

# Zaqafqaziya dəmiryolunun tarixi

## Və ya Azərbaycan Respublikasının inkişafında rolu

**Z**aqafqaziya dəmiryolu şəbəkəsinin tikintisi XIX əsrin II yarısından etibarən ayrı-ayrı məntəqələr üzrə Rusiya İmperiyası hökumətinin vəsaitləri hesabına aparılmış və ilk dəfə uzunluğu 285 verstdən ibarət Poti-Tiflis sahəsi üzrə işlər yerinə yetirilmişdir. Zaqafqaziya dəmiryolu şəbəkəsinin tikintisi üzrə aparılan işlər 1867-ci il iyunun 27-də 81 il müddətinə ingilis müəssisə sahibkarları olan Perkins və Pauera təhvil verilmişdir. Tikintinin Tiflisdən Bakıya qədər 515 verstdən ibarət olan şərq hissəsi Poti-Tiflis dəmiryolu cəmiyyəti tərəfindən icra edilmişdir.

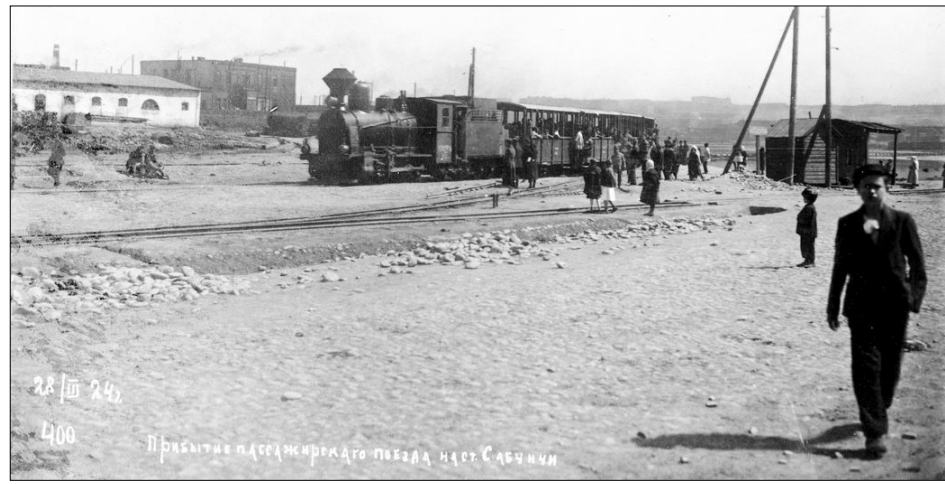


1879-cu il oktyabrın 22-də Poti-Tiflis dəmiryolu cəmiyyətinin adı dəyişdirilərək Zaqafqaziya dəmiryolu cəmiyyəti adlandırıldı. 1880-ci ildə başlanmış Poti-Tiflis-Bakı dəmiryolu xəttinin çəkilişi üzrə işlər 8 may 1883-cü ilədək, yəni Bakıya qədər ikitərəfli hərəkət açılanadək davam etdirilmişdir. Eyni zamanda Samtredi stansiyasından Batuma qədər olan sahənin tikintisi də davam etdirilərək 1883-cü il mayın 21-də başa çatdırılmışdır. 1888-ci ildə Zaqafqaziya dəmiryolu cəmiyyəti tərəfindən Bakıdan Sabuncuya sonra isə Suraxanıya qədər, eləcə də Bakıdan neft sığınacağına qədər dəmiryolu qolları da çəkilmişdir. Daha sonrakı vaxtlarda digər xətlər, o cümlədən Ələt stansiyasından Culfa stansiyasınaqədər olan yollar da salınmışdır. İlk vaxtlarda Zaqafqaziya dəmiryolunun rolu yerli ehtiyacların ödənilməsinə qulluq etməkdən ibarət olmuşdur. Lakin sənayenin inkişafı ilə əlaqədar olaraq yeni rayonlar hərəkətə gətirilmiş və yolun yüklüylüyü artırılmağa başlamışdır. Yolun yüklüylüyünün artmasının əsas səbəblərindən biri də həmin ərazilərdə təbii sərvətlərin-neft, manqan, daş kömürün və s. çıxarılması olmuşdur. 1900-cü ildə Zaqafqaziya yolları Rusiya yollarına birləşdirildikdən sonra həmin yollarda Rusiya yükünün yeni axını başladı. Coğrafi mövqeyinə görə Qara dənizlə Xəzər dənizini əlaqələndirən, həmçinin Qara dəniz limanlarından yüklərini Zaqafqaziya, oradan isə İran və Orta Asiyaya bazarlarına və geriye göndərmək istəyən rus və Avropa sahibkarları üçün Batum-Bakı xətti əsas magistral və ən qısa tranzit yoluna çevrildi.

1918-ci il mayın 28-də Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti yaradıldıqdan sonra da Zaqafqaziya dəmiryolları Azərbaycan Respublikası üçün xüsusi əhəmiyyətini itirməmişdir. Rusiya İmperiyası ərazisində 1917-ci il oktyabr çevrilişindən sonra baş vermiş ictimai-siyasi dəyişikliklər nəticəsində imperiyanın dağıntıları üzərində bir sıra yeni dövlətlər yaranmış, o cümlədən Zaqafqaziya Azərbaycan, Gürcüstan və Ermənistan öz müstəqilliyini elan etmişdir. 1918-ci il iyunun 4-də Gürcüstanın Batum şəhərində dəmiryolu nəqliyyatı vasitələrinin hamısının bölüşdürülməsi haqqında Türkiyə, Azərbaycan, Ermənistan və Gürcüstan respublikaları arasında müqavilə imzalanmışdır. Həmin

müqavilədə qeyd edilirdi ki, Zaqafqaziyanın dəmiryolu nəqliyyatı vasitələrinin hamısının bölüşdürülməsi məsələsini həll etmək üçün sənədi imzalayanlar - Osmanlı İmperiyasının, Ermənistan Respublikasının, Azərbaycan Respublikasının və Gürcüstan Respublikasının səlahiyyətli nümayəndələri aşağıdakı məzmununda razılığa gəlmişlər: "Keçmiş rus dövlətinin mülkiyyəti olan dəmiryolu nəqliyyatı vasitələri danışıqları aparın dörd tərəf arasında, onların ərazisində olan dəmiryolu xətlərinin uzunluğuna uyğun olaraq bölüşdürülməkdir". Həmin müqavilə N.Ramişvili, Q.Qvazava, İ. Odişelidze, İ.Riçxiladze, A.Xatisov, R. İ.Kaçaznuni, M.Papacanov, M. Hacinski, M.Ə.Rəsulzadə, Xəlil, Vahib tərəfindən imzalanmışdır.

Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti hökumətinin 25 iyun 1918-ci il tarixli qərarına uyğun olaraq Azərbaycan ərazisində dəmiryolu xətlərinin mühafizəsi müvəqqəti olaraq Daxili işlər nazirinə təbə edilmişdir. Cümhuriyyət hökumətinin 1918-ci il avqustun 17-də qəbul etdiyi digər qərarla Azərbaycan Dəmiryolları Azərbaycan Respublikasının yurisdiksiyasına keçmişdir. Həmin qərar qeyd edilirdi ki, faktiki olaraq 1 iyun 1918-ci il tarixdən etibarən Azərbaycan dəmiryolları ayrıca, müstəqil və səlahiyyətə fəaliyyət göstərir. Respublikamızda dəmiryollarının lazımı səviyyədə fəaliyyət göstərməsi Azərbaycan hökumətinin daim diqqət mərkəzində olmuşdur. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti hökuməti Azərbaycan dəmir yollarının bütün stansiyalarının, xüsusilə Poylu stansiyasının qaydaya salınması haqqında 1919-cu il fevralın 17-də qərar qəbul etmişdir. Daha sonra isə 1919-cu il martın 8-də Azərbaycan Respublikasının Rabite naziri Məlik-Asla



nov və Gürcüstan Respublikasının Rabite naziri vəzifəsini icra edən İ.Malaniya tərəfindən dəmiryolu əlaqəsi haqqında Azərbaycan və Gürcüstan Respublikaları arasında müqavilə imzalanmışdır. Həmin müqavilənin 1920-ci il yanvarın 1-dək qüvvədə olması nəzərdə tutulmuşdur.

Azərbaycanı xarici ölkələrlə, o cümlədən Rusiya ilə əlaqələndirən əsas yol-nəqliyyat xətləri - Qara və Xəzər dənizləri, Vladıqafqaz və Zaqafqaziya dəmiryolları, habelə Volqa çayının su-nəqliyyat xətti olmuşdur. Qışda, Volqa çayında naviqasiya dayandırıldıqdan sonra su-nəqliyyat xəttini Vladıqafqaz dəmir yolu xətti əvəz edirdi. Azərbaycan Qara dəniz vasitəsilə (xüsusilə Batum və Poti) nəinki Rusiya, hətta Qərbi Avropa ilə də əlaqə yarada bilirdi. Zaqafqaziya dəmiryolu xətti Qara və Xəzər dənizlərinə əlaqələndirməklə yanaşı, Vladıqafqaz dəmir yolu ilə də qovuşaraq fasiləsiz dəmir yolu xətti yaradırdı. Zaqafqaziya dəmiryolu xəttinin yolayrıcıları Culfa-Təbriz vasitəsilə İranla, Gümrü-Sarıqamış vasitəsilə isə Türkiyə ilə əmtə mübadiləsinə həyata keçirmək mümkün idi. Beləliklə, Azərbaycan Şərqlə, eləcə də Şərqlə Qərblə ticarət əlaqələrində böyük tranzit yolu rolunu oynayırdı. Cümhuriyyət dövründə Zaqafqaziya dəmiryolları, Gürcüstan istiqaməti, Qara dənizin Qafqaz sahillərində Azərbaycan Respublikasının iqtisadi həyatı üçün müstəsna rol oynamışdır. Tarixdən məlumdur ki, Azərbaycanı həm Rusiya,

həm də keçmiş Rusiya imperiyasının dağıntıları üzərində yaradılmış yeni dövlətlərlə Vladıqafqaz dəmiryolu əlaqələndirirdi. Lakin 1919-cu ilin əvvəllərində general Denikin qoşunları ilə qırmızı ordu arasında baş verən döyüşlər və hərbi əməliyyatlar zamanı Şimali Qafqazdan keçən Vladıqafqaz dəmiryolu xətti dağıdılaraq fəaliyyəti dayandırılmışdır. 1919-cu ilin fevralında Denikin qoşunları Vladıqafqaz və Qroznı şəhərlərini tutmuşdular. Könüllülər ordusu bütün Şimali Qafqazı, həmçinin Petrovsk və Dərbənd şəhərlərini də ələ keçirərək Azərbaycan Respublikasının sərhədlərinə daha da yaxınlaşmış və ölkəmizə qarşı iqtisadi təzyiç bir qədər də gücləndirilmişdir. Belə bir mürəkkəb vəziyyətdə Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti hökuməti Gürcüstan vasitəsilə tranzit açmaq zərurətini qarşısında qalmışdır. Gürcüstandan tranzit açmaqla Azərbaycan Qara dənizin Qafqaz sahillərinə çıxmaq imkanını əldə etmişdi. Azərbaycan Respublikası Batum və Poti vasitəsilə yalnız Rusiyanın cənub bölgələri, Ukrayna ilə deyil, həmçinin Qərbi Avropa ilə də əlaqə yarada bilmişdir. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti hökuməti Avropa bazarlarına xammalın, o cümlədən ipək, yun, pambıq, neft və s. göndərilməsi və oradan sənaye mallarının, texnikanın, manufaktura və s. gətirilməsi yolu ilə Qərbi Avropa dövlətləri ilə ticarət əlaqələrinin yaradılması haqqında 1919-cu il mayın 4-də qərar qəbul etmişdir. Həmin qərarın həyata keçirilməsində Batum, Poti məntəqələri müstəsna rol oynamışdır. Bu istiqamətdə fəaliyyət göstərən Zaqafqaziya dəmiryolunun bölgə üçün misilsiz xidmətləri danılmazdır. Batum, Poti məntəqələri əsasən xarici ticarətə, o cümlədən taralarda və çəl-



■ Rafiq Səfərov, Milli Arxiv İdarəsinin baş məsləhətçisi

dan kənar tedarük fəaliyyətini genişləndirsin. Hazırkı vaxtda ticarət əməliyyatlarının aparılma məntəqəsi Batum şəhəridir. Buraya yaxın və uzaq ölkələrdən əmtəə malları gətirilir. Öz növbəsində bizim əmtəə malları da bu məntəqə vasitəsilə dünya bazarlarına daxil ola bilər... Dənizlə Batum şəhərinə daxil olan mallara böyük tələbat olduğundan, dərhal realizə olunur. Ona görə də bizə tələb olunan malların vaxtında əldə edilməsi üçün Batumda, yubanmadan güclü tedarük müəssisəmizi yaratmalıyıq". Batumda Azərbaycan Respublikasının ali konsulluğu fəaliyyət göstərirdi. Maliyyə-iqtisadi komitənin təklifi ilə Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti hökumətinin 27 sentyabr 1919-cu il tarixli qərarı ilə Batumdakı ali konsulluğun nəzdində Rabite nazirliyi və Ticarət, sənaye və ərzaq nazirliklərinin nümayəndələrindən ibarət ticarət şöbəsi yaradıldı. Azərbaycan Respublikasının Batumdakı ali konsulluğunun nəzdində yaradılmış Ticarət şöbəsi dəmiryolu agentliyi vasitəsilə Azərbaycan tacirlərinə ticarət əlaqələrinin yaradılması, müqavilələrin bağlanması və Respublikanın düşdüyü çətin iqtisadi vəziyyətdən çıxarılması istiqamətində yaxından köməklik göstərdi. Yerli sahibkarlar və tacirlər, ticarət-sənaye-müəssisələri xarici ölkə və vilayətlərlə əmtəə mübadiləsinin həyata keçirilməsində xüsusilə fəal iştirak etmişdilər. Zaqafqaziya dəmiryolunun Azərbaycan Respublikasının və xalqımızın tarixinin müxtəlif dövrlərindəki əhəmiyyətli rolu danılmazdır. Xatırladıq ki, Azərbaycan Respublikası 1991-ci ildə yəni öz müstəqilliyini əldə etdikdən sonra da Batum istiqaməti Azərbaycan Respublikası üçün olduqca əhəmiyyətli olmuşdur. 1994-cü ildə Rusiyanın Çeçenistan Respublikasının ərazisində apardığı hərbi əməliyyatlar nəticəsində Çeçenistandan keçən dəmiryolu nəqliyyatı müvəqqəti olaraq bağlandıqına görə, Azərbaycan Respublikası yenidən Gürcüstan ərazisində keçən tranzitdən istifadə etməyə məcbur olmuşdur. Əmtəə malları Azərbaycan, əsasən Gürcüstanın Qara dəniz sahillərindən daxil olurdu. 1994-sü ilin avqustun 1-dən etibarən Tbilisi vasitəsi ilə birbaşa Bakı-Batum və geriye dəmiryolu əlaqələri fəaliyyət göstərirdi. Azərbaycanda dəmiryollarının inkişafına bu gün də xüsusi diqqət yetirilir. 2017-ci oktyabrın 30-da Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Özbəkistan və Qazaxıstan Prezidentlərinin iştirakı ilə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xəttinin rəsmi açılış mərasimi keçirilmişdir. Həmin mərasimdə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İ. Əliyev dəmiryolunun beynəlxalq əhəmiyyətini yüksək qiymətləndirərək qeyd etmişdir: "... O, Azərbaycanı çox vacib nəqliyyat mərkəzinə çevirəcəkdir. Bizim ərazimizdən Avropa ilə Asiyayı birləşdirən dəmiryolu - Bakı-Tbilisi-Qars - keçəcəkdir... Biz indi Şimal-Cənub və Bakı-Tbilisi-Qars nəqliyyat dəhlizinin inteqrasiyası istiqamətində işləyirik, çalışırıq və hesab edirik ki, bu, mümkündür. Əminəm ki, gələcəkdə Şimal-Qərb və Cənub-Qərb nəqliyyat yolları istifadəyə verəcəkdir. Bu iki nəhəng layihə bir çox böyük ölkələri birləşdirəcək. Bakı-Tbilisi-Qars tarixi İpək Yolu-nun bir hissəsinin bərpası deməkdir və bundan Çin, Qazaxıstan, Orta Asiya, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Avropa ölkələri istifadə edəcəklər".