

Müəllifi İlham Əliyevdir

Toğanalı-Kəlbəcər-İstisu avtomobil yolunun şah əsəri olan Murovdağ tunelinə axşam çatdıq...

24 saatlıq fasiləsiz iş prosesində gecə növbəsi yeni başlayıb...

Azərbaycanlılardan və türklərdən ibarət işçi heyətinin bir qismi saxtadan dal-dalanmaq üçün tikilən keçidlə dağların qoynuna - yataqxanaya qalxır, yeni gəzlər isə xüsusi təhlükəsizlik tədbirləri altında çalışmağa başlayırlar.

Nəhəng xüsusi təyinatlı maşınlar, ekskavatorlar, tunel hündürlüyündə iri texniki avadanlıqlar, dərinlikdə qazıntı üçün törədilən partlayışların sadası gecənin səssizliyinə pozur...

Dünyanın ən uzun tunneli sırasında olan Murovdağ tunelində gərgin iş günü davam edir...

Sürət, keyfiyyət, təhlükəsizlik...

"Proyapı" şirkətinin əməkdaşı, layihənin texniki nəzarət üzrə rəhbəri Sezgin Çakırla həmsöhbət oluruq. 32 illik yol, tunel, körpü inşaatı təcrübəsinə sahib olan Sezgin bəy Türkiyədə, İraqda, Kamerunda və digər ölkələrdə çalışıb. 6 ildir Azərbaycanda fəaliyyət göstərən həmsöhbətimiz 2021-ci ilin yanvarından Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgəsindədir. Şuşaya Zəfər yolunun çəkilişinin ilk günlərindən fəaliyyətə başlayan müsahibimiz son 6 aydır Toğanalı-Kəlbəcər-İstisu avtomobil yolu layihəsində çalışır.

Sezgin bəy məlumat verir ki, sol və sağ hissələrinin (sol hissəsi 11713,1 metr, sağ hissəsi isə 11691,9 metr) ümumi uzunluğu 23405 metr olacaq Murovdağ tuneli 3250 metr hündürlüyə malik Murovdağ zirvəsinin altı ilə keçir. Tunel iki istiqamətdən - giriş və çıxış nöqtələrindən paralel qazılır və tam ortada qazıntı işləri birləşərək, kəşimə nöqtəsində başa çatacaq. Murovdağ tunelinin hər iki hərəktə istiqaməti üzrə qazma, püskürtmə və kəmərləmə işləri tamamlanıb, sağ və sol hissələri birləşdirən 20 bağlantı yolu (keçid tunel) inşa edilib.

Tunel Azərbaycan və azərbaycanlılar üçün bir yeniliktir. Xarici ölkələrdə olarkən həsədlə baxdığımız bu nəqliyyat infrastrukturunu artıq mülkiyyətimizdə də yaradılır və özü də dünyanın ən uzun analoqları sırasına girir. Bu baxımdan əlbəttə ki, sadə vətəndaşın sadə sualları da yanar ki, yol inşaatçıları, adətən, onları gülməlişəyərək cavablandırırlar.

"Toğanalıdan Zəngəzur sərhədlərinədək yolları tuneləşdirmək olmazdı? Bu qədər əziyyətlə dəyərdimi?" sualımıza da əlavə təbəsümülə cavab verir Sezgin Çakır: "Bu tunellər hər bir yolun vacib prioriteti olan əsas məsələlərə - sürət, keyfiyyət və təhlükəsizlik tələblərinə tam cavab verir. Yeni tunellər olmasa, bu tələblər də ödənməyəcək. Sürətin yüksəkliyi zamana qənaət, keyfiyyəti yəni rahatlığı təmin edəcək, təhlükəsizlik isə insanların həyatını qoruyacaqdır. Bu bölgənin çox çətin relyefi var. Yolların aksəriyyəti sətirli, dolanbaclar, keçidlər, təhlükəli sürüşmə zonalarından ibarətdir. Prezident İlham Əliyev bu layihəyə qərar verərkən, çox böyük müdriklik edib, ən əsası Azərbaycanın sabahını düşünüb".

Ətraf edək ki, Azərbaycanda dağları dəlməklə tunel tikintisi təcrübəsi yoxdur. Yeganə istisna 1958-1960-cü illərdə Laçında inşa olunan 200 metrlik kiçik tuneldir. Növbəti sualımız da elə tunel təhlükəsizliyi ilə bağlıdır: "Bəs 3.250 metr hündürlükdə dağ silsiləsinin yüz minlərlə ton ağırlıqlı kütləsinin 24 km-lik tunel onillikləri boyu saxlaya biləcəkmiz?"

Bu prosesin peşəkar izahı verən Əyyub Hüseynov tunel tikintisində istifadə olunan yeni metodlar, yüklüylüyü paylamaqla azaltmaq təcrübəsi, müasir qazma üsulları, armaturlanma, yamacların bərkidilməsi, püskürdülme, betonlama və bu prosesin zəruri mərhələləri barədə geniş məlumat verir. Əsas əladığımız odur ki, bu tunellər onilliklərə yox, əsrlərə davam götərəcək. Zəfərimiz kimi əbəd olacaq!

(Əvvəlki qəzetin 29 noyabr tarixli nömrəsində)



Bakıdan Zəngəzura...



Əkrəm Tütüncü: "Sizin, bizim zəfər yoxdur, böyük türk dünyasının zəfəri var və bu zəfərin nəticələrini, hədəflərini gerçəyə çevirmək, - necə ki yollar, tunellər də bura aiddir, - bizim namus borcumuzdur, şərafət məsələsidir. Başqa cür ola da bilməz! Prezident İlham Əliyev Murovdağ tunelinin təməlini qoyanda tunelin girişlərində iki liderimizin şəkilləri ilə yanaşı çox böyük "Azərbaycan-Türkiyə bir candır" şüarı asılmışdır. "CENGİZ İnşaat" məhz bu sözün ruhuna uyğun sədaqətli işi qurur. Hər iki Prezidentə söz vermişik. Biz burada hər addımda Azərbaycan-Türkiyə qarداşlığının möhtəşəm abidələrini yaradıırıq".



Sezgin Çakır: "Qarabağda qazılan Zəfər bütün türk dünyasının, xüsusən də Türkiyənin qələbəsidir. Bu qələbənin nəticəsi olan yol tikintilərində iştirak fürsəti isə Allahın böyük lütfüdür. Biz burada Azərbaycan-Türkiyə qaradaşlığının möhtəşəm tarixinin növbəti şərəfli səhifələrini yazırıq".

Tunellər ekstremal situasiyalara hazır olacaqmı?

Necə ki dövlət olaraq tunel inşaatı təcrübəsini hələ yeni qazanırıq, vətəndaşın ən uzun analoqları sırasına girir. Bu baxımdan əlbəttə ki, sadə vətəndaşın sadə sualları da yanar ki, yol inşaatçıları, adətən, onları gülməlişəyərək cavablandırırlar.

"Toğanalıdan Zəngəzur sərhədlərinədək yolları tuneləşdirmək olmazdı? Bu qədər əziyyətlə dəyərdimi?" sualımıza da əlavə təbəsümülə cavab verir Sezgin Çakır: "Bu tunellər hər bir yolun vacib prioriteti olan əsas məsələlərə - sürət, keyfiyyət və təhlükəsizlik tələblərinə tam cavab verir. Yeni tunellər olmasa, bu tələblər də ödənməyəcək. Sürətin yüksəkliyi zamana qənaət, keyfiyyəti yəni rahatlığı təmin edəcək, təhlükəsizlik isə insanların həyatını qoruyacaqdır. Bu bölgənin çox çətin relyefi var. Yolların aksəriyyəti sətirli, dolanbaclar, keçidlər, təhlükəli sürüşmə zonalarından ibarətdir. Prezident İlham Əliyev bu layihəyə qərar verərkən, çox böyük müdriklik edib, ən əsası Azərbaycanın sabahını düşünüb".

Ətraf edək ki, Azərbaycanda dağları dəlməklə tunel tikintisi təcrübəsi yoxdur. Yeganə istisna 1958-1960-cü illərdə Laçında inşa olunan 200 metrlik kiçik tuneldir. Növbəti sualımız da elə tunel təhlükəsizliyi ilə bağlıdır: "Bəs 3.250 metr hündürlükdə dağ silsiləsinin yüz minlərlə ton ağırlıqlı kütləsinin 24 km-lik tunel onillikləri boyu saxlaya biləcəkmiz?"

Bu prosesin peşəkar izahı verən Əyyub Hüseynov tunel tikintisində istifadə olunan yeni metodlar, yüklüylüyü paylamaqla azaltmaq təcrübəsi, müasir qazma üsulları, armaturlanma, yamacların bərkidilməsi, püskürdülme, betonlama və bu prosesin zəruri mərhələləri barədə geniş məlumat verir. Əsas əladığımız odur ki, bu tunellər onilliklərə yox, əsrlərə davam götərəcək. Zəfərimiz kimi əbəd olacaq!

lər hər cür təminatları olduğunu söylədilər. Gördüklərimiz də bunu təsdiq edirdi...

Sezgin Çakır Azərbaycanın taleatüklü bu möhtəşəm layihələrində iştirakını həyatının unudulmaz məqamlarından sayır: "Qarabağda qazılan Zəfər bütün türk dünyasının, xüsusən də Türkiyənin qələbəsidir. Bu qələbənin nəticəsi olan yol tikintilərində iştirak fürsəti isə Allahın böyük lütfüdür. Biz burada Azərbaycan-Türkiyə qaradaşlığının möhtəşəm tarixinin növbəti şərəfli səhifələrini yazırıq. Dünyanın ən böyük tunellərindən birinin inşasında iştirak etməksə mənim iş həyatımın böyük uğurudur".

Layihəyə texniki nəzarəti həyata keçirən Sezgin Çakır komandası ilə tunellərin, yolların layihəyə və standartlara uyğunluqlarını yoxlayır. Proses həm səhərdə, həm də laboratoriyaya şəraitində aparılır. Laboratoriyaya isə həqiqətən də mükəmməl səviyyədə təmin və təchiz olunub. İşçi heyətinin də əksəriyyəti azərbaycanlı kadrlardır.

Prezidentlərə verilən söz

Sübh tezdən Murovdağ tunelinin çıxışına - Kəlbəcərin Yanışaq kəndinə üz tuturuq. Qeyd etdiyimiz kimi, buradan tunel paralel olaraq girişə doğru qazılır.

Bizi "CENGİZ İnşaat Sənaye və Ticarət" şirkətinin Toğanalı-Kəlbəcər-İstisu avtomobil yolu üzrə layihə rəhbəri Əkrəm Tütüncü qarşılayır. Türkiyədəki tunel inşaatından başlayan fəaliyyəti Sloveniya, Bosniya və Herseqovina, Bolqarıstan, Xorvatiya və digər ölkələrdən keçib. Trabzonlu Əkrəm bəy tam bir Azərbaycan sevdalısındır...

Böyük Zəfərdən üç gün sonra, Xorvatiyada mühüm layihə həyata keçirdiyi vaxt ona şirkətinin rəhbərliyi tərəfindən zəng gəlir və təcili Azərbaycanla görüşməyi tələb edir. Bir neçə gün sonra o, artıq Azərbaycanda iş başında, layihə icrasında, yol çəkilişində idi...

Qardaş torpağında deyil, öz vətəninə çalışdığını söyləyən və bu işi həyatının ən şərəfli mərhələsi kimi qəbul edən Əkrəm Tütüncü Zəfər yolunun ilk cığırdaşlarındandır. O, Şuşadan Kəlbəcərdəki fəaliyyətinin çətin anlarını, əslində, xatırlamaq istəmir. Deyir ki, zəfərimiz də çətin oldu, demək onun yollarını çəkmək də asan olmalıdır: "Azərbaycan Ordusunun əsgərlərinin ayaq izləri ilə Şuşaya yol çəkirdik. Yeni orada yol olmamışdı. Saleh Məmmədov və onun əməkdaşları ilə birgə gecə-gündüz, saxtada-qarda dağlarda gəzirdik... İnən, yatağa yerimiz,

bəzən yeməyə xərçəyimiz olmurdu. O məsuliyyəti və şərəfli işdə bunları düşünmək belə günah sayılardı bizə... Adı cığırda yol çəkmək nə qədər çətindirsə, ora texnikanı, avadanlığı gətirmək ondan da böyük problemdir. Ancaq Azərbaycan Prezidenti, onun kadrları bunu bacardılar və qısa müddətdə keyfiyyətli Zəfər yolu inşa olundu".

Qara dəniz bölgəsinə xas dərin emosionallıq və yüksək səmimiyyətə, böyük coşqu ilə, heyecanla danışıq Əkrəm Tütüncü: "Sizin, bizim zəfər yoxdur, böyük türk dünyasının zəfəri var və bu zəfərin nəticələrini, hədəflərini gerçəyə çevirmək, - necə ki yollar, tunellər də bura aiddir, - bizim namus borcumuzdur, şərafət məsələsidir. Başqa cür ola da bilməz! Prezident İlham Əliyev Murovdağ tunelinin təməlini qoyanda tunelin girişlərində iki liderimizin şəkilləri ilə yanaşı çox böyük "Azərbaycan-Türkiyə bir candır" şüarı asılmışdır. "CENGİZ İnşaat" məhz bu sözün ruhuna uyğun sədaqətli işi qurur. Hər iki Prezidentə söz vermişik. Biz burada hər addımda Azərbaycan-Türkiyə qaradaşlığının möhtəşəm tarixinin növbəti şərəfli səhifələrini yazırıq".

Həqiqətən də görülən hər bir iş möhtəşəmdir, şanlı abidədir... Tunelədə çalışan işçi heyətə təhlükəsizlik, Briqadir Etibar Əliyev Zəfərin ilk günlərindən "CENGİZ

- 158 km yol, 22 tunel, 23 körpü necə inşa olunur?
- "Murovdağ" dünyanın ən uzun tunellər sırasına necə düşdü?
- 3260 metr hündürlükdəki dağ zirvəsinin altından 23,4 km-lik ikihissəli tunel gecə-gündüz necə qazılır?



Torpağın münbit qatına, çay yataqlarına, ekosistemə toxunulmayıb. Prezidentin "Kəlbəcərin ekosistemi, faunası, florası toxunulmaz qalmalıdır" tapşırığı birmənalı icra olunur.

Toğanalı-Kəlbəcər-İstisu avtomobil yolunun 4 və 5-ci tunelləri müvafiq olaraq 480 m və 947,90 m uzunluğundadır. Hazırda Murovdağ tunelindən başqa digər 4 tunelə qazma işləri başa çatıb, tamamlanma işləri aparılır. Ümumiyyətlə, bu avtomobil yolunun gələcək ilin sonunda tam istifadəyə verilməsi planlaşdırılır. Sonrakı mərhələdə hədəf isə Kəlbəcərin daxili yolları və Ağdərədən keçən Tərtər-Kəlbəcər yoludur.

Kəlbəcərdən Laçına 17 tunel, 23 körpü...

Kəlbəcərin Qamışlı kəndindən Laçına doğru yeni bir layihə - 75,8 km-lik Kəlbəcər-Laçın avtomobil yolu başlayır. Mövcud yoldan 32 kilometr qısa olacaq yeni yol bu rayonların bir çox yaşayış məntəqələri ilə yanaşı, rayon mərkəzinə və inşası davam edən Laçın Beynəlxalq Hava Limanına qədər rahat gediş-gəlişi təmin edəcək.

I və II texniki dərəcəli iki, üç və dördzolaqlı olmaqla inşa edilən yeni yolun üzərində 17 tunel nəzərdə tutulur. Kəlbəcər kimi Laçın yollarının da sort aşırımı, dolanbacları burada da tunel tikintisinin zəruri edir. Yolun təhlükəsiz istismarı üçün dolayların birbaşa tunellər vasitəsilə keçilməsi qərara alınıb. Tunellərin ümumi uzunluğu 13,3 kilometrdir. Bundan başqa, yol üzərində ümumi uzunluğu 4180 metr olan 23 körpü, uzunluğu 1076 metr təşkil edəcək 2 qovşaqla inşa olunacaq.

Laçında aparılan işlərin yol inşaatçıları üçün əlahiddə əhəmiyyəti, mədəni dəyəri var. Çünki onəon məhz buradan başlayır. Azərbaycanda ilk şose yolu o vaxt Abdalılar adlanan yaşayış məntəqəsində, indiki Laçın şəhəri yaxınlığında 1850-ci ildə inşa edilib. İrsə, keçmiş sədaqətli Laçında 173 il sonra yeni intibah nümunəsi yaradılır...

Rəqəmlərlə oxucuları yormağ istəməzdik. Amma Kəlbəcər-Laçın yolunda inşa olunan 17 tunelin uzunluğuna statistika, quru rəqəm kimi yox, milli qürur və bacarığımızın təntənəsi kimi yanaşmaq və fəxrənlənmək: 205,6 m, 370,9 m, 1808 m, 469,95 m, 633,15 m, 491,1 m (2397,63 və 2393,47 metrlik ikihissəli), 269,86 m, 743,98 m, 210,5 m, 336 m, 394 m, 674 m, 459 m, 714 m, 524 m, 234 m, 464 m...

205 metrədən 4.791 metrədək uzanan 17 tunel... Bir rayon ərazisində 17 tunel... Ümumiyyətlə isə Kəlbəcər və Laçında 158 km-lik yeni yol üzərində 22 tunel, 23 körpü inşa olunur. Həmçinin sərhədböyü hərbi təyinatlı bütün məntəqələrə təminat yolları kəçkilib. Amma proses bununla kifayətlənmir...

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonları ərazisində 2361,1 km uzunluğunda 21 avtomobil yolu layihəsi icra olunur. 66 km uzunluqda 39 avtomobil tuneli, 12 kilometrlik 100-dən artıq körpü, viadukt və yol ötürücüsü də inşa edilir. Xankəndidən Kəlbəcəre, Ağdamdan Laçına, Füzulidən Xocalıya, Zəngilandan Ağdərəyə, Xudafərinədən Sərsəngə məsafə qısılır...

Zəfər insanları da, bölgələri də bir-birinə yaxınlaşdırır və qovuşdurur...

Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdakı dünyanın ən modern yol-nəqliyyat infrastrukturunu yaradırlar...

3 il öncəyədək işğal altında inləyən bölgələr indi qlobal "hab" - mühüm beynəlxalq nəqliyyat-logistik qovşağı çevrilib...

Bunlar xəyal deyil, Zəfərin, "Dəmir yumruğu"un realılıqlarıdır...

Minilliklər boyudur yolu müqəddəs sanmışıq...

İndi müqəddəs ünvanlara, müqəddəs hədəflərə doğru bu müqəddəs yollarla gedirik...

Demək, Bakıdan Zəngəzura və o taya yolumuz açıq olacaq!..

İxtiyar HÜSEYNLİ, "Azərbaycan",

Bakı-Kəlbəcər-Laçın-Bakı

