

**БАКИНСКИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ РАЙОН И РАЗВИТИЕ
КАСПИЙСКОГО ФЛОТА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА****А.Г.ДЖАЛИЛОВ****Бакинский Государственный Университет
abuttalibcalil@yahoo.com**

Роль Каспийского моря в жизни прибрежных народов была значительна. С 70-х годов XX в. идёт рост торгового флота на Каспии. Важное значение в этом сыграл бакинский промышленный район, главным образом развивающаяся нефтяная промышленность.

Впервые на Каспии используют наливной (танкерный) метод вывоза нефтепродуктов. В Баку строятся предприятия по ремонту судов. Под влиянием развития нефтяной промышленности происходит переход не только Каспийского, но и Волжского флотов на использование нефтепродуктов в качестве топлива.

Ещё в ранние периоды истории роль Каспийского моря в жизни прибрежных народов была значительна. Через Каспий осуществлялись военные походы, устанавливались торговые связи между различными прибрежными государствами. Ещё в X веке при государстве Саларидов на Каспии появились торговые суда.

С 70-х годов XIX в. наблюдается рост торгового флота на Каспии, что, в частности, было тесно связано с расширением торговли в бассейне Каспийского моря, в особенности с растущими потребностями внутренних рынков России в продуктах нефтяной промышленности, вырабатываемых в Азербайджане.

Необходимость увеличения перевозки нефтепродуктов по морю делают необходимым изыскания более прогрессивных методов транспортировки.

До начала 70-х годов XIX в. нефтепродукты по Каспию перевозились в специальных бочках, что с экономической точки зрения было невыгодно.

Однако уже в 70-е годы XIX в. на Каспии и на Волге появляется наливной флот. Перевозку нефти и её продуктов наливом (танкерная перевозка) впервые в мире осуществили в 1873 г. астраханские купцы бр. Н.И. и Д.И.Артемьевы, долгое время занимавшиеся перевозкой нефтяных грузов из Баку в Астрахань. Их опыт стал быстро распространяться и такие известные русские предприниматели как В.И.Рогозин и М.И.Шипов, а затем Т-во «Бр. Нобель», о-во «Кавказ и Меркурий», «С.М.Шибяев и К^о» и др. реконструировали свои суда под нефтеналивные. Пионером строительства наливного флота на Каспии стало Т-во «Бр. Нобель». Появление первого специализированного судна под налив нефтепродуктов связано с именем Людвиг Нобеля, по чертежам которого в Швеции на

судостроительном заводе Мотала в 1877 г. была построена первая наливная шхуна «Зороастр», вмещающий более 15 тыс. пудов керосина [4, сс. 58-59].

За период 1878-1880 гг. Т-во «Бр. Нобель» построило в Швеции ещё семь наливных паровых судов – «Будда», «Магомет», «Моисей», «Спиноза», «Дарвин» и т.д. Каждый наливной пароход стоил до 300 тыс. руб. Впоследствии наливной флот обошёлся Т-во «Бр. Нобель» около 4 млн. руб.

Вскоре большой интерес к наливному флоту проявляют и другие нефтепромышленные фирмы, которые широко стали использовать нефтеналивные суда для транспортировки нефтепродуктов. Уже в 1894 г. на Каспии плавало 90 паровых – наливных судов общей ёмкостью 78.852 м³ [8, сс. 61-64, подсчёты наши].

Большую роль в развитии Каспийского флота сыграло использование в качестве топлива на пароходах нефтяных остатков (мазута). В итоге дорогостоящий английский уголь и саксаул, применявшиеся до 70-х годов XIX века в качестве топлива на паровых судах Каспийского моря, стали вытесняться нефтяными остатками из бакинского района.

Ещё в 60-х годах XIX в. в Баку стали уже широко использовать нефтяные остатки в качестве топлива. Этот вопрос широко дискутировался в научных кругах России, в периодической печати.

Ранее оставшиеся нефтяные остатки после перегонки нефти и получения керосина практически выбрасывались. Хотя в составе нефтяных остатков содержалось много ценнейших видов смазочных масел – веретенное, цилиндрическое, машинное, соляровое и других, имеющих большое значение. Такое хищническое отношение к нефтепродуктам осуждал Д.И.Менделеев, который говорил о необходимости дальнейшей переработки нефтяных остатков для получения более ценных продуктов. Д.И.Менделеев в связи со сложившимся положением в использовании нефтяных остатков писал: «Топить остатками не значит топить соломой, а всё равно, что топить едва вытрясенными снопами, которые дали самое зрелое зерно; плохими хозяевами назвали бы тех, которые жгли бы соломой, не вымолотив её по возможности начисто. То же самое сказать должно и про нефтяные остатки» [1, с. 15].

В научных кругах идут изыскания по использованию нефтепродуктов в качестве топлива в промышленном масштабе. И уже вскоре стали появляться работы по изобретению форсунок для применения нефтяного топлива. Это были системы Шпаковского (1865 г.), Ленца (1868 г.), Каменского (1870 г.), Шухова (1876 г.) и др. Лучшей из них являлась форсунка системы Шухова, которая из-за практичности вскоре вытеснила все остальные [7, с. 137].

Использование нефтяного топлива на водном транспорте России было сделано на Каспийском море. В 1869 г. один из пароходов Кокарева стал отапливаться нефтяными остатками [21, с. 25]. Уже в 1873 г. пароходное общество «Кавказ и Меркурий» переводит свои пароходы, плавающие на Каспийском море, на нефтяное топливо. К 1878 г. почти все пароходы на Каспии отапливаются нефтепродуктами. С 1879 г. Т-во «Бр. Нобель» на нефтяное отопление переводит все свои суда, плавающие на Каспии [17, с. 13].

В 80-90-х годах XIX в. наблюдается ещё более ускоренный переход Каспийского флота на нефтяное отопление. Уже в 1884 г. пароходы плавающие в Каспийском море в качестве топлива использовали около 27 млн. пуд.

нефтяных остатков [6, отд. III, с. 194]. В 1900 г. паровые суда на Каспийском море использовали в качестве топлива более 20 млн. руб. нефтяных остатков [9, с. 244]. Снижение использования нефтяных остатков в качестве топлива объяснялось начавшимся мировым экономическим кризисом 1900-1903 гг., который затронул и эту область.

В 80-90-х годах XIX в. Волжский паровой флот также переходит на нефтяное топливо, который до этого использовал в качестве топлива дрова, что являлось очень трудоёмким процессом. Уже на I съезде волжских судовладельцев в Нижнем Новгороде в сентябре 1875 г. широко обсуждался вопрос о переводе паровых судов с дровяного отопления на угольное [22, с. 6]. Однако вскоре этот вопрос был решён иначе. Уже в 1878 г. часть паровых судов, курсировавших по Волге, была переведена на нефтяное отопление. В дальнейшем нефтяное топливо практически полностью вытеснило другие виды топлива и уже в 1886 г. Волжский паровой флот использовал в качестве топлива нефтяные остатки, который составил 13,15 млн. пуд. [18, ч. 2, с. 11]. К 1890 г. нефтяными остатками отапливались 688 пароходов курсирующих по Волге [2, с. 41], а в 1900 г. их число составило 1691, а количество использованного нефтяного топлива составило около 63,2 млн. пуд. [18, с. 11]. Уже в 1900 г. 92% паровых судов, плавающих на Волге, в качестве топлива использовали нефтяное топливо.

Для сравнения рассмотрим таблицу использования различного вида топлива Волжским паровым флотом: [18, с. 11].

Годы	Вид потребляемого топлива		
	Дрова в куб. сажений	Каменный уголь в тыс. пуд.	Нефтяные остатки в тыс. пуд.
1890	145664	485,7	35038,2
1895	45922	288,2	52003,8
1900	31695	18,4	63192,8

Как видно из таблицы, наблюдается уменьшение использования Волжским паровым флотом дров в качестве топлива в 7 раз, угля в 5,5, а употребление нефтяного топлива увеличивается в 5 раз.

Под влиянием усовершенствования способов перевозки цена на керосин в России быстро стала падать: в 1875 г. пуд керосина в Царицыне стоил в среднем 1 руб. 85 коп., в 1879 г. – только 75 коп., в 1882 г. – до 50 коп., а к концу века спустилась даже до 15-25 коп. [4, с. 63].

Из Баку морским путём в различные районы России через порты Астрахани и Петровка в начале XX в. вывозились различные виды нефтепродуктов, что видно и из представленной таблицы (в тыс. пуд): [10, с. 333; 11, с. 417; 12, сс. 20-21; 13, сс. 103-106; 14, с. 285; 15, с. 371, 373; 16, сс. 132-146].

Из таблицы видно, что важную роль в доставке нефтепродуктов в регионы России играл морской порт Астрахани, который давал возможность дальнейшей отправки нефтепродуктов по р. Волга. Наблюдается тенденция уменьшения количества отправляемых нефтяных остатков, что объяснялось уменьшением общего объёма выработки нефтепродуктов, в том числе и нефтяных остатков.

Годы	В Астрахань			В Петровск		
	Нефтяные остатки	Керосин	Другие виды нефтепродуктов	Нефтяные остатки	Керосин	Другие виды нефтепродуктов
1900	244305	35279	29990	5677	23584	2983
1902	321021	35592	25124	2247	8380	518
1904	260064	47790	24792	2447	22580	1128
1906	191252	34668	26062	780	4494	997
1908	194845	39844	31043	542	2967	1423
1910	200233	42023	40132	274	1464	5191
1912	175870	45294	46520	291	4591	2731
1913	170646	46194	52520	441	2702	4150

Благодаря Каспийскому флоту происходило обеспечение различного видами нефтепродуктами и Закаспийского региона (Средней Азии), что видно из таблицы (тыс. пуд.): [10, с. 333; 12, с. 157; 16, сс. 133-144; 19, с. 57].

Годы	В тыс. пуд.	Годы	В тыс. пуд.
1900	7822	1908	12626
1902	11454	1910	13403
1904	17057	1912	15379
1906	8497	1913	11181

Среди указанного количества нефтепродуктов, выводимых в Среднюю Азию, главное место занимали нефтяные остатки.

Незначительное количество нефтепродуктов из Баку морем вывозилось и в Иран, которое в 1890 г. из общего числа вывозимых морем нефтепродуктов составила всего 5%, а в 1913 г. лишь 0,4% [3, сс. 13-14].

Существенна была роль Каспийского торгового флота в перевозках сухих грузов. Главным образом это были пшеница, соль, сахар, рыба, хлопок, лес, металл и др. Так, если в 1890 г. перевозка сухих грузов составила 18,5 млн. пуд., то в 1907 г. эта цифра равнялась 32,7 млн. пуд. [3, с. 14].

В развитии Каспийского флота важную роль играли такие судоходные компании, как «Кавказ и Меркурий», «Лебедь» и «Каспий», созданные ещё в середине XIX в. Пароходное общество «Каспий» в 1890 г. было приобретено Г.З.Тагиевым.

К 1911 г. из 943 паровых судов Российской империи 250 судов (26,5%) приходилось на долю Каспийского флота, а из 2504 парусных судов на Каспии плавали 561 судно (22,4%) [20, с. XI].

Наиболее крупные парусные суда плавали на Каспийском море. Занимая по числу судов лишь третье место, по вместимости парусных судов Каспийское море стояло на первом месте: вместимость всего парусного флота на Каспии в начале XX века составляла 43,9%.

В начале XX в. крупными владельцами кораблей на Каспии выступали также Акционерные компании и Товарищества как Торгово-Промышленное и Пароходное О-во «Волга», «Восточное О-во товарных складов», Т-во «Бр.

Нобель» и др. Численность пароходов, действовавших на Каспийском море в начале XX в. была стабильной, что видно из таблицы: [20, с. XXXVIII].

Годы	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Число судов	264	272	268	265	265	261	259	257	256	250

Среди указанных пароходов ведущее место принадлежало наливным и товарным судам: [20, с. XXXVIII].

Годы	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Число наливн. и товарных судов	128	132	133	129	131	128	127	126	126	121
Грузоподъёмность в пудах	72022 06	74982 06	78126 06	76126 06	77961 06	76414 06	76069 06	76754 06	80264 06	81440 00

На Каспии свои позиции в начале XX в. сохранял ещё и парусный флот: [20, с. XXXVIII].

Годы	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Число парусных судов	537	561	550	544	548	543	545	553	566	561
Грузоподъёмность в пудах	8468 975	8660 155	8415 755	8226 173	8224 053	7802 030	7836 541	8098 765	8381 240	8651 718

Как видно парусный флот по грузоподъёмности хотя и превышал пароходный, но это происходило за счёт большей численности парусного флота.

В начале XX века на Каспийском море была сосредоточена более 34% общей численности экипажей российских пароходов и свыше 29% численности экипажей парусников, а общая численность моряков Каспийского торгового флота составляла 31,9% всех тружеников моря Российской империи [3, с. 46].

В связи с возрастанием мореходства на Каспии, увеличением числа судов, важное значение в экономике бакинского промышленного района приобретает судоремонтное производство. Ремонтом судов занимались специальные доки и эллинги. В конце XIX – начале XX в. в Баку действовали два эллинга и три сухих дока. Эллинги принадлежали О-ву «Кавказ и Меркурий» (1858) и Т-ву «Бр. Нобель» (1881).

Крупный эллинг, а также механический завод и мастерские по ремонту судов принадлежали О-ву «Кавказ и Меркурий». В 1900 г. число рабочих в них доходило до 476, а в последующие периоды число рабочих ежегодно колебалось в пределах 250-350 человек [5, с. 43].

На предприятиях Т-ва «Бр. Нобель», занятых ремонтом судов – эллинги и механические мастерские, в начале XX века почти всё время работали около 500 рабочих, а в 1914 г. – 755 рабочих [5, с. 43].

Ремонтом судов занимались и другие предприятия принадлежащие – Т-ву «Бакинский док.», Али Абас Дадашеву, Санкт-Петербургской К^о «Надежда», механической мастерской Восточного о-ва товарных складов и др. Среднее число предприятий, занятых ремонтом судов в бакинском промышленном районе в начале XX века колебалось между 10 и 11, а число рабочих на них между 1750-2185 человек.

Таким образом, на развитие мореплавания на Каспии в конце XIX – начале XX века значительное влияние оказала экономика бакинского промышленного района, которая в определенной степени зависела и от своевременного вывоза производимых здесь нефтепродуктов. Вывоз по морю продукции бакинского промышленного района явился одним из стимулирующих факторов развития Каспийской флотилии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ахундов Б.Ю. Монополистический капитал в дореволюционной бакинской нефтяной промышленности. М.: Соцэкгиз, 1959, 295 с.
2. Гулишамбаров С. Нефтяное отопление пароходов, паровозов, постоянных паровых котлов, металлургических, комнатных и других печей. СПб.: Издательство К.Л.Риккера, 1894, 3-е издание, 333 с.
3. Гусейнов Д.С. Рабочие – моряки Каспия (90-е годы XIX в. – 1907 г.). Баку: Элм, 1981, 115 с.
4. Двадцатипятилетие Товарищества нефтяного производства Бр. Нобель. 1879-1904. СПб.: Типография Р.Голике и А.Вильборг, 1904, 171 с.
5. XX əsr Azərbaycan tarixi, Bakı: Təhsil, 2009, 556 s.
6. Исмаилов М.А. Промышленность Баку в начале XX века. Баку: Элм, 1976, с. 153.
7. Кавказский календарь на 1886 г. Тифлис: канцелярия Кавказского наместника, отдел статистики, 1885, 1010 с.
8. Лисичкин С.М. Выдающиеся деятели отечественной нефтяной науки и техники. М.: Недра, 1967, 284 с.
9. Обзор бакинской нефтяной промышленности и сведения о нефтяной промышленности Америки за 1894 г. Баку. Совета съезда нефтепромышленников, 1895, с. 66.
10. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1899 г., Баку: Издание Совета съезда нефтепромышленников, 1900, с. 434.
11. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1900 г., ч. I. Баку: Издание Совета съезда нефтепромышленников, 1901, 456 с.
12. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1901 г., ч. I. Баку: Издание Совета съезда нефтепромышленников, 1902, 447 с.
13. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1904 г., ч. I. Баку: Издание Совета съезда нефтепромышленников, 1905, с. 468.
14. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1910 г., т. I. Баку: Издание Совета съезда нефтепромышленников, 1911, 371 с.
15. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1911 г., т. I. Баку: Издание Совета съезда нефтепромышленников, 1912, с. 332.
16. Azərbaycan tarixi, 5 cildə, V c., Bakı: Elm, 2001, 629 s.
17. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1913 г., т. I. Баку: Издание Совета съезда нефтепромышленников, 1914, 400 с.
18. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1914 г., т. I. Баку: Издание Совета съезда нефтепромышленников, 1915, 452 с.
19. Отчёт бакинского губернатора за 1898 г. Баку. Бакинская городская управа, 1899, с. 46.

20. Потребление нефти и нефтяных продуктов в России, ч. II. Баку: Типография А.К.Косабова, 1904, 291 с.
21. Першке Л.Л. Обзор отраслей промышленности в Закавказском крае за 1907 г. Тифлис, канцелярия Кавказского Наместника, 1908, с. 222.
22. Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1911 г. СПб.: Государственная типография, 1911, с. 260.
23. Самедов В.А. Нефть и экономика России (80-90-е годы XIX в.). Баку: Элм, 1988, 166 с.
24. Труды I съезда волжских судовладельцев. Нижний Новгород: Съезд волжских судовладельцев, 1909, с. 48.

**XIX ƏSRİN SONU – XX ƏSRİN ƏVVƏLLƏRİNDƏ BAKI
SƏNAYE RAYONU VƏ XƏZƏR DONANMASININ İNKİŞAFI**

A.Q.CƏLİLOV

XÜLASƏ

Xəzər dənizinin sahil boyunda yaşayan xalqların həyatında böyük rolu olmuşdu. XIX-cu əsrin 70-ci illərindən başlayaraq Xəzərdə ticarət donanması artmağa başlayır. İnkişafda olan neft sənayesi Bakı sənaye rayonunun iqtisadiyyatında əsas rol oynayırdı. İlk dəfə olaraq Xəzərdə neft məhsullarının ixrac edilməsi üçün maye daşıyan gəmilərdən (tankerlərdən) istifadə etməyə başlayırlar. Gəmilərin təmiri üçün Bakıda xüsusi müəssisələr açılır.

Neft sənayesinin təsiri altında nəinki Xəzərdə, həmçinin Volqa çayında üzən gəmilər neft məhsullarından yanacaq vasitəsi kimi istifadə edirlər.

**THE BAKU INDUSTRIAL REGION AND DEVELOPMENT OF CASPIAN
FLEET IN LATE XIX –EARLY XX CENTURIES**

A.G.JALILOV

SUMMARY

The role of the Caspian sea is important in the life of the coastal people. From the 70-s region of the XIX century the trading fleet on the Caspian sea started to grow. Baku industrial region occupied an important position in that respect mainly developing the oil industry.

For the first time on the Caspian sea the tanker method for oil export was used. Plants were constructed to repair sheeps in Baku. Under the influence of the development of the oil industry, the Caspian and Volga fleets started to use oil products as fuel.