

AZƏRBAYCANDA DƏMİR YOLU VƏ RABİTƏNİN İNKİŞAF TARİXİ (1969-1982)

İLQAR ABDULLAYEV

*Tarix üzrə fəlsəfə doktoru, Əməkdar müəllim,
Bakı Dövlət Universiteti "Azərbaycan tarixi"*

*(Humanitar fakültələr üçün) kafedrasının
doktorantı*

E-mail: ilqar.heyderoglu@mail.ru

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 günü hesab olunur. O vaxtdan ötən 143 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 Əliyevin respublikamıza rəhbərlik etdiyi dövrə təsadüf edir. Belə ki, bu illərdə istehsalatda əsas fəaliyyətlə yanaşı, 14300 texniki yeniləşmə metodları tətbiq edilmiş və bunlar dəmir yolunun bütün sahələrini əhatə etmişdir [1,səh.9].

1969-cu ilə qədər olan dövrdə bütün SSRİ miqyasında dəmir yolları sistemində elektricləşmə, 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 ayaqlaşma 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 Əliyevin 1969-cu ildə hakimiyyətə gəlişi ilə hər şey kökündən dəyişildi. Belə ki, sənayenin bütün sahələrində inkişaf, çiçəklənmə adı gözlə də görünürdü. Təbiidir ki, bu inkişaf sənayenin ən aparıcı sahəsi olan 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.Əliyevin dəmir yollarına verdiyi əhəmiyyət tezliklə özünü göstərdi.

Öncə qeyd edilməlidir ki, dəmir yolları üçün ən əsaslı sayılan yol təsərrüfatının və stansiyaların in-

kişafı ön plana çəkildi. Bunu gündən - günə artan yük həcmi və bununla əlaqədar yolun 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,səh. 20].

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 təsərrüfatına aid olan və Avropa Birliyi tərəfindən maliyyələşdirilən Poylu və Tovuz körpülərinin əsaslı rekonstruksiyası və yenedən 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 sayılı Kürək-çay, 260 sayılı Mincevan yol – maşın stansiyalarının təşkili, Şəmkir karxanasında illik gücü 400 min m² olan səyyar daşdoğrayan çeşidləyici qurğunun (PDSU) quraşdırılması da bu dövrə aiddir.

Danışdığımız dövrdə Güzdək stansiyasında sərnişin vaqonlarının ehtiyatda saxlanması 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.

Azərbaycan Dəmir Yolunda stansiya təsərrüfatının tikintisi və inkişafı ən önəmli yer tutur. Əgər 1969-cu ilə qədər dəmir yolunda 159 stansiya var-dısa, indi bunların sayı 176-ya çatdırılmışdır. Bu dövrdə 17 yeni stansiya tikilib istismara verilmişdir. Bunların sırasında Dübəndi, Şirvan, Güzdək – neft-doldurma kimi nəhəng stansiyalar və yeni xətlər tək-cə dəmir yolu üçün yox, bütövlükdə respublika və Cənubi Qafqaz regionu üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb

edən əlamətdar hadisələr kimi tarixə yazılmışdır.

1980-ci ildə H.Əliyevin şəxsi təklifi ilə Şirvan çeşidləmə stansiyasının tikintisinə başlandı. 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 var idi [1,səh. 21].

Respublikanın şimal – qərb zonasında yaşayan əhalinin həyat şəraitinin yaxşılaşdırılması, həmçinin bu regionun iqtisadi inkişafında son dərəcə önəmli hadisələrdən biri olan Yevlax – Balakən dəmir yolu xəttinin 1980-ci 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 edilmiş və bütün tikinti işləri 1985-ci ildə başa çatdırılmışdır [1,səh.21].

Həmçinin, 1970-ci illərin sonlarında uzunluğu 26 km. olan Ağdam – Xankəndi dəmir yolu xəttinin də Ulu Öndərimizin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə tikilməsinə başlanmış və 1977 – ci ildə istifadəyə verilmişdir. Bu dövrlərdə Ələt – Astara, Naxçıvan – İmişli və digər sahələrdəki stansiyalarda yoldəyişdirici və işarəvermə qurğuları tam dispetçer mərkəzləşməsinə qoşulmuşdur.

1969 – 1982-ci illər dəmir yolunda sərnişin daşınma işinin əsl inkişaf dövrü hesab olunur. Dəmir yolu stansiyalarının rekonstruksiyası və tikintisi ilə yanaşı, burada yeni müasir tipli vağzal binalarının inşası sürətlə aparılırdı. 1970 –ci illərdə Sumqayıt – şəhər, Sabunçu, Görən, Ağstafa, Şirvan, Ucar, Gəncə, Tovuz, Qazax, Kürdəmir, Baş Ələt, Poylu stansiyalarında yeni vağzal binaları məhz Ulu Öndərin şəxsi nəzarəti altında tikilmişdir [1,səh.27].

Heydər Əliyev 1969-cu ildə hakimiyyətə gələndən sonra Daşburun, Horadiz, Bərdə, Ağdam, Xankəndi stansiyalarında da müasir tipli vağzal binaları, eləcə də Culfa stansiyasında xaricdən gəlib –gedən sərnişinlər üçün yeni vağzal binası və qonaq evləri tikilib istifadəyə verilmişdir ki, bu faktlar da onun dəmir yolları şəbəkəsinin genişləndirilməsinə necə əhəmiyyət verdiyini təcəssüm etdirir. 1970-ci illərdə respublikamıza sərnişin axını güclənmişdi. Bu da şübhəsiz ki, respublikamızda o dövrlərdə olan ümumi iqtisadi inkişafı bağlı idi. Ona görə də respublikamızda yeni müasir tipli vağzalın tikilməsinə ciddi ehtiyac yaranmışdı. Buna görə də 1978-ci ildə yeni Bakı sərnişin vağzal kompleksini tikilib istifadəyə verildi.

1960-cı illərdə dəmir yolunun lokomotiv parkının imkanları olduqca aşağı səviyyədə idi. Buna görə də respublikada yüklərin əksər hissəsi Şimali Qafqaz və Zaqafqaziya dəmir yoluna (Gürcüstan) məxsus lokomotivlərlə daşınırdı. Həmin lokomotivlər Şimaldan Biləcəri stansiyasına qədər, Qərbdən isə Ucar stansiyasına qədər hərəkət edirdi [1,səh.30]. Ümumiyyətlə götürdükdə, bu dövr keçmiş SSRİ dəmir yollarında paravoz və teplovozların müasir tipli elektrovozlara əvəz olunması illəri idi.

1969-1970-ci illərdə Bakı – Ucar sahəsi elektriklişdirildikdən sonra Azərbaycan dəmir yolunda artan yük dövriyyəsinə təmin etmək üçün artıq tələbatı ödəməyən teplovozların daha güclü lokomotivlərlə əvəz edilməsinə kəskin ehtiyac duyulurdu.

1971-ci ildə Heydər Əliyevin SSRİ hökumətinə müraciətindən sonra Azərbaycan Dəmir Yoluna 3660 Kvt və ya 5712 at gücünə malik VL8,VL10, VL 15, VL 22 seriyalı elektrovozlara gətirildi və nəticədə dəmir yolunun istismar işinin səviyyəsi, qatarların orta çəkisi və sürəti artdı. Hərəkət cədvəlinə əməl olunması təmin edildi, dəmir yolunun iqtisadi göstəriciləri yaxşılaşdı [1,səh.32].

1970-ci ildən başlayaraq şəhəratrafi elektrik qatarları müasir tələblərə cavab verən, yeni seriyalı EP2 elektrik qatarları ilə əvəz edilməyə başlandı. Yeniləşmə prosesi 1982-ci ilə qədər davam etdi. Həmin illərdə 75 seksiya EP2 seriyalı elektrik qatarı alındı.

Bu dövrdə stansiyalarda çeşidləmə işləri üçün müasir teplovozlara kəskin ehtiyac duyulurdu. Bununla əlaqədar, 1969-cu ildən başlayaraq, 1987-ci ilə qədər 1200 at gücünə malik 100-dən çox yeni TEM2 seriyalı teplovozlara alındı. Bundan başqa, Azərbaycan Dəmir Yolu daha müasir – Çexoslovakiyada istehsal olunmuş 1350 at gücündə 50 ədəd ÇME3 seriyalı teplovozlara təmin olundu.

Azərbaycan Dəmir Yolu inkişaf etdikcə lokomotiv parkının yeniləşməsi prosesi 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 teplovozlara və 4600 Kvt (6256 at qüvvəsi) gücə malik olan və müasir tələblərə cavab verən 40-dan çox VLİM seriyalı elektrovozlara alındı [1,səh.33].

Yeni lokomotivlər və elektrik qatarları alındıqca, depolarda təmir texnologiyasının inkişaf etdirilməsi üçün rekonstruksiyalar aparılmış və yeni sexlər tikilib istifadəyə verilmişdir.

1978-1979-cu illərdə Biləcəri lokomotiv deposunda elektrovozlara cari təmiri üçün elektrovoz sexi inşa olunmuşdu. Bu sexlər isə lokomotivlərin təmirdə boş dayanmasını azaltmaq məqsədinə xidmət edirdi.

1979-1982-ci illərdə Gəncə loko boş dayanma deposunda yeni elektrovoz sexi tikilib istifadəyə verilmişdir.

1979-cu ildə sutka ərzində 60 ədəd elektrovoza texniki baxış keçirməyə imkanı olan Şirvan döviyyə deposu tikilmiş, bununla da texniki baxışda boş dayanmanın vaxtı xeyli azalmışdır.

Azərbaycan Dəmir Yolunun vaqon təsərrüfatının inkişaf illəri 1969-cu ildən sonra başlanmışdır. Belə ki, 1969-cu ilədək vaqon təsərrüfatı cəmi 2 vaqon deposu və bir yuyucu – buxarlayıcı stansiyadan ibarət ibarət olduğu halda, 1982-ci ildə artıq 9 vaqon deposu və I 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 Respublikası kənd təsərrüfatı məhsulları istehsal edən zəngin ölkə olmasına baxmayaraq, dəmir yolunda o vaxt texniki cəhətdən zəif, cəmi 37 ədəd refriqatoru istismar edən vaqon deposu fəaliyyət göstərirdi. Ələt refriqator və Gəncə vaqon depolarında yük vaqonlarının, həmçinin refriqator seksiyalarının əsaslı təmir texnologiyası tətbiq edilmişdi.

Bu depolarda vaqonların təmirinin aparılması nəticəsində 3 il ərzində 2 mln. –dan artıq Amerika dolları məbləğində vəsaitə qənaət olunmuşdur.

Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun İşarəvermə və rabitə təsərrüfatı da son illər texniki tərəqqi yolu keçmişdir. Dəmir yolunun bir çox sahələrində avtoblokirovka, yoldəyişən və siqnalların elektrik mərkəzləşməsi, dispetçer mərkəzləşməsi qurğuları quraşdırılmışdır. Hal - hazırda Azərbaycan Dəmir Yolunun 2117,6 km. ərazisi işarəvermə və rabitə qurğuları ilə təchiz edilmişdir.

1971-1975-ci illərdə Azərbaycan dəmir yolu üzrə sərnişin daşınması 23%, lokomotivlərin məhsuldarlığı 25,7%, qatarların orta brutto çəkisi 8,2%, vaqonların orta gündəlik məhsuldarlığı 6,9% artmış və vaqon döviyyəsi 3,8% qısaldılmışdır [2,səh.28].

Ümumiyyətlə götürükdə dəmiryol nəqliyyatında yük döviyyəsi nəzərdə tutulan 16% artıma qarşı

29%-ə çatmışdır. Dəmir yolunda əmək məhsuldarlığı planda nəzərdə tutulan 17%-ə qarşı 21% artmış və yük döviyyəsi artımının 73%-i bu hesaba əldə edilmişdir [3,səh.68].

1960-cı illərin göstəricilərinə görə Azərbaycanda rabitənin vəziyyəti qənaətbəxş deyildi. Təkcə onu xatırlamaq kifayətdir ki, 1956-1970-ci illərdə respublikada rabitə sahəsinə kapital qoyuluşunun ümumi həcmi 69,24 mln. rubl təşkil etmişdir. 1969-cu ildə respublikada o dövrün yeni texnologiyası olan kordinat sistemli ATS-lər telefon şəbəkələrinin cəmi 0,9 %-ni təşkil edirdi [4,səh. 9]. Əgər 1966-70-ci illərdə rabitə üzrə gəlir 175 mln. rubl idisə, 1971-1975-ci illərdə bu rəqəm 269 mln. rubl olmuşdur. Respublikada, o cümlədən Bakı şəhərində rabitə sahəsində çoxlu problemlər mövcud idi və bu problemlər həll olunmur, əksinə getdikcə artır, rabitə dövrün tələblərinə cavab vermirdi. Yaşayış binaları telefonlaşdırılmadan istifadəyə verilirdi. Bakı şəhər sakinlərinin hər 100 nəfərinə orta hesabla 6 telefon düşürdü ki, bu da keçmiş Sovetlər İttifaqında ən aşağı göstərici idi.

Əsas iqtisadi göstərici sayılan tarif gəliri 41 mln. rubl, mənfəət 12 mln. rubl, əsas fondların dəyəri 60 mln. rubl idi. Rentabellik səviyyəsi 16,1 % olmuşdu. Rabitədə inkişafın zəif olması rabitəçilərin rifah halına mənfi təsir göstərirdi. Onların sosial vəziyyəti ağır - əmək hüququ az, mənzil problemi böyük idi.

Respublikada 70-80-ci illərdə bu sahənin də inkişafına xüsusi diqqət yetirilmişdir. Rabitə - telefonlaşdırma sistemi sahəsində çox ciddi tədbirlər görülmüşdür. Bu illərdə xalq təsərrüfatına və əhaliyə rabitə xidməti xeyli yüksəlmişdir. Görülən tədbirlər nəticəsində rabitə xidməti xeyli yaxşılaşmış və respublikanın şəhərlərində, rayon mərkəzlərində və kənd yerlərində telefon stansiyalarının tutumu 553 min nömrəyə çatmışdır.

Əgər 1970-ci ildə respublikada poçt, teleqraf və telefon müəssisələrinin sayı 1555 idisə, bu rəqəm 1987-ci ildə 1901 olmuşdur. O cümlədən, kənd yerlərində bu rəqəm 1171 və 1429 olmuşdur. Burada qeyd etmək istərdim ki, 1987-ci il bilavasitə başlıqda qeyd edilən dövrədən bir qədər kənara çıxsa da hadisələrin inkişaf dinamikasına uyğun gəldiyinə görə bu rəqəmin də göstərilməsi məqsədəuyğun sayılmışdır.

Təkcə 1971-1975 –ci illərdə şəhər və rayon mərkəzlərində, kənd yerlərində 51000 nömrəlik avtomat telefon stansiyaları işə salınmışdır.

Rabitə xidməti hesabına dövlət büdcəsinə gələn gəlir də xeyli artmışdır. Bu da əsasən rabitə xidmətinin keyfiyyətinin getdikcə yüksəlməsi ilə bağlı idi. Rabitənin bütün növlərinin daha da inkişaf etdiril-

məsinə xüsusi diqqət yetirilmişdir. Rabitə növləri ilə xidmətlərin həcmnin artırılması daim diqqət mərkəzində olmuşdur. Təkcə 1981-1985-ci illərdə əhaliyə rabitə növləri ilə xidmətlərin həcmnin 1,3 dəfə artırılması, ümumi uzunluğu 600 km. olan yeni şəhərlərarası kabel xətlərinin çəkilməsi planlaşdırılmışdı. Həmçinin bu illərdə şəhərlərarası telefon kanallarının təqribən 1,7 dəfə, şəhərlərdə və kənd yerlərində telefonların sayının 1,3 dəfə artırılması nəzərdə tutulmuşdu.

Rabitə xidmətlərindən gələn gəlir 1970-ci ildə 41,3 mln. manat olmuşdusa, bu rəqəm 1985-ci ildə 119,3 mln. manata çatmışdı. Təkcə 1970-ci ildə rabitə xidməti vasitəsilə 120 mln. məktub, 547 mln. qəzet və jurnal, 1,2 mln. bağlama müxtəlif ünvanlara göndərilmişdir [5,səh. 130]. Rabitə xidmətinin bu növünə diqqətin artırılması daha böyük uğurlara gətirib çıxarmışdır.

70-80-ci illərdə telefonlaşdırma işində də xeyli iş görülmüşdür.

1970-ci ildə respublikada ümumi telefon xəttində birləşən telefon aparatlarının sayı 185,1 min ədəd olduğu halda, bu rəqəm 1982 –ci ildə 582,9 min ədədə çatmışdı.

Qeyd edilən dövrdə şəhərlərarası telefon stansiyalarının sayı da artaraq 27-dən 670-ə çatmışdır. Rabitə sisteminin mühüm sahələrindən biri olan radioqəbulədiçi xidməti olmuşdur. Bu sahə respublikada daha geniş əhatə dairəsinə malikdir və həm respublikadaxili, həm də respublikadan kənarında baş verən müxtəlif səpkili hadisələr haqqında əhalinin məlumatlandırılmasında mühüm rol oynamaqdadır.

Göstərilməlidir ki, respublikanın sosial – iqtisadi həyatında başlıca rol oynayan infrastruktur sahələrindən biri kimi rabitə xidməti və onun müxtəlif sahələrinin inkişafına sonrakı illərdə də mühüm əhəmiyyət verilib.

Bütün göstərilənlərlə yanaşı bu sahədə çətinliklər və nöqsanların olması da ayrıca olaraq qeyd edilməlidir.

Telekommunikasiya və rabitəyə çox böyük önəm verən Ulu Öndərimiz bu barədə deyirdi: “Telekommunikasiya, rabitə, əlaqə böyük əhəmiyyətə malik olan bir sektordur. Bu sektorda bizim nailiyyətlərimiz Azərbaycanın iqtisadi əlaqələrini, insani əlaqələrini, bütün dünya ölkələri ilə əlaqələrini və bütün Azərbaycan Respublikasının həyata keçirəcəyi siyasəti dünya miqyasında bildirməsi üçün çox əhəmiyyətlidir.” [6] H.Əliyev haqlı olaraq bildirirdi ki, müasir informasiya – kommunikasiya texnologiyaları sisteminə malik olmayan hər hansı bir dövlətin iqtisadi imkanlarından

söhbət belə gedə bilməz. Ulu Öndərimiz hakimiyyətə gəldiyi elə ilk vaxtlarda, 1970-ci il iyun ayının 24-də Azərbaycan KP MK –nın bürosunda “Respublikada rabitə vasitələrinin vəziyyəti və gələcək inkişafı üzrə tədbirlər haqqında” məsələni müzakirəyə çıxardı və buradaca bu vacib məsələ haqqında xüsusi qərar qəbul edildi. Bundan sonra respublikanın hər yerində, o cümlədən paytaxt Bakı şəhərində rabitə qurğularının və avtomat telefon stansiyalarının tikintisi üçün əlverişli şərait yarandı. Xüsusi olaraq göstərilməlidir ki, görülmüş tədbirlər nəticəsində cəmi bir il ərzində Bakının telefon rabitə sisteminin ortatutulmuş şəbəkə səviyyəsinə yüksəltmək üçün altırəqəmli nömrələnmə sistemi tətbiq edilərək, şəbəkədə yeni-yeni telefon stansiyalarının tikintisinə imkan yarandı. Bakıda telefon şəbəkəsinin problemlərinin həllini ən vacib məsələlərdən sayan Ulu Öndərimizin bilavasitə təşəbbüsü ilə MK və Nazirlər Soveti 1974-cü il avqustun 30-da “Bakı şəhərində telefon rabitəsinin vəziyyəti və onu sürətlə inkişaf etdirmək tədbirləri haqqında” yeni bir qərar qəbul etdi. Bu qərara əsasən Bakıda ümumi tutumu yüz altmış dörd min dörd yüz nömrəyə çatan və o dövr üçün müasir olan müxtəlif avtomat telefon stansiyalarının tikilməsi demək idi. Aydın ki, bu qərarın qəbulu ilə rabitə sahəsində bütün problemlərin həllini gözləmək sadələşmələr olardı. İndi bütün tikiləcək ATS binaları üçün torpaq sahəsi ayrılmalı, binalar və ATS-lər layihələşdirilməli, həmin layihələr SSRİ Plan Komitəsində təsdiq olunmalı, Moskvadan telefon stansiyaları üçün avadanlıqlar alınmalı idi. Aydın ki, respublikamızda, eləcə də Bakı şəhərində bütün bu nəhəng işlərin görülməsinə məhz Heydər Əliyevin SSRİ mərkəzi dairələrində böyük nüfuzu sayəsində mümkün olurdu. [6]

Haqqında sözügedən dövrə aid müvafiq sənədlərin tədqiqi göstərir ki, uzun müddət – eləcə də həm istehsal və həm də sosial infrastrukturun maddi – texniki bazası zəif olmuşdur. SSRİ dövründə bu sahənin inkişaf etdirilməsinə əsaslı vəsait qoyuluşu olduqca az olmuşdur. Bu sahədə də müttəfiq respublikaların, o cümlədən Azərbaycanın da hüquqları pozulurdu. Yalnız Ulu Öndərimiz Heydər Əliyevin mərkəzdə olan şəxsi nüfuzu, təsiri nəticəsində respublikamız yuxarıda göstərilən faktlardan göründüyü kimi rabitənin inkişafında xeyli uğurlara nail olmuşdur.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Məmmədov Z. *Heydər Əliyev və Azərbaycan Dəmir yolları*. Bakı., 1969; "Azərnaşr", 1999, 304 səh.

2. "Doqquzuncu və onuncu beşillik Sovet Azərbaycanının 60 ildə iqtisadi və sosial tərəqqisində mühüm mərhələdir" mövzusunda *Beynəlxalq Elmi konfransın materialları*. Bakı., 1980.

3. Nadirov A.A., Əbdürrəhmanov B.E., Nəbiyev N.Ə., *Sənaye istehsalının ərazi üzrə təşkilinin təkmilləşdirilməsi problemləri*. Bakı., 1977; "Elm", 83 səh.

4. *Heydər Əliyev və Azərbaycan Rabitəsi. Azərbaycan Respublikası Rabitə Nazirliyi*. Bakı – 2002, 224 səh.

5. Zeynalov İ.X. *Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafı. XX əsrin II yarısında*. Bakı., 2004, "Azərnaşr", 326 səh.

6. *Xalq qəzeti*. 1 may 2013 – cü il.

XÜLASƏ:

Bu məqalədə 1969-1982-ci illərdə Azərbaycanda dəmir yolu və rabitənin inkişafından danışılır. Göstərilməlidir ki, burada ölkəmizdə 1969-cu ildən əvvəlki dövrlərdə Azərbaycanda dəmir yolu və rabitədə yaranmış nisbətən o qədər də yaxşı olmayan vəziyyətdən də bəhs olunur.

Əvvəlki dövrlərdə olmuş çatışmazlıqların aradan qaldırılması işində Heydər Əliyevin rolu və xidmətləri də burada öz əksini tapmışdır.

Açar sözlər: *Heydər Əliyev, Azərbaycan, dəmir yolu, rabitə, inkişaf.*

ILQAR ABDULLAYEV,
Baku State University, doctoral student
of the chair of Az'rbaijan History
(for humanitarian fakulties),
Doctor Of Philosophy in history,
Honoured Teacher

SUMMARY:

This article deals with the development of the railway and communication in 1969- -1982s years in Azerbaijan. It must be stated that unpleasant situation in railway and communication by 1969 has found its reflection in this article too.

Heydar Aliyevs great roles and services in doing away all these shortcomings in previous times have been mentioned in this article as well.

Key words: *Heydar Aliyev, Azerbaijan, a railway, communication, development.*

ИЛЬГАР АБДУЛЛАЕВ,
Докторант кафедры «История Азербайджана»
Бакинского Государственного Университета,
доктор философии по истории, Заслуженный
учитель республики.

РЕЗЮМЕ:

В этой статье говорится о развитии железной дороги и связи в Азербайджане в 1969 – 82 гг. Нужно отметить, что в этой статье отмечено, что положение с железной дорогой и связью в 1969 г. было не на должном уровне.

В этой статье говорится о том, что в устранении этих недостатков, которые наблюдались в прошлых годах немаловажную роль сыграл Гейдар Алиев.

Ключевые слова: *Гейдар Алиев, Азербайджан, железные дороги, связь, развитие.*