalların sertifikatları olmadığından son ünvanın dəqiqləşdirilməsi üçün Bakı gömrükxanasında texniki ekspertizadan keçirilirdi. Bütün bu nöqsanları aradan qaldırmaq üçün Bakıda SSRİ Xarici Ticarət Nazirliyinin İran və sovet limanları arasında bütün daşımalara nəzarət edən xüsusi müvəkkilin təyin edilməsi təklif olunurdu [4, 15-16].

SSRİ Xarici Ticarət Nazirliyindən göndərilən 27 iyun 1943-cü il tarixli məktubda A.İ.Mikoyanın tapşırığı ilə SSRİ Plan Komitəsinin Bakıdakı müvəkkili P.Paşinə məxfi məlumatlar çatdırılmışdı. Sənəddə göstərilirdi: 1) “Mahaç-Qalaya idxal yüklərinin daşınmasının artırılması haqqında: iyun ayında Mahaç-Qalaya 9 min tondan başqa, əlavə olaraq 15 min ton yük daşınması

üçün sifariş verilmişdir. İyul ayında isə İrandan Mahaç-Qalaya 28 min ton yük daşınması planlaşdırılır; 2) idxal mallarının yüklənməsi üçün Bakıya boş vaqonların verilməsinin sürətləndirilməsi haqqında: Xarici Ticarət Komissarlığı Cənubi Qafqaz dəmir yolunda boş qatarların formalaşması üçün vaxtında tədbirlər görmüş, iyun ayının cəmi 20 günü ərzində Bakıdan 25603 ton idxal yüklənmişdir. Yol. A.İ.Mikoyan Cənubi Qafqaz dəmir yolunun rəisi yol. Kiknadzeyə teleqramla bildirmişdir ki, o, Təbrizdən idxalı yaxşı daşdığı kimi Bakıdan da idxalın daşınmasına xüsusi diqqət ayırsın; 3) “İransovtrans”la “Narkomflot” arasında 1942-ci il sazişi haqqında: 1 may 1943-cü ildən İran Xəzər dənizindəki limanlarında gəmilərin yüklənməsi “Narkomflot”un 157 sayılı əmrinə əsasən həyata keçirilsin; 4) Bakıda boşaldılmayan yüklər haqqında: Xalq komissarının sərəncamı ilə “Sənaye xammalı idxalı” ümumittifaq birliyinin sədr müavini yol. Stolyarov idxal edilən metalların növlərə ayrılaraq müəyyən edilən ünvanlara göndərilməsini təşkil etmək üçün Bakıya ezam edilir; 5) İran limanlarında nəqliyyat əməliyyatlarının “İransovtrans”dan alınaraq “Narkomflot”a verilməsi haqqında: Bu məsələ bir neçə dəfə müzakirə edilmişdir. “Narkomflot” hesab edir ki, onun işçi heyəti indiki vaxtda bu işin öhdəsindən gələ bilməz, buna görə də hələlik İran limanlarında əməliyyatları (yükboşaltma) “İransovtrans” həyata keçirsin; 6) Yüklərin texniki sənədlərlə müşayiət olunmasını; ticarət nümayəndəliyi və “İransovtrans” həll edə bilmir, çünki İrandan yüklərin daşınması xüsusiyyətlərindən asılı olaraq yüklər bir neçə istiqamətdə göndərilir. Amerikadan gələn yüklərin hara göndəriləcəyini öncədən müəyyən etmək olmur. Buna baxmayaraq Xarici Ticarət Komissarlığı yüklərin təftiş edilməsi və növlərə ayrılmasında liman işlərini sadələşdirmək üçün sovet limanlarına mütəxəssisləri ezam etmişdir; 7. Xarici Ticarət Komissarlığının Xəzər üzrə Müvəkkili haqqında: xalq komissarının sərəncamı ilə “İransovtrans” ümumittifaq birliyinin sədri yol. Klensov komissarlığın müvəkkili kimi Bakıya ezam edilir, XXTK-nin İran və sovet limanlarındakı bütün nəqliyyat müəssisələrinin idarə aparatı onun tabeliyinə keçir. SSRİ XXTK Nəqliyyat idarəsinin rəisi: Borisov. 27.06.1943” [3, 87-88].

1942-1943-cü illərdə sovet gömrükxanalarından 3665 ədəd dəniz nəqliyyat vasitəsi, 1386 təyyarə, 121601 ədəd yük maşını, 3133 ədəd parovoz, 71391 ədəd vaqon, 19631 baş yük heyvanı, 5686 ədəd yük arabası və s. yoxlanmışdı. Bu qədər nəqliyyat vasitələri və yüklər əsasən Arxangelsk, Murmansk, Vladivostok, Bakı, Culfa, Qaudan gömrüyündən keçmişdi. Göründüyü kimi, həmin 6 gömrükxanaların 2-si Azərbaycan ərazisində yerləşirdi. Mühəribənin ilk illərində sərhəddən buraxılan yük və nəqliyyat vasitələri haqqında məlumatlar bizə Azərbaycan gömrüyünün ittifaq gömrük sistemində mühüm yer tutmasından xəbər verir. 1944-cü il 1 yanvar məlumatına əsasən, SSRİ-də cəmi 31 gömrükxana və 56 gömrük postu fəaliyyət göstərirdi. Ölkə üzrə 1944-cü ilin xarici ticarət dövriyyəsi (silah və sursatdan başqa) 5792493 tona çatmışdı. 1945-ci il isə gömrük sisteminin fəaliyyətində ən aktiv illərdən biri kimi qeyd edilir, həmin ildə 20 milyondan çox sovet və xarici ölkə vətəndaşı gömrük-buraxılış məntəqələrinin nəzarətindən

keçmişdi. Cəbhənin tələbatını ödəmək üçün dəniz yolu ilə Azərbaycan neftinin şimala daşınması işi xeyli sürətləndirildi. Əgər 1913-cü ildə bu yolla 5061 min ton, 1920-ci ildə 2652 min ton, 1932-ci ildə 8204 min ton neft və neft məhsulları daşınmış, 1941-ci ildə isə bu rəqəm 13333 min tona çatmışdı. Bütövlükdə, 1941-1943-cü illər ərzində neft daşıyan tankerlərlə 34343 min ton neft və neft məhsulları daşınmışdı [2, 85].

Baş Gömrük idarəsinin Bakı gömrükxanasına göndərdiyi 26 mart 1944-cü il tarixli 478 sayılı teleqramda xaricdən göndərilən humanitar yüklərin gömrük qeydiyyatına alınması üçün Rostov-Donda gömrük postunun açılması haqqında göstəriş verilmişdi. Bakı gömrükxanası rəisinin 10 aprel 1944-cü il tarixli 39 sayılı əmri ilə gömrük postunun rəisi vəzifəsinə təyin edilən Vonsoviç və nəzarətçi Kuzin Rostova ezam edilmişdilər. Bakı gömrükxanası və tabeçiliyində olan postların əməkdaşları təkcə 1943-cü ilin son rübündə 245 halda 82733 manat dəyərində gömrük nəzarətindən qanunsuz keçirilməsinə cəhd edilən qaçaqmal saxlamışdılar. 1944-cü ilin birinci rübündə 243 fakt üzrə aşkar edilən 149446 manat dəyərində qaçaqmal 6 halda (52 min manat) Bakı gömrük postunun, 88 halda Astara gömrük postunun (26727 manat) və 151 halda (70719 manat) isə Bakı gömrükxanasının yük-gəmi və poçt-sərnişin şöbələrinin payına düşürdü. Qaçaqmalçılığa qarşı mübarizədə fərqləndiklərinə görə və aşkar etdikləri malların dəyərindən asılı olaraq 17 nəfər gömrük əməkdaşına 150-750 manat həcmində mükafat ödənilməsi haqqında gömrükxana rəisinin 13 aprel 1944-cü il tarixli əmri olmuşdu [6, 39, 43].

SSRİ XKS yanında Dövlət Ştat Komissiyası 25 dekabr 1943-cü il tarixli qərarı ilə Bakı gömrükxanasının ştat cədvəlinə 15700 manat əmək haqqı fondu ilə 25 ştat vahidi əlavə edildi, o cümlədən gömrük postunun rəisi, inspektor (5 nəfər), nəzarətçi (17 nəfər) mühasib və katibə-makinaçı. SSRİ XTK 12 avqust 1944-cü ildə Bakı gömrükxanasının şəxsi heyətinin sayını əlavə olaraq 10 ştat vahidi artırdı. Baş Gömrük İdarəsinin əmri ilə fəaliyyət dairəsinin və işin həcminin artması nəzərə alınaraq Arxangelsk və Murmansk gömrükxanalarının 6 nəfər əməkdaşı da Bakı gömrükxanasına köçürüldü [9, 11-12]. Beləliklə, 1 iyul 1944-cü ilə aid ştat cədvəlinə əsasən Bakı gömrükxanasında əməkdaşların sayı 77 nəfərə çatdırıldı. Bundan əlavə, Astara gömrük postunda 2, Kirovabad (Gəncə) gömrük məntəqəsində isə 1 nəfər işləyirdi [9, 44]. 1945-ci ildə Bakı gömrükxanasının tərkibində əlavə olaraq 3 gömrük məntəqəsi: Mahaçqala, Hacıqabul və Bakı (Abşeron) postları təşkil olundu. Lakin SSRİ XKS yanında Dövlət Ştat komissiyasının 2 iyul 1945-ci ildə təsdiq etdiyi yeni ştat cədvəlinə görə Bakı gömrükxanasının şəxsi heyətinin sayı iki dəfə ixtisar edildi. SSRİ Baş Gömrük idarəsinin rəisi D.Aleksandrovun imzaladığı sənəddə 1 iyul 1945-ci ildən Bakı gömrükxanası üzrə inspektorların sayı 18 nəfər, nəzarətçilərin sayı 23 nəfər ixtisar edildiyi göstərilirdi. Aparılan ixtisarlardan sonra əməkdaşların milli mənsubiyyətində tarazlıq yenə də “qorunub saxlanmışdı”. Belə ki, vəzifədə saxlanılan 41 nəfər əməkdaşın əksəriyyəti rus olmaqla, 5 nəfəri azərbaycanlı, 5 nəfəri isə erməni millətinə mənsub idi [10, 13, 16-17].

ƏDƏBİYYAT

1. Abdullayev S.Q. 1941-1945-ci illər müharibəsində Azərbaycanın hərbi müdafiə və hərbi-təşkilatı iş. Tarix elm. nam. alimlik dər. almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya. Bakı: 2000, 181 s.
2. Azərbaycan Respublikası Dövlət Arxivi (ARDA), f. 2511, siy.5^S, iş 18.
3. ARDA, f. 2511, siy.5^S, iş 33.
4. ARDA, f.2511, siy.5^S, iş 57.
5. ARDA, f.2511, siy.1, iş 103.
6. ARDA-nın Bakı filialı, f.1, siy. 1^S, iş 26.
7. ARDA-nın Bakı filialı, f.126, siy 2, iş 2.
8. ARDA-nın Bakı filialı, f.126, siy 2, iş 3.
9. ARDA-nın Bakı filialı, f.126, siy 2, iş 6.
10. ARDA-nın Bakı filialı, f.126, siy 2, iş 7.
11. Azərbaycan tarixi. 7 cildə. VII c. (1941-2002-ci illər). Bakı: Elm, 2008, 608 s.
12. Əlizadə N.Ə. Azərbaycan dəmir yolu nəqliyyatı Böyük Vətən Müharibəsi illərində (1941-1945-ci illər). Tarix elm. nam. alimlik dər. alm. üçün təqdim edilən dissertasiya. Bakı: 1997, 134 s.
13. Quliyev R. Azərbaycanda gömrük işinin tarixi arxiv sənədlərində / Tarix və onun problemləri. Akademik Z.Bünyadovun 90 illiyinə həsr olunmuş konfransın materialları. Xüsusi buraxılış. Bakı, 2012.
14. Zülfüqarlı M.P. Azərbaycan tarixi. İkinci respublika dövrünün tarixşünaslığı (1920-1991-ci illər). Bakı: Çarşıoğlu, 2001, 312 s.
15. Азербайджанская ССР в период Великой Отечественной войны (1941-1945 гг). Том 2-й. Баку: Азгосиздат, 1977, 376 с.

АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ ТАМОЖНЯ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Р.А.ГУЛИЕВ

РЕЗЮМЕ

Автор отмечает, что в госархивах Азербайджанской Республики хранятся ценные документы, отражающие некоторые моменты нашей истории и деятельности местных таможен. В статье показывается, что основная тяжесть таможенного контроля гуманитарной помощи и грузов иного направления, привезенного в СССР в 1941-1945 гг., выпала на долю находящихся в Азербайджане таможен и таможенных постов.

Ключевые слова: советская таможня, Вторая мировая война, Бакинский порт, Джульфа, Иран

AZERBAIJANI CUSTOMS IN THE YEARS OF WORLD WAR II

R.A.GULIYEV

SUMMARU

The author notes that state archives of the Azerbaijan Republic keep some valuable documents, reflecting the events of our history and the activity of local customs.

Key words: Soviet customs, World War II, Baku port, Jolfa, Iran