Naxçıvanın ilk dəmiryol stansiyası

Qlobal dəhlizlərin bu tarixi keçidi Zəngəzur yolunun açılmasına hazırdır

Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının yaranması XIX əsrin ikinci yarısına təsadüf edir. İlk dəmir yollarının çəkilişi ölkəmizdə neft sənayesinin inkişafı ilə bağlı olub. Naxçıvanın isə mühüm geostrateji ərazidə yerləşməsi bu nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasında məxsusi rol oynayıb.

Xüsusilə keçmiş çar Rusiyasının İranla iqtisadi əlaqələrində Naxçıvanın əhəmiyyəti danılmaz fakt olaraq tarixin yaddaşına keçib. Naxçıvan dəmir yollarının Culfa stansiyası isə tarixən İranın Azərbaycan və Cənubi Qafqazın digər ölkələri, eləcə də Rusiya ilə ticarət əlaqələrində tranzit qovşaq kimi şöhrət qazanıb.

Qeyd edək ki, 1902-ci ildə Aleksandropol-Uluxanlı-İrəvan dəmir yol xəttinin tikintisi başa çatdıqdan sonra Uluxanlıdan (1950-ci ildən ermənilər onu "Masis" adlandırırlar) Culfaya dəmir yol xətti çəkilməyə başlanılır. Uzunluğu 189 verst olan və Zaqafqaziya dəmiryollarının tərkibində sayılan bu xəttin çəkilişi 1908-ci il yanvarın 20-də yekunlaşdırılır. Culfa şəhərində yerləşən sinifsiz sahə tipli bu dəmiryol stansiyası isə 1900-1905-ci illər ərzində inşa edilib, 1908-ci ildən isə istifadəyə verilib.

Həmin ildən Uluxanlı-Culfa xətləri üzərində fəaliyyət göstərən stansiya təbii ki, o dövrdə Rusiyanın İranla əlaqələrində mühüm qovşaq kimi maraq dairəsində idi. Buna görə də 1907-ci ildə Araz çayı üzərində yeni körpü tikilir və dəmiryol xətti də bu körpüdən keçməklə İran dəmiryolları ilə birləşir. Birinci Dünya Müharibəsi dövründə, daha doğrusu 1915-ci ildə Culfa-Təbriz dəmiryolu fəaliyyətə başlayır. Bu məqsədlə Rusiyanın Kolomenskiy zavodunda 1913-cü ildə istehsal olunmuş cəmi 4 ədəd paravozdan biri də Culfaya göndəril

Naxçıvanda dəmiryollarının tarixi ilə bağlı araşdırma apararkən məlum oldu ki, Culfa-Təbriz dəmiryolunun açılış mərasimi o dövrdə təntənəli mərasimlə qeyd olunub. Çünki bu, kiçik məsələ deyildi, Rusiyanı Qafqazla biləşdirən dəmiryolları, nəhayət Culfa stansiyasından keçməklə İran ərazisinə daxil olurdu. Bu dəmiryolu istər ticari, istərsə də hərbi məqsədli yüklərin daşınmasında Rusiya üçün müstəsna əhəmiyyət daşıyırdı.

Nəzərə alsaq ki, I və II Dünya müharibələri dövründə Rusiyanın (sonralar isə SSRİ-nin) geosiyasi maraqlarının müdafiə olunması baxımından bu nəqliyyat dəhlizinin istismarı əvəzolunmaz rol oynayıb, o zaman ruslar üçün bu əhəmiyyətli hadisəni görməzdən gəlmək mümkün deyil. Buna görədir ki, Culfadan Təbrizə istiqamət götürəcək ilk qatarın yola salınması mərasimində əvvəlcə stansiya binasının həyətindəki meydanda çar Rusiyasının hərbi qulluqçuların iştirakı ilə mərasim təşkil olunur. General N. Yanuşkeviç raportu qəbul etdikdən sonra mərasimdə sıra ilə düzülmüş hərbçilərlə

Nəhayət, çar ordusunun general və digər rütbəli hərbçiləri qatara minərək İran ərazisinə keçirlər və Araz çayı üzərindəki körpüdən sonra İran tərəfinin səlahiyyətli nümayəndələri ilə görüşüb birlikdə qatarda hərəkət edirlər. Təbriz şəhərində isə qatarı böyük insan kütləsi qarşılayır.

Burada bir haşiyə çıxaraq bildirək ki, Culfa-Təbriz dəmiryolu xəttinin çəkilməsi əslində bundan da xeyli əvvələ planlaşdırılmışdı. Belə ki, 1872-ci ildə Tiflis-Poti dəmiryolu xətti çəkilib istifadəyə verildikdən sonra çar hökuməti Cənubi Qafqazın bütün bölgələrini, eyni zamanda İran və Türkiyəni faktiki olaraq bölgənin inzibati mərkəzinə çevrilmiş Tiflis şəhəri ilə birləşdirmək məsələsi üzərində işləməyə başlamışdı. Qafqaz canişinliyinin nəzdində yaradılmış xüsusi komissiyanın 1873-cü ildə keçirilmiş iclasında əvvəlcə Tiflis şəhəri ilə Culfa arasında, sonra isə Culfa ilə Təbriz şəhəri arasında dəmiryol xəttinin çəkilməsi haqqında qərar qəbul edilir.

Lakin Tiflisi Bakı şəhəri və onun vasitəsilə Rusiyanın mərkəzi quberniyaları ilə birləşdirmək zərurəti Tiflis-Culfa dəmiryolu xəttinin, eləcə də Culfa-Təbriz dəmiryolunun çəkilişini ləngidir. Buna baxmayaraq, Bakı-Tiflis dəmiryolu xəttinin 1899-cu ildə başa çatdırılması Naxçıvan diyarının da dəmiryolu şəbəkəsi ilə əhatə olunması hazırlıqlarına rəvac verir. Bu işin birinci mərhələsi kimi 1899-1902-ci illərdə yuxarıda da qeyd etdiyimiz kimi Aleksandropol-Uluxanlı dəmiryolu xəttinin tikintisi həyata keçirilir.

Bu xəttin tamamlanması Uluxanlı-Culfa dəmiryolunun tikintisinə başlamağa imkan verir. Yeri düşmüşkən, Uluxanlı-Culfa dəmiryolunun tikintisi olduqca ağır şəraitdə həyata keçirilmişdi: bir tərəfdən Naxçıvanın sərt iqlimi, digər tərəfdən isə quldurların hücumları tikinti işlərinin gedişinə mənfi təsir göstərmişdir. Lakin bütün bunlara baxmayaraq 1908-ci ildə uzunluğu 189 verst olan bu xətti istifadəyə vermək mümkün olur. Culfa dəmiryol stansiyasının və adıçəkilən dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi Rusiya ilə İran arasında gedən tranzit ticarətdə Naxçıvanın rolunu xeyli gücləndirir.

Məsələn, təkcə 1908-ci ildən 1913-cü ilə qədər keçən qısa müddət ərzində Naxçıvan diyarı vasitəsilə aparılan Rusiya-İran ticarəti bir neçə dəfə artaraq 5 milyon 699 min 947 puda çatdırılır. Əgər 1908-ci ildə bu dəmiryolu vasitəsilə cəmisi 82 min pud pambıq ixrac edilmişdirsə, 1913-cü ildə onun həcmi təxminən 4 dəfə artaraq 318 min puda çatır.

Xatırladaq ki, Culfa dəmiryol stansiyası fəaliyyətə başladığı dövrdən etibarən əhəmiyyətli qovşaq kimi özünü təsdiq etmişdir. Cənubi Qafqazın içərilərinə və Rusiyaya ixrac edilmək üçün nəzərdə tutulan İran mallarının böyük əksəriyyəti Culfadakı gömrük-keçid məntəqəsindən keçirilirdi. Bu məntəqə vasitəsilə Naxçıvan ərazisinə daxil olan həmin mallar Culfa dəmiryol stansiyasında yük vaqonlarına yüklənərək Tiflis, Yelizavetpol və Bakı quberniyalarına, daha sonra isə Rusiyaya göndərilirdi. İrəvan quberniyasının 1914-cü ilə aid icmalında qeyd olunur ki, həmin il İrandan gətirilən malların 84,7 faizi Culfa gömrük-keçid məntəqəsinin payına düşmüşdü.

Beləliklə, Culfa dəmiryol stansiyası 1908-ci ildən Uluxanlı-Culfa, 1915-ci ildən Təbriz-Culfa, 1941-ci ildən isə Mincivan-Culfa xətləri üzərində fəaliyyət göstərmişdir.

Azərbaycanda dəmir yollarının əsl inkişaf dövrü ümummilli lider Heydər Əliyevin Azərbaycana hər iki rəhbərliyi dövrünə təsadüf etmişdir. Culfa stansiyasının beynəlxalq əhəmiyyətli stansiya olduğu nəzərə alınaraq sərnişinlərə xidmət səviyyəsini yüksəltmək məqsədilə bu stansiyada 1970-ci ildə "İnturist" istirahət evi tikilib istifadəyə verilmişdir. Yüklərin Azərbaycan Dəmir Yolundan İran Dəmir Yoluna daşınmasını təmin etmək üçün 1984-cü ildə Culfa stansiyasında 28 yoldəyişdiricisi olan vaqon parkı tikilmişdir.

Müstəqilliyimizin bərpasından sonrakı dövrdə isə Culfa dəmir yol stansiyasının vağzal binası əsaslı şəkildə yenidən qurulmuş, bir əsrdən artıq yaşı olan və rus arxitektura üslubunda inşa olunmuş bina ilkin görünüşü saxlanılmaqla, milli memarlıq nümunələri ilə zənginləşdirilmişdir. Bununla yanaşı, Culfa Lokomotiv Deposunun təmir sexi, Lokomotiv briqadalarının işinin idarə olunması mərkəzinin binaları müasir standartların tələblərinə uyğun əsaslı təmir olunaraq dəmiryolçuların istifadəsinə verilmişdir.

Hazırda bu stansiyadan gün ərzində yalnız Ordubad-Sədərək istiqamətində yük və sərnişin daşınmalarında istifadə olunur. 2016-cı ildə Naxçıvan-Məşhəd-Naxçıvan beynəlxalq sərnişin qatarı xəttə buraxılsa da, indi bu istiqamətdə dəmiryol nəqliyyatı işləmir. Hazırda inşası davam etdirilən Qars-İğdır-Naxçıvan dəmiryol xəttinin Naxçıvan dəmir yollarına birləşdirilməsi, həmçinin Zəngəzur dəhlizinin açılması yaxın gələcəkdə Naxçıvanın strateji əhəmiyyətini daha da artıracaq.

Beləliklə, ötən əsrin əvvəllərində olduğu kimi Culfa dəmiryol stansiyasının yaxın gələcəkdə yük və sərnişin daşımalarında beynəlxalq stansiyaya çevriləcəyi gün uzaqda deyil. Qərb–Şərq, Şimal–Cənub qlobal dəhlizlərinin bu tarixi keçidi Zəngəzur yolunun açılmasına hazırdır.

Səbuhi HƏSƏNOV
XQ-nin Naxçıvan müxbiri

Xalq qəzeti .- 2025.- 26 yanvar (№ 17). - S.6.