

# BLOKADADAN DÜNYA HAVA MƏKANINA

*Naxçıvanda Hava Limanının tikintisi ulu öndər Heydər Əliyevin tarixi xidmətlərindən biridir*

**Həmsöhbətimiz Naxçıvan Muxtar Respublikasının keçmiş baş naziri, hazırda Xaçmaz Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı vəzifəsində çalışan Şəmsəddin Xanbabayevdir.**

Şəmsəddin Xanbabayev ulu öndər Heydər Əliyevin xeyir-duası ilə 1976-2000-ci illərdə Naxçıvan MR kommunal təsərrüfatı nazirinin müavini, Ordubad Rayon İcraiyə Komitəsinin sədri, Ordubad Rayon Partiya Komitəsinin birinci katibi, Naxçıvan Şəhər Partiya Komitəsinin birinci katibi, Naxçıvan MR Dövlət Plan Komitəsinin sədri və eyni zamanda, Naxçıvan MR baş nazirinin müavini və nəhayət Naxçıvan Muxtar Respublikasının baş naziri vəzifələrində çalışmışdır. Həmin illərdə muxtar respublikada həyata keçirilən genişmiqyaslı tikinti-abadlıq və quruculuq işlərində təcürbəli inşaatçı kimi fəal iştirak etmişdir. Bütün bunları nəzərə alaraq Naxçıvan Hava Limanının əsaslı şəkildə genişləndirilərək yenidən qurulmasının 25-ci ildönümü ərzində Ş.Xanbabayevlə görüşərək, onun tariximiz üçün xüsusi əhəmiyyəti olan xatirələrini qələmə almağı vacib bildim.

**– Şəmsəddin müəllim, siz ulu öndər Heydər Əliyevin ölkəmizə rəhbərlik etdiyi illərdə, onun xeyir-duası və birbaşa təyinatı əsasında bir sıra məsul vəzifələrdə çalışmışınız. Ulu öndərin 90-cı illərin əvvəllərində Naxçıvanda yaşadığı və fəaliyyət göstərdiyi müddətdə onun ətrafında olan və birbaşa şəxsən özünü tapşırıqları əsasında işləyən bir şəxs olmusunuz. Deməli siz həm də dahi rəhbərin çoxşaxəli və titanik fəaliyyətinin Naxçıvan dövrü barədə kifayət qədər məlumatlı insansınız. Başqa sözlə, ulu öndərin Naxçıvan dövrü fəaliyyətinin tariximiz üçün son dərəcə mühüm əhəmiyyəti olan bir sıra elə məqamları vardır ki, onları, siz bəlkə də, çoxlarındən daha yaxşı bilirsiniz. Mən istərdim ki, söhbətimizə Naxçıvan Hava Limanının əsaslı şəkildə genişləndirilərək yenidən qurulmasından başlayaq.**

– Əvvəla, onu deyim ki, Azərbaycanca, lap elə köhnə SSRİ miqyasında ulu öndərin yetirməsi olan, onun xeyir-duası, zəmanəti və birbaşa təyinatı ilə işləyən kadrların, bəlkə də, sayı-hesabı yoxdur. Mən də o xoşbəxt insanlardanam. Onun etimadı, məsləhəti, tövsiyə, tapşırıq və göstərişləri mənim üçün çox böyük bir məktəb olub. O, tabeliyində olan insanları işlətməklə yanaşı, həm də tərbiyə edərək yetişdirirdi, onları daha məsul vəzifələrə hazırlayırdı. Ona görə də sayı minlərlə, bəlkə də daha çox olan digər kadrlar kimi mən də həyatdakı bütün uğurlarıma görə məhz ulu öndərə borcluuyam. Məmnəndlik hissi ilə deməliyəm ki, bəli, ulu öndər istər SSRİ-nin tərkibində olduğu dövrdə, istərsə də müstəqillik illərində Azərbaycan üçün olduqca böyük, həm də tarixi əhəmiyyəti olan işlər görüb. Möhtərəm cənab Prezidentimiz İlham Əliyevin təbirincə desək, ulu öndər Heydər Əliyev həqiqətən də müstəqil Azərbaycanımızın qurucusu və baş memarı olub. Diqqətəlayiq haldır ki, Azərbaycanda daxili-siyasi vəziyyətin son dərəcə gərgin olduğu dövrlərdə belə ulu öndər təkcə Naxçıvan üçün yox, bütövlükdə Respublikamız üçün son dərəcə mühüm

əhəmiyyəti olan işlər görmüşdür. Naxçıvan Hava Limanının əsaslı şəkildə genişləndirilərək yenidən qurulması da belə tarixi əhəmiyyəti olan layihələrdəndir. Məlum olduğu kimi, Bakı ilə Naxçıvanı birləşdirən yollar—həm dəmir yolu, həm də şose yolu Ermənistan ərazisindən keçirdi. Bu yollar həm olduqca uzaq, həm də son dərəcə təhlükəli idi. Bütün bunları nəzərə alaraq ulu öndər Heydər Əliyev Azərbaycan rəhbərlik etdiyi dönmədə də, SSRİ rəhbərliyində olduğu illərdə də, xüsusən də müstəqillik illərində Naxçıvanın Bakı ilə hava nəqliyyatı rabitəsinin əsaslı şəkildə yaxşılaşdırılması istiqamətində çox ciddi səylər göstərmişdir. Məhz ulu öndərin səyi nəticəsində 80-ci illərin sonuna doğru Naxçıvan Hava Limanının genişləndirilməsi və əsaslı şəkildə yenidən qurulması işi plana salınıb. Məlumat üçün bildirim ki, Naxçıvan Hava Limanı ilkin olaraq ötən əsrin 70-ci illərində, ulu öndər Heydər Əliyevin Azərbaycana rəhbərlik etdiyi dönmədə tikilib və 3-cü dərəcəli təyyarələri (Yak-40, AN-24 və onlara bərabər təyyarələr) qəbul edirdi. 90-cı illərdə oradan ancaq Bakı şəhərinə uçuşlar həyata keçirilirdi.

1989-cu ilin aprel ayında Azərbaycan Respublikası Nazirlər Sovetinin Naxçıvanda və Xankəndidə iritutumlu təyyarələrin qəbulu üçün yeni hava limanlarının tikintisi barədə sərəncamı oldu. Mən o zaman Naxçıvan Şəhər Partiya Komitəsinin birinci katibi və vilayət partiya komitəsinin büro üzvü idim. Biz Naxçıvan Şəhər Partiya Komitəsinin qərarı ilə hava limanında xüsusi qərargah yaratdıq və mən də həmin qərargahın rəhbəri oldum. Beləliklə də, qərargah rəhbəri kimi əvvəldən axıradək Naxçıvan Hava Limanının genişləndirilməsi və yenidən qurulması işinə bilavasitə rəhbərlik etdim.

Hava limanının tikintisi "Azərnerji" Tikinti-Quraşdırma Trestinin Vayxır Su Tikinti İdarəsinə həvalə olunmuşdu. Xatırladım ki, o zaman Vayxır Su Tikinti İdarəsi iş həcmi və texniki təchizat imkanları baxımından Naxçıvanda fəaliyyət göstərən tikinti idarələri içərisində ən güclüsü idi. İdarə rəisi Mehraq Bağırov və baş mühəndis Əli Abbasov yaxşı təşkilatçı və peşəkar tikinti işçiləri kimi hava limanının tikintisinə çox zəhmət sərf ediblər. Biz onlarla birlikdə çox müddət ərzində tikinti yerinə qəbulu texnika və işçi qüvvəsi cəlb etdik. Amma əlimizdə tikintinin layihəsi olmadığından işə başlaya bilmirdik.

Məlumat üçün bildirim ki, o vaxtlar SSRİ-də hava limanlarının layihələndirilməsi ilə Qazaxıstandakı layihə institutlarından biri məşğul olurdu. Odur ki, biz mühəndis Əli Abbasovu Qazaxıstanın ezaq etdik. Azərbaycan Mülki Aviasiya İdarəsinin rəhbərliyi də müntəzəm olaraq Qazaxıstandan olan layihəçilərlə təmasda idilər. Nəhayət, çox ciddi-cəhəddən sonra aqıyət ayında layihə müəllifi Lev Dmitriyeviç Qolubevets Naxçıva-

na gəldi. Ancaq onun əlində heç bir layihə sənədi yox idi. Layihənin hazırlanmasını gözləməyə də bizim vaxtımız yox idi. Odur ki, Qolubevets Naxçıvandan buraxmadıq. O, ilkin olaraq bizə əldə işləməyi göstərilməmiş. İkinci olaraq eni, uzunluğu 3350 metr olan uçuş zolağında qurunt 2 metr dərinliyədək götürülməli, sonra onun 1 metr hissəsi doldurularaq, bərkidilərək kipləşdirilməli, onun üstündən isə çınqıl və asfalt örtüyü vurulmalı idi. İlk üç ayı tikintinin rəsmi layihə sənədi olmadan işlədik. Təbii ki, layihələndirmə işləri qaydasında olmadığından üç ay ərzində işçilərə əmək haqqı da verə bilmədik. Buna baxmayaraq, orada çalışan 100-ə yaxın işçi hava limanının tikintisinə, sözün əsl mənasında, bir vətənpərvərlik missiyası kimi baxırdı. Biz də öz növbəmizdə çalışırdıq ki, hansı yollarla da bunun əvəzini çıxmaq,

erməniləri hər yandan bizə qarşı necə ədavət və düşmənçilik xətti yeridirdi?! Bir sözlə, mən istəmirəm ki, indiki halda Xankəndidə hava limanı tikilsin və bunun üçün hər şeyə hazırəm. Mənim bu sözlərimdən sonra onlar bir anlığa bir-birinin üzünə baxdılar və kənara çəkilərək nəse pıçıldadılar. Sonra da bizə yaxınlaşaraq, qoy, hələ bir Xankəndiyə gedək, oradan qaçılanda rəyimizi sizə bildiririk dedilər. Mən layihəçilərlə bu söhbəti edəndə Əli Abbasov, Mehraq Bağırov və əvvəllər Şərur Rayon Partiya Komitəsinin birinci katibi olmuş, o zaman isə Naxçıvan kommunal təsərrüfatı naziri işləyən Tahir Əliyev də yanımızda idi. Yaxşı yadımdadır, o zaman, hətta Tahir Əliyev üzünü mənə tutaraq "Şəmsəddin, odla oynayırsan," – dedi. Mən isə "nə olur -olsun, daha bundan o yanı yoxdur. Lazım gələrsə, hər şeydən keçərəm. Bundan sonra M.Qorbaçov və Ə. Vəzirov kimi satqın şəxslərin lideri olduğu partiyann

ni məhz İrəvandan alıb gətirdik. Xankəndidə isə bu məsələ reallaşmadı. Bir sözlə, mərkəzdən Naxçıvan üçün nə nəzərdə tutulurdusa, Xankəndi üçün də eyni addım atılırdı. Beləliklə də, Azərbaycanın o zamankı rəhbərliyi ermənilərin səsi çıxmasın, – deyən Naxçıvanla Dağlıq Qarabağ arasında balans qoruyub saxlamaq xətti yeridirdi. Baxmayaraq ki, Naxçıvan ərazisinə, əhalisinin sayına, iqtisadi potensialına, ən başlıcası isə statusuna görə Dağlıq Qarabağla eyni sırada durmamalı idi. Nəzərə alınmırdı ki, Naxçıvan axı, həm də xarici dövlətlərlə həmsərhəd olan bir məkandır.

**–Hava limanında qızğın iş getdiyi bir vaxtda Naxçıvanda ümummilli etiraz dalğası da qızışmaqda idi. O günləri necə xatırlayırsınız? –1989-cu ilin noyabr-dekabr aylarında respublikanın hər yerində olduğu kimi, Naxçıvanda da daxili siyasi vəziyyət son dərəcə gərgin həddə çatdı. Xalq Cəbhəsi hər yandan fasiləsiz mitinqlər keçirirdi ki,**

bunun da nəticəsi olaraq, demək olar ki, hər yerdə istehsalat dayanmışdı, insanların verdiş etdikləri iş əhəngi tamamilə pozulmuşdu, idarəçilik itmişdi. Bu arada vilayət partiya komitəsinin birinci katibi Heydər İsayev səhətində çox ciddi problemlər yaranmışdı. Vilayət partiya komitəsinin binasına getmək mümkün olmadığından şəhər partiya komitəsinin binasına –mənim iş otağıma gəldik. Hansı ki, oradan bütün izdiham çox aydın görünməkdə idi. Az sonra A. Cəlilovla birlikdə Girenko və Nişanov da mənim iş otağına gəldilər. Vəzirovun rəngi çəmşirdi. Hiss olurdur ki, bərk qorxur. O, özündə ki qorxu hissini heç gizlətmirdi də. Məsələn, o mənə tez-tez sul verirdi: "Bizi daşa basmazlar ki?! Bəlkə, otağın işçilərinə söndürsünüz?". Ona dedim ki, insanların tələblərinə hörmətlə yanaşmaq lazımdır. Belə olmasa, o izdihamı sakitləşdirmək mümkün olmayacaq, nəticədə insanlar daha ciddi addımlar atmağa məcbur olacaqlar. Mənim bu sözlərimdən sonra Vəzirovun rəngi daha da ağardı və çıxış yolu axtarımı kimi "o, yan otağa nədir, orada nə var?" – deyərək soruşdu. Dedim ki, ora birinci katibin istirahət otağıdır, içində də bir divan və bir seyf var. Dedi, onları mən keçim orada bir neçə dəqiqə oturum?! Bu sözləri deyib o yan otağa keçdi və darhal da geri döndü. Görünür, yan otağın pəncərəsindən eşidilən "Rədd olsun Vəzirov!", "Yaşasın Heydər Əliyev!" şüarları onu daha da qorxutmuşdu.

Artıq saat 21 rədələri idi. Hava tam qaralmışdı. Xeyli məşvərətdən sonra A. Cəlilov aşığa düşərək izdihama müraciət etdi. Döndə döna xahiş etdi ki, qonaqlara bir neçə dəqiqəlik yığıncaq keçirmələri üçün vilayət partiya komitəsinin binasına getmələrinə şərait yaratsınlar. Amma izdihamdan müsbət reaksiya olmadı. Belə olduqda Vəzirovun təkidi ilə mən aşığa düşərək toplaşanlara müraciət etdim. Xahiş etdim ki, camaat, bizə 1 metr enində dəhliz yaradın, gedək vilayət partiya komitəsinə. Orada 15 dəqiqəlik ıclas olacaq, sonra mən özüm qonaqları aparıb dəmir yolu vağzalından Bakıya yola salacağam. Mənim müraciətimdən



sıralarında qalib nə edəcəyik?" – dedim. Axşam layihəçilər qatarla Bakıya, oradan da Xankəndiyə getdilər. İki gün sonra onlarla yenidən Naxçıvanda, hava limanındakı qərargahda görüşdük. Hamusunun üzü gülmürdü. Son demə, Xankəndidə onları olduqca pis qarşılayıblar. Nə şəhər partiya komitəsində, nə vilayət partiya komitəsində, nə də vilayət XDS İcraiyyə Komitəsində rəsmilərdən heç kəs onları nə qəbul edib, nə də bir stəkan çay təklif edib. XDS İcraiyyə Komitəsində görüşdükləri ağsaçlı yaşlı bir erməniyə ətrafdakı dağlar imkanı vermədiyindən Xankəndidə iri təyyarələr üçün hava limanı layihələndirməyin qeyri-mümkünlüyünü bildirdikdə isə, həmin şəxs "necə bilirsiniz, elə də edin" – deməklə onları yola salıb. Bunları danışa-danışa Qolubovets layihəçilərin yekun rəyini dedi: "Yoldaş Xanbabayev, bizim layihəmiz əsasında heç vaxt orada hava limanı tikilməyəcək". Mən layihəçiləri mükafatlandıraraq Qazaxıstan yola saldım. Beləliklə, də Xankəndidə hava limanı məsələsi gündəmdən çıxmış oldu. Yeri gəlmişkən, belə bir məqamı da qeyd edim ki, 80-ci illərdə başlayaraq Azərbaycan rəhbərliyi Naxçıvan MSSR-ə və Dağlıq Qarabağa münasibətdə, hansı yolla olursa-olsun balans yaratmağa çalışırdı. Məsələn, 1985-ci ildə Azərbaycan hökuməti tərəfindən eyni vaxtda həm Naxçıvanda, həm də Xankəndidə trolleybus xətti çəkilməsi plana salındı. Biz trolleybus xəttini çəkdiq və bunun üçün lazımı olan materialların xeyli qismi-



16-29 mart 2017-ci il

sonra izdiham iştirakçıları iki yerə ayrılmaqla dəhliz yaratdılar. Biz vilayət partiya komitəsinə gəldik. İclas heç 15 dəqiqə də çəkmədi. A. Cəlilov yığıncağı açdı, Vəzirov və Girenko isə hərəsi bir neçə dəqiqə danışdı. Nə özləri, nə də zaldakılar onların nə demək istədiyindən bir şey anlamadı. Tələm-tələsik yola verilən yığıncaqdan dərhal sonra mən onları elə tələm-tələsik dəmir yolu vağzalına götürərək, qatarla Bakıya yola saldım. Dəmir yolu rəisi Malik Farayevdən də xahiş etdim ki, bu qatırı Mincivanadək heç yerdə saxlamasınlar.

**– Bütün bunların, yaqın ki, Naxçıvan Hava Limanında gedən işlərə də təsiri olub.**

– Vəzirovun uğursuz Naxçıvan səfərindən sonra Naxçıvan Hava Limanının tikintisində işlər tamamilə dayandı və sentyabr ayınadək, yəni, ulu öndər Naxçıvan Ali Məclisinin sədri seçilənədək orada, demək olar ki, daş üstə daş qoyulmadı. May ayının əvvəllərində Naxçıvanda siyasi vəziyyət daha da gərginləşdi. Heydər İsayevin ardınca vilayət partiya komitəsinin ikinci katibi Bolotin də istefa verərək, Bakıya getmişdi. İkinci katibliyə isə mənim namizədliyimi vermişdilər. Mayın 8-də vilayət partiya komitəsinin plenumunda mən ikinci katib seçilməli idim. Lakin plenuma iki gün qalmış A. Mütəllibov və V.Polyaniçko şəxsi işimlə tanış olarkən, ulu öndərin kadri olduğuma görə, qərar dəyişib. Odur ki, mayın 6-da Afiyəddin Cəlilov məni yanına dəvət edərək, “otur, ərizəni yaz, işdən get,” dedi. Dedim ki, ərizədə nəyi sərbəz göstərim?! Dedi ki, nə yazsın, yaz, işdən getməlisən, vəssalam! Bir gün sonra Naxçıvan Şəhər Partiya Komitəsinin plenumunda mən birinci katib vəzifəsindən azad etdilər və elə həmin gün yır-yığış edib Ordubaddakı evimə gəldim. Dörd aya yaxın işsiz qaldım. İyun ayının 22-i idi. Bakıya, iş dalınca getmək niyyəti ilə Naxçıvan Hava Limanına gəldim. Yak-40 təyyarəsi yerə enəndə onun içərisində ilk düşən ulu öndər Heydər Əliyev oldu. Onu Cəlal müəllim müşayiət edirdi. Mən yaxınlaşaraq onunla görüşdüm, “doğma diyara xoş gəlmisiniz”, dedim.

Ulu öndər Naxçıvanda bacısının evində yaşadığı müddətdə mən bir neçə dəfə onun ziyarətində oldum. Çox maraqlı söhbətlər edirdi. Aradan ay yarım keçər-keçməz, bir gün vilayət partiya komitəsinin təşkilat şöbəsinin müdiri Afət Səfərovanın xidməti məşini qapımızda dayandı. O, mənə yaxınlaşaraq hazırlaş gedək, Afiyəddin müəllim sizi gözləyir dedi. Biz Naxçıvana gəldik. Elə həmin gün mənə, 4 ay öncə işdən çıxarılmış bir adamı, Naxçıvan Dövlət Plan Komitəsinin sədri və baş nazirin I müavini vəzifəsinə təyin etdilər. Təbii ki, bu təyinat birbaşa ulu öndərin məsləhəyə müdaxiləsi nəticəsində baş tutmuşdu.

Ulu öndər Naxçıvan Muxtar Respublikası Ali Məclisinin sədri seçildəndən üç gün sonra, 1990-cı il sentyabr ayının 7-də axşam çağı vilayət partiya komitəsinin ümumi şöbəsinin müdiri Yunis mənə

bildirdi ki, Ali Məclisin sədri sizi gözləyir. Mən dərhal ulu öndərin qəbuluna getdim. İçəri daxil olan kimi dedi: “Şəmsəddin, bilirəm, Naxçıvan Hava Limanının tikintisinə lap əvvəldən sən rəhbərlik etmişən. İndi orada işlər nə yerdədir?” Mən olub-keçənlərin hamısını, o cümlədən qazaxıstanlı layihəçilərlə aramızda olan söhbəti və xüsusi mükafat müqabilində Xankəndidə iritutumlu təyyarələr üçün hava limanının tikintisinə mane olmağımı ona danışdım. O, sonadək məni diqqətlə dinləyərək: – Sən bu işdə əsl fədakarlıq etmişən, dedi. Daha sonra hava limanının tikintisinin davam etdiriləcəyini bildirdi: – Naxçıvanın yeni hava limanına ehtiyacı var. Biz burada iri təyyarələri qəbul etməyə hazır olmalıyıq. Ertəsi gün mən fəaliyyətini dayandırmış qərargahı topladım. Ulu öndərin tapşırıq və tövsiyələrini qərargah üzvlərinə çatdırdım. Beləliklə, yenidən Naxçıvan Hava Limanının tikintisinə start verildi. Əvvəlki kimi, yenə də iki növbəli, daha sonra isə üç növbəli iş rejiminə keçdik.

**–Ulu öndər Heydər Əliyevin Naxçıvana rəhbərlik etdiyi dövərdə necə, Bakıdan Naxçıvan Hava Limanının tikintisinə manələr yenə də qalırdı?!**

–Açıq deyim, Heydər Əliyevin adı gələndə hər yerdə bütün qapılar üzümüzə açıq idi. Fikrimi konkret misallarla izah etmək istərdim. Məsələn, 1991-ci ilin sonlarında uçuş zolağının tikintisini artıq başa çatdırmışdıq və orada yarımstansiya tikməli idik. Amma bunun üçün tələb olunan transformatorları ala bilmirdik. Bunun bir səbəbi Vayxır Su Tikinti İdarəsinin vəsaitinin olmaması idi. Amma maraqlı da irələr tərəfindən başqa manələr olduğundan da xəbərimiz vardı. Açıq- aşkar Bakıdan, özü də lap yüksək dairələrdən bu işə mane olmaq istəyirdilər. Vəziyyətin belə gərgin çağında ulu öndər məni yanına çağıraraq dedi: “Mən Nazirlər Sovetinin sədri Həsən Həsənovla danışmışam. O, lazım olan avadanlıqları bizə pulsuz verəcəkdir. Sən təcili olaraq mənim adımdan bir məktub hazırla və Həsən Həsənovun yanına get”.

Mən sərhəd qoşunlarına məxsus vertolyotla təcili olaraq Bakıya gəldim və dərhal Həsən Həsənovun qəbuluna getdim. İçəridə iclas getdiyindən qəbul otağında mənə çox gözlətdilər. Həmin gün Naxçıvana qayıtmalı olduğumdan, bir xeyli gözlədikdən sonra məcbur olub icazəsiz Həsən Həsənovun iş otağına daxil oldum. Otaq tüstü-duman içərisində idi. Kabinetdəkilərdən İsgəndər Həmidovu, Etibar Məmmədovu, Tahir Əliyevi, Surət Hüseynovu, Rəhim Qaziyevi, Pənah Hüseynovu və Əlikram Hübətovu tanıya bildim. Hamısı danışdı, çığır-bağırından qulaq tutulurdu, heç biri digərini dinləmirdi. Mən Həsən Həsənovla yaxınlaşaraq Heydər Əliyevin məktubunu ona verdim. O, məktubu oxuyaraq, içəridəkilərin hamısının əşidə biləcəyi bir səsle “Mən pulsuz Naxçıvana heç nə verə bilmərəm, gedin pulunu



köçürün, sonra gəlib avadanlığı aparın” dedi. O, bu sözləri olduqca əsəbi halda deyə-deyə məktubun üzərinə dərkənar yazaraq, mənə verdi. Mən çox pərt halda kabinetə tərk etdim. Qəbul otağından çıxaraq Həsən Həsənovun yazdığı dərkənarı oxudum. O yazmışdı: “Baş təchizat idarəsinin rəisi yoldaş Rəhim Hüseynov, ödənişsiz buraxın!” Oradan birbaşa sevincək halda baş təchizat idarəsinə gəldim və nəzərdə tutulan bütün avadanlıqları alaraq, yük təyyarəsi ilə elə həmin gün Naxçıvana qayıtdım. 1992-ci il aprelin 24-də ermənilər Mehri dəmir yolu stansiyasında Bakı-Yerevan səmnişni qatarının qarşısını kəsərək bütün heyəti girov saxladılar. Yalnız ulu öndər məsləhəyə qarışdıqdan sonra girovlar buraxıldı. Lakin dəmir yolunun fəaliyyəti bir daha bərpa olunmadı. Haşiyə çıxaraq onu da əlavə edim ki, o çətin günlərdə muxtar respublikanın işığı və qazı da kəsilmədi. Qardaş Türkiyənin o zamankı rəhbərliyinin Heydər Əliyevə olan hörmət və ehtiramı sayəsində, qısa bir müddətdə, 1992-ci ilin noyabrından 1993-cü ilin mart ayınadək, havanın hədsiz şaxtılı olmasına baxmayaraq, İqdir vilayətindən Naxçıvana 180 kilometr uzunluğunda yüksək gərginlikli elektrik xətti çəkildi. Naxçıvan gündəlik 32 meqavat əlavə elektrik enerjisi almağa başladı. Bu gün isə fəxarət hissi ilə deməliyik ki, möhtərəm Prezidentimizin rəhbərliyi ilə muxtar respublikanın bütün sahələrdə inkişafı o səviyyəyə çatıb ki, indi artıq Naxçıvan Türkiyəyə elektrik enerjisi verir.

Xatırladaq ki, dəmir yolu bağlandıqdan xeyli əvvəl Ermənistan ərazisindən keçən və məsafənin həddən artıq uzaqlığı baxımından son dərəcə əlverişsiz olan Naxçıvan-Bakı quru yolu da azərbaycanlılar üçün artıq bağlı idi. Bununla da Naxçıvanın Ermənistan tərəfindən blokadası daha da sərtləşdirilmişdi. Bakı ilə əlaqə yalnız hava nəqliyyatı vasitəsi ilə mümkün idi. Belə bir şəraitdə məcburiyyət üzündən Naxçıvandan Bakıya təyyarə reyslərinin sayı xeyli artırıldı da bu da tələbatı əsla ödəmirdi. Təbii ki, bu amillər Naxçı-

van Hava Limanındakı tikinti işlərini daha da sürətləndirməyi zəruri edirdi. Hava limanı, demək olar ki, tam hazır idi. Son işimiz uçuş zolağının sınaqdan keçirilməsi idi. Amma bununla bağlı da çətinliklərimiz vardı. Sovetlər dövründə bu işlə Rusiyanın Perm şəhərindəki bir idarə məşğul olurdu. Azərbaycan Mülki Aviasiya İdarəsi və Vayxır Su Tikinti İdarəsi tərəfindən dəfələrlə müraciət olunmasına baxmayaraq, permli mütəxəssislər Naxçıvana gəlmək istəmirdilər. Bəhanələri də bu idi ki, Naxçıvanda müharibə gedir, daxili vəziyyət qeyri-sabitdir, gəlməyə qorxuruq. Mən bu barədə ulu öndərə məlumat verəndə o, telefon kitabçasını götürüb oradan kiminsə nömrəsini taparaq, onunla sanki köhnə dostlar kimi danışdı. Perm vilayətinin rəhbərlərindən olduğunu güman etdiyim həmin şəxs Heydər Əliyevin telefon zəngindən son dərəcə məmnun qaldığını və sabah yox, birisi gün onun adamlarının və sınaq təyyarəsinin Naxçıvanda olacağını bildirdi.

Permli mütəxəssislər iki gün sonra artıq Naxçıvanda iş başında idilər. 6 nəfər antenaları quraşdırmaqla, 2 nəfər isə uçuş zolağının texniki parametrlərini yoxlamaqla məşğul idi. İçərisində xüsusi sınaq laboratoriyası olan AN-24 təyyarəsi fasiləsiz olaraq düz 48 saat uçuş həyata keçirdi. Sınaq uçuşları davam etdiyi gecə saat 3-də ulu öndər mənə zəng edərək, “Məlumat var ki, Bakıdan gələnlər təyyarəni bilmir, əhali çox narahatdır,” dedi. Mən məsələnin nə yerdə olduğunu izah etdikdə isə o “Belə şeylər barədə radio və televiziya ilə irəliləyən əhalini məlumatlandırmaq lazımdır,” dedi.

Aprel ayında Naxçıvan Hava Limanında genişləndirmə və əsaslı şəkildə yenidənqurma işləri tam başa çatdırıldı. Sınaqlar da hava limanının iritutumlu təyyarələr üçün tələb olunan standartlar səviyyəsində olduğunu təsdiqlədi. Bütün bunlardan sonra ulu öndərin iştirakı ilə Naxçıvan Hava Limanının təntənəli açılışı oldu. Bu, qədim tarixi və özünəməxsus dövlətçilik ənənələri olan Naxçıvan üçün həyati əhəmiyyətli mühüm

hadisə idi.

**– Naxçıvan Hava Limanı əsaslı şəkildə genişləndirilərək yenidən qurulduqdan sonra iritutumlu ilk təyyarələrin muxtar respublikanın paytaxtına gəlişini necə xatırlayırsınız?**

–Hər şeydən əvvəl, onu deyim ki, iri təyyarələrin uçuşunun təmin olunması ulu öndər Heydər Əliyevin blokada yaşayan Naxçıvan əhalisinə növbəti sanballı töhfəsi oldu. May ayının 28-də Türkiyə Cümhuriyyətinin Baş naziri Süleyman Dəmirəlin şəxsi təyyarəsi və türk dünyasının önəmli isimlərini gətirən Türk Hava Yollarına məxsus iki “Boinq” təyyarəsi Naxçıvan Hava Limanına endi. Həmin gün ulu öndər özünə yaxın dost və qardaş bildiyi Süleyman Dəmirəllə birlikdə Azərbaycan-Türkiyə sərhəddində– Araz çayı üzərində yeni tikilmiş “Ümid” körpüsünün açılışını etdilər. Bu açılış böyük ümumxalq bayramına çevrildi. 1993-cü ilin yanvarında ABŞ-in yeni seçilmiş Prezidenti Bill Klintonun andiçmə mərasimi oldu. Bu münasibətlə ulu öndər Heydər Əliyev də ona təbrik teleqramı göndərmişdi. Yaxşı yadımdadır, həmin axşam Moskvadan efirə gedən “Novosti” proqramında da qeyd olunmuşdu ki, “Sov. İKP MK Siyasi Bürosunun sabiq üzvü Heydər Əliyev də Bill Klintonu prezidentlik vəzifəsinin icrasına başlaması münasibəti ilə təbrik etmişdir. Bu hadisədən bir müddət sonra ulu öndər məni yanına çağıraraq: “Şəmsəddin, bizim hava limanı “Boinq” yük təyyarələrini qəbul edə bilirmi”,–deyə soruşdu. Mən də dedim ki, bəli, yoldaş Əliyev! Daha sonra o izah etdi ki, ABŞ Prezidenti B. Klinton 2 “Boinq” təyyarəsi ilə Naxçıvan əhalisi üçün dərman preparatları və ərzaq göndərir. Onlar bizim hava limanının imkanlarını dəqiq bilmədiklərindən həmin yükü Yerevana, oradan da xüsusi məşinlərlə Naxçıvana gətirmək istəyirdilər, mən də buna etiraz etdim. İndi onların təyyarələri birbaşa Naxçıvana gələcək. Həqiqətən də, bir neçə gündən sonra ABŞ-a məxsus 2 ədəd “Boinq” yük təyyarəsi Naxçıvan Hava Limanına endi və biz də

həmin yardımları Naxçıvan əhalisinə çatdırdıq. Bundan bir müddət sonra ABŞ Prezidenti blokada şəraitində yaşayan Naxçıvan əhalisi üçün daha 7 məşin ərzaq və dərman preparatları göndərdi. Hansı ki, həmin ərzaq və dərmanların hamısını ulu öndərin göstərişi ilə yalnız hərbi hissələrə verdik. Bir müddət sonra İran İslam Respublikasının Prezidenti Haşimi Rəfəncaninin şəxsi təyyarəsi Heydər Əliyevi İrana aparmaq üçün Naxçıvana gəldi. Beləliklə, Naxçıvan ulu öndər Heydər Əliyevin söyləri nəticəsində blokadadan çıxaraq dünya hava məkanına qovuşdu. Naxçıvan son illər möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin hərtərəfli diqqət və qayğısı, Naxçıvan Ali Məclisinin sədri Vasif Talibovun fədakar əməyi və səmərəli fəaliyyəti sayəsində xüsusilə daha sürətli inkişaf yolu keçmiş, şəhər və kəndləri abadlaşdırılaraq yeni görkəm almış, bir sözlə, qoca Şərqi qapısında çiçəklənən bir diyara çevrilmişdir. Təqdirəlayiq haldır ki, muxtar respublikanın ümumi yüksəlişi ilə bir vaxtda Naxçıvan Hava Limanı da daim yeniləşir və 2004-cü ildə beynəlxalq hava limanı statusu qazanmışdır.

Artıq 25 ildir ki, Bakı ilə Naxçıvanı birləşdirən ənənəvi dəmir və şose yolları işləmir. Bu acı həqiqət indi dünyada kimə bəlli deyil?! Təsəlli yerimiz odur ki, köhnə əy-yamda insanların az qala bir sutka vaxt sərf edərək yorğun-əzgin vəziyyətdə getdiyi o yolu indi Bakı ilə Naxçıvan arasındakı hava yolu əvəz edir. İndi bu yolu insanlar ulu öndər Heydər Əliyevin ruhuna dua edə-edə cəmi 1 saata gedirlər. Bir sözlə, indi Naxçıvana gediş-gəliş əvvəlkindən də qat-qat rahatdır. Bəli, bu gün Naxçıvandan təkəcə Bakıya yox, İstanbula, Tehrana, Moskvaya və dünyanın digər iri şəhərlərinə də çox asanlıqla uçmaq imkanları var. Pislik və məkr isə Naxçıvanı blokada saxlamaq niyyətində olan ermənilərə və bu işdə onlara havadarlıq edənlərə qaldı.

*Söhbəti apardı;  
Qafar CƏBİYEV,  
Əməkdar jurnalist*