UOT 94(479.24)

İLQAR ABDULLAYEV
Bakı şəhəri Nərimanov rayonu, MLK-nın
tarix müəllimi, tarix üzrə fəlsəfə doktoru, Əməkdar müəllim
ilqar.heyderoglu@mail.ru

AZƏRBAYCANDA DƏMİR YOLUNUN İNKİŞAF TARİXİNDƏN (1969 – 1982-ci illər)

DOI: https://doi.org/10.36719/2708-065X/110/176-180

"Azərbaycanda dəmir yolunun inkişaf tarixindən 1969-1982-ci illər)" adlı bu məqalədə Ulu Öndərimizin ölkəmizə rəhbər təyin olunana qədər respublikada sənaye və kənd təsərrüfatının Ümumittifaq səviyyəsindən geri qalmasına müvafiq olaraq dəmir yolunun da zəif inkişaf etməsi konkret faktlarla göstərilir. Yalnız xalqımızın böyük oğlu Heydər Əliyev cənablarının ölkəmizə rəhbər təyin edilməsindən sonra digər sahələrdə olduğu kimi dəmir yolunda da irəliyə doğru əhəmiyyətli addmlar atılması məqalədə öz əksini tapmışdır.

Açar sözlər: Azərbaycan, nəqliyyat, dəmir yolları, Heydər Əliyev, inkişaf.

Giriş. Danışılan dövrdə respublikada nəqliyyatın digər sahələri kimi dəmir yolları şəbəkəsi də xeyli dərəcədə inkişaf etmişdir. Məlumdur ki, ölkəmizdə dəmir yolları şəbəkəsinin çox qədim tarixi vardır. Belə ki, Xəzər və Qara dənizi birləşdirən Zaqafqaziya Dəmir Yolunun baş magistralı Batumi – Bakı – Tiflis xəttinin çəkilişi 1883-cü ildə başa çatdırıldıqdan beş il öncə 1878-ci ildə uzunluğu 20 km. olan Suraxanı – Sabunçu xəttinin inşası başlanmış və 1880-cı il yanvarın 20-də başa çatdırılmışdır. Bu tarix Azərbaycan Dəmir Yolunun yaranması gün hesab olunur. O vaxtdan ötən 120 il ərzində Azərbaycan Dəmir Yolu fədakar, zəhmətkeş **AZƏRBAYCAN İNSANININ** zəhməti, əziyyəti hesabına hazırda keçmiş SSRİ məkanında ən öncül və inkişaf etmiş dəmir yollarından biri hesab olunur.

Azərbaycan Dəmir Yolunun ən parlaq inkişaf dövrü Ulu Öndərimiz Heydər Əliyev cənablarının respublikamıza rəhbərlik etdiyi dövrə təsadüf edir. Belə ki, bu illərdə istehsalatda əsas fəaliyyətlə yanaşı, 14300 texnki yeniləşmə metodları tətbiq edilmiş və bunlar dəmir yolunun bütün sahələrini əhatə etmişdir. (1, s.16) 1970-1980-cı illərdə respublikada nəqliyyat şəbəkəsi də üstün sürətlə inkişaf etməyə başlamışdı. 1969-cu ildə 243,1 mln. ton yük və 527,8 mln. sərnişin daşınmışdısa, 1982-ci ildə 477,9 mln. ton yük, 961,5 mln. sərnişin daşınmışdır. 1969-cu illə müqayisədə daşınan yüklərin həcmi təxminən 2 dəfə, sərnişinlərin daşınması sayı 82,2%, yükdaşınması 21,1%, hava yolu ilə daşınma 25% artmışdır. (8, s.12)

1969-cu ilə qədər olan dövrdə bütün SSRİ miqyasında dəmir yolları sistemində elektrikləşmə, müasir rabitə və işarəvermə, elektrik dartı qüvvəsinin tətbiqi, müasir təmir bazalarının tikintisi, lokomotiv və vaqon parklarının yeniləşməsi, əlavə dəmir yolu xətlərinin çəkilişi, stansiyaların texniki inkişafı sürətlə həyata keçirilirdi. Azərbaycan Dəmir yolu isə heç də bu proseslərlə tam ayaqlaşa bilmir, ümumi inkişaf fonunda qabaqcıllar sırasına aid edilmirdi. Çünki o vaxtkı dövrdə sənayesi bir o qədər də inkişaf etməmiş Azərbaycan, aqrar respublika simasında olaraq qalırdı və dəmir yolunun inkişafına da bu müstəvi üzərində baxılmalı idi.

Heydər Əliyev cənablarının 1969-cu ildə hakimiyyətə gəlişi ilə hər şey kökündən dəyişildi. Belə ki, sənayenin bütün sahələrində özünü göstərən coşqun tərəqqi dəmir yolunun inkişafında da öz inikasını tapmalı idi. Belə ki, sənaye sahəsində istehsal edilən məhsulların daşınması üçün sözsüz ki, ilk növbədə dəmir yolları şəbəkəsinin geniş miqyasda inkişafı tələb olunurdu. Buna görə də H.Əliyev cənablarının dəmir yollarına verdiyi əhəmiyyət tezliklə özünü göstərdi. Təsadüfi deyildir ki, hələ Azərbaycan KP MK-nın 1971-ci il martın 14-də keçirilən büro iclasında Ulu Öndərimiz özünə xas prinsipiallıqla son iki ildə dəmir yollarında yük və sərnişin daşınmasında müəyyən irəliləyişlər olsa da bu sahədə hələ də bir çox problemlərin və nöqsanların qaldığını göstərmişdir. Xüsusilə Gəncə (Kirovabad) və İmişli stansiyalarında sərnişinlər üçün heç bir elementar şəraitin yaradılmamasını Ulu Öndərimiz ciddi nöqsan kimi göstərmişdir. (4)

Bu baxımdan təsadüfi deyildir ki, dəmir yolları üçün ən əsaslı sayılan yol təsərrüfatının və stansiyaların inkişafı ön plana çəkildi. Bunu gündən - günə artan yük həcmi və bununla əlaqədar yo-

lun buraxılış qabiliyyətinin gücləndirilməsi zərurəti kəskin şəkildə tələb edirdi. Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, bu dövrdə baş yolların istismar uzunluğu 1835,3 km.dən 2117,3 km-ə, uzunluğu isə 2486,8 km. -dən 2943,5 km.-ə çatdırıldı. Stansiya yollarının ümumi uzunluğu 954 km.dən 1343,5 km.-ə qədər artırıldı. P-43 və P-50 tipli relslərdən ibarət bu yollarda 1969-cu ildən başlayaraq 2416,8 km. uzunluğunda P -65 tipli relslər qoyularaq yollar tam yeniləşdirildi. Bununla bərabər 4372 ədəd yeni yoldəyişdirici quraşdırıldı. (1, s.20)

Göstərilməlidir ki, 1968-ci ilin birinci yarısında filiz, kimyəvi və mineral gübrələrin, tikinti materiallarının, sement, un, balıq və idxal mallarının daşınması planı yerinə yetirilməmiş, ümumilikdə dəmir yolları ilə yük daşınması planı yalnız 91,8% yerinə yetirilmişdir. Bütövlükdə 1968-ci ildə Azərbaycan dəmir yollarında müştərilərin günahı üzündən 411 min vaqonun normadan artıq boşdayanmalarına görə 1,6 milyon manat cərimə kəsilmişdir. 1969-cu ilin birinci yarısında da vəziyyət heç də düzəlməmişdir. Sumqayıt superfosfat zavodu, Bakı şəhər soyuducu zavodu, sintetik kauçuk zavodu, Bakı şin zavodu, Marqarin zavodu, Azərbaycan truboprokat zavodu və s. zavodları daha çox boşdayanma hallarına yol vermişlər. (5, c.38) Göstərilən sitat respublika dəmir yollarında olan əvvəlki vəziyyətin necə olduğunu əyani şəkildə göstərir. Ulu Öndərimiz respublikada hakimiyyətə gələndən sonra görülmüş bir sıra təxirəsalınmaz və vacib tədbirlərdən sonra vəziyyət tədricən düzəlməyə başlamışdır. Artıq bir sıra yeni xətlər çəkilməyə başlanmış, bir sıra əhəmiyyətli təmir işləri görülməyə başlanmışdır.

Yeni xətlərin çəkilişi ilə yanaşı, 3733 km. yolda əsaslı, 2818 km. yolda orta təmir işləri görülmüşdür. Bu müddət ərzində 308 ədəd yeni körpü tikilmiş və bunların sayı 1939-a çatdırılmışdır. 30 körpüdə aşırımlar dəyişdirilmişdir. Yol təsərüfatına aid olan və Avropa Birliyi tərəfindən maliyyələşdirilən Poylu və Tovuz körpülərinin əsaslı rekonstruksiyası və yenidən tikilməsi, Avropa – Qafqaz – Asiya dəhlizinin üzərində yerləşən bu qurğuların sürətlə bərpa edilməsi də məhz Heydər Əliyevin şəxsi səyi və təşəbbüsü ilə mümkün olmuşdur.

Yol təsərrüfatında 228 saylı Kürək-çay, 260 saylı Mincevan yol – maşın stansiyalarının təşkili, Şəmkir karxanasında illik gücü 400 min m^3 olan səyyar daşdoğrayan çeşidləyici qurğunun (PDSU) quraşdırılması da bu dövrə aiddir.

Danışdığımız dövrdə Güzdək stansiyasında sərnişin vaqonlarının ehtiyatda saxlanılması üçün 14 yoldan ibarət park tikilmiş, yolun torpaq yatağının yuyulduğu Lənkəran- Astara, Danba –Pirallahı, Bilgəh – Yeni Suraxanı sahələrindəki 36 km. ərazidə irimiqyaslı əsaslı sahil – bərkitmə işləri aparılmışdır. Bu dövrdə baş yolların istismar uzunluğu 1853,3 km. – dən 2117,3 km.ə, ümumi uzunluğu isə 2486,8 km.dən 2943,5 km.ə çatdırıldı. Stansiya yollarını ümumi uzunluğu 954 km – dən 1343,5 km - ə çatdırıldı. (2, s.3)

Azərbaycan Dəmir Yolunda stansiya təsərrüfatının tikintisi və inkişafı ən önəmli yer tutur. Əgər 1969-cu ilə qədər dəmir yolunda 159 stansiya vardısa, indi bunların sayı 176-ya catdırılmışdır. Bu dövrdə 17 yeni stansiya tikilib istismara verilmişdir. Bunların sırasında Dübəndi, Şirvan, Güzdək – neftdoldurma kimi nəhəng stansiyalar və yeni xətlər təkcə dəmir yolu üçün yox, bütövlükdə Respublika və Cənubi Qafqaz regionu üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edən əlamətdar hadisələr kimi tarixə yazılmışdır. 1969-cu ildə uzunluğu 245 km. olan Bakı – Ucar sahəsində avtoblokirovka və elektrik mərkəzləşməsi yenidən qurulmuş, 1976-79-cu illərdə 183 km. olan və 254 yoldəyişəni əhatə edən Osmanlı – Astara sahəsində avtoblokirovka və elektrik mərkəzləşdirilməsi tikilmişdir. Lakin aparılan tədqiqatlar sübut edir ki, o dövrlərdə heç də hər şey arzu edilən səviyyədə deyildi. Bütövlükdə götürdükdə istər ölkə, istərsə də respublika səviyyəsində dəmir yol nəqliyyatı sistemində bir sıra nöqsanlar özünü qabarıq şəkildə göstərirdi. Bu baxımdan Sov. İKP MK və SSRİ Nazirlər Sovetinin 13 yanvar 1977-ci il tarixli 49 №li qərarına uyğun olaraq Azərbaycan KP MK və Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin 6 aprel 1977-ci il tarixli B-34/10 nömrəli qərarı xüsusilə xarakterikdir. Belə ki, burada göstərilir ki, 1971-1976 cı illərdə ölkədə yük daşınmasında əsas rol oynayan dəmir yolu bütövlükdə öz işinin öhdəsindən gəlmişdir. Lakin bu sahədə bir çox ciddi nöqsanlar hələ də qalmaqdadır.

Respublikanın bir sıra nazirlikləri, birlik və müəssisəsi yükvurma – yükboşaltma işlərinə, dəmir yollarnın təmirinə, anbar binalarının və boşaltma meydançalarının mexanikləşdirilməsinə az diqqət yetirilir, yüklü vaqonlarla olan əməliyyatda boşdayanmaya yol verilir, vaqonların yük götürmə qabiliyyətindən və tutumundan kifayət qədər istifadə edilmir.

1976-cı il və 1977-ci ilin birinci kvartalında respublikanın sənaye müəssisələri və təşkilatlarda 405740 vaqon normadan artıq dayanmışdır. Boş dayanma norması 3,6 saat olduğu halda, faktiki olaraq bu rəqəm 8,0 saata çatmış, nəticədə itirilmə vaqon ehtiyatları 55 min vaqondan artıq olmuşdur. Respublikanın ayrı-ayrı nazirliyi, Birliyi və müəssislərinin nöqsanı üzündən yüklər vaxtında boşalmadığından yüklərin hər ay qalığı 30 min tondan artıq olmuşdur. Bütün bunları nəzərə alan Azərbaycan KP MK və Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti qəbul etdiyi qərarda bildirilirdi ki, respublikanın nazirlik və birlikləri birlikdə yüklərin, birinci növbədə yanacaq, mədən metallurgiya və sənaye xammalı, kənd təsərrüfatı məhsulları, habelə müəssisələrdə yığılıb qalmış hazır məhsulların daşınması üçün təxirəsalınmaz tədbirlər görsünlər. (5)

Aparılan tədqiqatlar sübut edir ki, dəmir yolundakı işlər sonralar da diqqət mərkəzində olmuş və bu sahədə olan nöqsanların aradan qaldırılması üçün ən sərt və qəti tədbirlər görülmüşdür. Belə ki, 1979-cu ilin 9 ayı ərzində vaqonların vaxtından çox yüklü vəziyyətdə qalması və vaxtında boşaldılmaması ucbatından 27540 vaqon istifadədən kənarada qalmış, nəticədə 1314min ton xalq təsərrüfatı yükü daşınmamışdır. Vaqonların daha çox əlavə yük altında qalması əsasən bazar və bayram günlərində şin, sintetik kauçuk, superfosfat sintetik yuyucu vasitələri zavodlarında, "Orqsintez", "Kimyasənaye" Birliklərində, Dövlət Kənd Təsərrüfatı Texnikası Komitəsi, Azərbaycan SSR neft emalı və neft kimyası Nazirliyində, Kənd təsərrüfatı nazirliyində və Tədarük Nazirliyi müəssisələrində özünü göstərmişdir.

Bütün bunları nəzərə alan Azərbaycan KP MK-sı və Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti vaqonların nəzərdə tutulan yüklərin daşınması işində daha optimal şəkildə istifadə edilməsinə cəlb edilməsinin təmin edilməsini, vaqonların yüklənməsi və boşaldılması işinin müəyyən edilmiş normada təşkil olunmasını, Tədarük Nazirliyinin, Kənd Təsərrüfatı Tikintisi Nazirliyinin, Azərbaycan SSR Neft emalı və Neft Kimya Sənayesi Nazirliyinin, Dövlət Kənd Təsərrüfatı Texnikası Komitəsinin, "Kimyasənaye" və "Orqsintez" Birliklərinin, Sintetik Yuyucu vasitələri, Superfosfat, Sintetik Kauçuk, Şin, habelə digər nazirlik və Birliklərin, müəssisə və təşkilatların dəmir yollarındakı vaqonların dərhal və təxirəsalınmadan boşaldılmaları üçün bütün və hər cür tədbirlərin görülməsini zəruri hesab edirdi.

Aydındır ki, Azərbaycan KP MK-nın və Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin qəbul etdiyi belə qərarlar respublikada dəmir yollarının inkişafında çox böyük rol oynayırdı. (6)

Haqqında söz gedən məsələdən danışarkən qeyd edilməlidir ki, dəmir yolundakı, vəziyyətin daha da yaxşılaşdırılması nisbətən sonrakı dövrlərdə də həm SSRİ, həm də respublika rəhbərliyinin diqqət mərkəzində olmuş, bu məsələlərə aid bir sıra taleyüklü qərarlar qəbul edilmişdir. Belə ki, Sov. İKP MK-nın 30 dekabr 1979-cu il tarixli "1980-cı ildə dəmir yolunda inkişafın təmin edilməsi tədbirləri haqqında" qərarına uyğun olaraq Azərbaycan KP MK Büosunun 25 yanvar 1980-cı il tarixli iclasının 127 №li Protokolundan məlum olur ki, 1970-1980-cı illərdə dəmir yollarının texniki cəhətdən yenidən qurulmasına 250 mln. manat vəsait xərclənmiş, 25 iri obyekt tikilmiş və yenidən qurulmuş, 77 km. yeni dəmir yol xətti çəkilmiş, 312 km.lik sahə elektrikləşdirilmiş, 330 km.lik yol avtomatik blokirovka sistemi ilə təchiz edilmiş, 1158 elektrik mərkəzləşdirilmiş göstəricisi olan ötürücülər, hesablayıcı yol mərkəzi təşkil edilmişdir.

Bütün bunlarla bərabər Azərbaycan KP MK Bürosu belə hesab edir ki, bu sahədə bir sıra ciddi nöqsanlar hələ də qalmaqdadır. Belə ki, 1976-1980-cı illər üçün dəmir yolunda yük dövriyyəsinin artımı 5,2% əvəzinə 2,1% artmışdır. 1976-1979-cu illər ərzində yük dövriyyəsində geriləmə planda nəzərdə tutulduğundan 4,9 % çox olmuşdur. Yük vaqonlarından istifadənin bir qədər yaxşılaşmasına baxmayaraq, onların 1976-1979-cu illərdə boşdayanma halları iki qat artmış, vaqonlqrın dövriyyəsi bir sutka gecikmişdir. Tikinti – montaj işlərini orta hesabla 60 % yerinə yetirən Azərbaycan dəmir yolu yol tikinti, "Zaqafqaziyatranstikinti", "Azərbaycantranstikinti" trestlərinin müəssisələri tərəfindən dəmir yolları obyektlərinin tikintisində çox böyük geriləmə hallarına yol verilmişdir.

Bütün bunları nəzərə alan Azərbaycan KP MK-sı qərara alırdı ki, Azərbaycan Dəmir yolları rəhbərliyi və "Azərbaycantranstikinti" tresti Dövlət Plan Komitəsi, Respublika Təchizat Komitəsi, eləcə də digər əlaqədar nazirliklər və birliklər tərəfindən dəmir yolu obyektlərinin sonrakı inkişafı üçün təşkilat-texniki tədbirlər kompleksini hazırlayıb həyata keçirsinlər. (7)

Aydındır ki, dəmir yollarında olan nöqsanların aradan qaldırılması istiqamətində nəzərdə tutulan bu səpkili tədbirlər, respublika rəhbərliyi səviyyəsində qəbul edilən qərarlar nöqsanların daha tez və səmərəli şəkildə aradan qaldırılmasına, irəliləyişə səbəb olurdu.

1980-cı ildə H.Əliyev cənablarının təklifi ilə Şirvan çeşidləmə stansiyasının tikintisinə başlanıldı. Bu stansiya təkcə Azərbaycanda yox, həm də o zamanlar üçün bütün SSRİ Yollar Nazirliyi səviyyəsində ən böyük çeşidləmə stansiyalarından biri oldu. O zaman SSRİ üçün son dərəcə əhəmiyyətli olan bu stansiyanın sutkada 60 cüt qatarı qəbul edib – göndərmək imkanı vardı. (1, s.21)

Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, Azərbaycan dəmir yolunda sərnişinlərin daşınması və onlara qulluq edilməsi də həmişə respublika rəhbərliyinin diqqət mərkəzində olmuşdur. Belə ki, Azərbaycan KP MK-nın 1972-ci il 22 avqust tarixli Büro iclasının 48 №li Protokolundan aydın olur ki, 1972-ci ilin iyulunda Noraşen – Bakı dəmir yolunda aparılan yoxlama zamanı 229 biletsiz sərnişin aşkar olunmuşdur. Ümumiyyətlə aydın olur ki, dəmir yollarında sərnişinlərin biletsiz daşınmaları, onlara stansiyalarda çox açağı səviyyədə qulluq göstərilməsi və s. neqativ cəhətlər çox yayılmışdır. Lakin belə neqativ cəhətlərin aradan qaldırılması üçün ciddi tədbirlər görülürdü.

Respublikanın şimal-qərb zonasında yaşayan əhalinin həyat şəraitinin yaxşılaşdırılması, həmçinin bu regionun iqtisadi inkişafında son dərəcə önəmli hadisələrdən biri də Yevlax – Balakən dəmir yolu xəttinin 1980-cı ildən başlanan tikintisi olmuşdur.

Çətin dağlıq relyefi olan bu sahədən keçən 165 km.-lik dəmir yolu xəttinin tikintisi zamanı 6 yeni stansiya və vağzal binaları (Balakən, Zaqatala, Qax, Şəki, Səbuhi, Xanabad), yaşayış evləri, uşaq bağçası, məktəb binası inşa edilimiş və bütün tikinti işləri 1985-ci ildə başa çatdırılmışdır. (1, s.21)

Həmçinin, 1970-ci illərin sonlarında uzunluğu 26 km. olan Ağdam – Xankəndi dəmir yolu xəttinin də Ulu Öndətimizin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə tikilməsinə başlanılmış və 1977-ci ildə istifadəyə verilmişdir. Bu dövrlərdə Ələt-Astara, Naxçıvan-İmişli və digər sahələrdəki stansiyalarda yoldəyişdirici və işarəvermə qurğuları tam dispetçer mərkəzlərinə qoşulmuşdur. Belə neqativ cəhətlərin aradan qaldırılması Azərbaycan dəmir yolları idarəsinin rəhbərliyi qarşısında vacib bir tələb kimi qoyulmuşdu. (3)

Azərbaycan Dəmir Yolu inkişaf etdikcə lokomotoiv parkının yeniləşməsi prosesi də aydındır ki, davam etdirilirdi. Belə ki, sonrakı illərdə İmişli –Mincivan – Culfa, Yevlax – Balakən sahələrində işlədilməsi nəzərdə tutulan 6000 və 9000 at gücünə malik 22 ədəd 2 TEİOM, 24 ədəd 3TEİOM seriyalı teplovozlar və 4600 Kvt (6256 at qüvvəsi) gücə malik olan və müasir tələblərə cavab verən 40-dan çox VLİM seriyalı elektrovozlar alındı (1, s.32). Yeni lokomotivlər və elektrik qatarları alındıqca, depolarda təmir texnologoyasının inkişaf etdirilməsi üçün rekonstruksiyalar aparılmış və yeni sexlər tikilib istifadəyə verilmişdir.

1978-1979-cu illərdə Biləcəri lokomotiv deposunda elektrovozların cari təmiri üçün elektrovoz sexi inşa olunmuşdu. Bu sexlər isə lokomotivlərin təmirdə boş dayanmasını azaltmaq məqsədinə xidmət edirdi. 1979-1982-ci illərdə Gəncə lokomotiv deposunda yeni elektrovoz sexi tikilib istifadəyə verilmişdir. 1979-cu ildə sutka ərzində 60 ədəd elektrovoza texniki baxış keçirməyə imkanı olan Şirvan dövriyyə deposu tikilmiş, bununla da texniki baxışda boş dayanmanın vaxtı xeyli azalmışdır.

Azərbaycan Dəmir Yolunun vaqon təsərrüfatının inkişaf illəri də 1969-cu ildən sonra başlanmışdır. Belə ki, 1969-cu ilədək vaqon təsərrüfatı cəmi 2 vaqon deposu və bir yuyucu – buxarlayıcı stansiyadan ibarət olduğu halda, 1970-ci illərdə artıq 9 vaqon deposu və 1 yuyucu – buxarlayıcı stansiya fəaliyyət göstərirdi.

Keçmiş SSRİ Respublikalarının cəmi bir neçəsində konteynerlərin təmiri üzrə depo olduğu halda, 1975-ci ildə Bakıda konteynerlərin təmiri üzrə ixtisaslaşmış müasir texnologiyalı depo tikilib istifadəyə verilmişdir. Bu deponun tikilməsi və istifadəyə verilməsi ilə cari ilin plan üzrə 10300 və əsaslı plan üzrə 3600 universal konteynerlərin təmiri üçün şərait yarandı və 35 nəfər ixtisaslı mütəxəssis işlə təmin olundu.

Azərbaycan Resublikası kənd təsərrüfatı məhsulları istehsal edən zəngin ölkə olmasına baxmayaraq, dəmir yolunda o vaxt texniki cəhətdən zəif, cəmi 37 ədəd refrijatoru istismar edən vaqon deposu fəaliyyət göstərirdi. Ələt refrijator və Gəncə vaqon depolarında yük vaqonlarının, həmçinin refrijator seksiyalarının əsaslı təmir texnologiyası tətbiq edilməsi nəticəsində əhəmiyyətli nailiyyətlərə imza atıldı.

Nəticə. Bəli, 1969-cu ilə qədər Azərbaycanın dəmir yolunda yaranmış vəziyyəti Ümumittifaq səviyyəsi ilə müqayisə etsək, xeyli dərəcədə geriliyin şahidi olarıq. Bu gerilik yuxarıda göstərilən faktlarda özünü kifayət qədər qabarıq şəkildə göstərir. Lakin Ulu Öndərimizin hakimiyyətə gəlişindən sonra bu sahədə görülən əhəmiyyətli tədbirlər nəticəsində digər sahələrdə olduğu kimi dəmir yolu sahəsində də önəmli nailiyyətlərə imza atılmışdır. Təbii ki, bu da xeyli dərəcədə ümumiyyətlə götürdükdə xalq təsərrüfatında baş verən inkişafla, tərəqqi ilə bağlı idi.

ƏDƏBİYYAT

1. Məmmədov Z. Heydər Əliyev və Azərbaycan dəmir yolları. Bakı:1999, "Azərnəşr", 304 s.
2. Vətənə, xalqa, dövlətə həsr olunmuş 30 illik fəaliyyət salnaməsi (1969-1999). Heydər Əliyevin rəhbərliyi altında Azərbaycanın 30 illik inkişaf və tərəqqi yolu. "Azərbaycan Dəmir yolu". Bakı,1999, 24s.
3. AR Pİİ SSA, f.1, siy. 59, iş 76. V.99- 100, 102
4. AR Pİİ SSA. F.1. Siy. 59. İş 105. V.1-5, 22-29, 213, 237,239
5. AR Pİİ SSA f.1. Siy. 64. İş 30. V. 15-17, 21-24
6. AR Pİİ SSA f.1. Siy.66. İş 100. V. 201, 205 - 207
7. AR Pİİ SSA f.1. Siy.67. İş 24. V.87-90, 205, 207-208
8. Промышленность, транспорт и связь в Азербайджане. Постановление бюро и секретариата ЦК КП Азербайджана (июль 1969-ноябрь 1982). Т.II (февраль 1972-декабрь 1974). Баку: 1972, 340 с.

ИЛЬГАР АБДУЛЛАЕВ
Учитель истории Школьно-лицейного комплекса Наримановского района города Баку, доктор философии по истории, Заслуженный учитель

ИЗ ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ (1969-1982 гг.)

В этой статье, «Из истории развития железной дороги в Азербайджане (1969-1982 гг.)» конкретными фактами показывается слабое развитие железной дороги в связи с отстованием промышленности и сельского хозяйства республики от Всесоюзного уровня до назначения на руководство страны Общенационального уровня. должности республики Всеобщего лидера Г. Алиева. В статье нашло отражение то, что только после назначения на руководство Великого сына народа господин Г.Алиева начались значительные шаги вперед и в развитии железной дороги как и в других отраслях страны.

Ключевые слова: Азербайджан, транспорт, железные дороги, Гейдар Алиев, развитие.

ILGAR ABDULLAYEV
History teacher of the School Lyceum Complex of Narimanov district of Baku city, Doctor of Philosophy in History, Honored Teacher

FROM THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY IN AZERBAIJAN (1969-1982)

In the article "From the history of the development of the railway in Azerbaijan" in has been mentioned with concrete facts that railway like industry and agriculture stayed behind the level of the Soviet Union according to its indicators until our great nationwide lider H.Aliyev was appointed as the leader og our country. But only after H.Aliyev's coming to power remarkable changes look plase in the development of the railway in Azerbaijan

Keywords: Azerbaijan, transport, railways, Heydar Aliev, development.

Məqalənin redaksiyaya daxil olduğu tarix: 01 oktyabr 2025-ci il.
Məqalənin çapa qəbul olunma tarixi: 15 oktyabr 2025-ci il.
Rəyçilər: t.e.d. İbrahim Zeynalov, t.e.d. Qabil Əliyev.