

ԱԼԵՔՍԱՆԴՐԱՊՈԼ-ԿԱՐՍ ԵՐԿԱԹՈՒՆՆԵՐԻ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ
ԲԱՆՎՈՐՆԵՐԻ ՍՈՑԻԱԼԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԸ¹

Արմեն Հայրապետյան

ՀՀ ԳԱԱ Շիրակի հայագիտական հետազոտությունների կենտրոն
«Շիրակի պետական համալսարան» հիմնադրամ

Բանալի բառեր՝ Հայկական երկաթուղիներ, Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս, շինարարություն, բանվոր, կապալառու, կամայականություններ, սոցիալական վիճակ:

Շարունակելով «Հայկական երկաթուղիների» շինարարության պատմության ուսումնասիրությունը՝ սույն հոդվածի շրջանակներում գիտական գրականության, արխիվային վավերագրերի և պարբերական մամուլի հաղորդումների համադրմամբ ընթերցողի դատին ենք ներկայացնում արևելահայ աշխատավորության ամենամեծ խմբի՝ երկաթուղային բանվորների սոցիալական վիճակի՝ մեր կողմից կատարված քննությունը: Հոդվածում փորձել ենք վեր հանել այն պատճառները (իրավագուրկ վիճակ, ցածր վարձատրություն, արտադրական տրավմատիզմ, սոցիալական երաշխիքների և անվտանգության կանոնների բացակայություն և այլն), որոնք նպաստեցին XIX դ. վերջին և XX դ. սկզբին երկրամասում սոցիալական շարժումների ակտիվացմանը:

Նախաբան. XIX դ. վերջին քառորդին կապիտալիստական հարաբերությունների զարգացումը էական փոփոխություններ մտցրեց արևելահայության սոցիալական կա-

¹ Հետազոտությունն իրականացվել է ՀՀ ԳԱԱ ԾՀՀ կենտրոնում՝ «Շիրակի հնագիտական և պատմազգագրական ուսումնասիրություններ-3» բազային ֆինանսավորմամբ ծրագրային թեմայի շրջանակներում:

ռուցվածքում: Գյուղացիության քայքայումն ու շերտավորումը նպաստեցին արտադրող նոր ուժի՝ բանվոր դասակարգի ձևավորմանը: Այս գործում մեծ դերակատարություն ունեցավ նաև դարի 90-ական թվականներից երկրամասում մեծ թափով սկսված երկաթուղու շինարարությունը: Այն աչքի ընկավ ոչ միայն իր ծավալներով, աննախադեպ նյութական միջոցների ներդրմամբ ու երկրի տնտեսական զարգացման համար ունեցած կարևորագույն նշանակությամբ, այլև այստեղ կենտրոնացած բանվորական ուժի մասշտաբներով: Այսպես կոչված, «դարի շինարարությունը» ժամանակակիցների հիշողության մեջ մնաց կապալառուների աննախադեպ անօրինականություններով, աշխատավորների իրավագրվությամբ ու սոցիալական խիստ շերտավորմամբ և որպես այդ արատավոր երևույթներին հակակշիռ՝ բանվորական շարժումներով ու գործադուլներով:

Շինարարության մեջ ընդգրկված բանվորներն ըստ խմբերի, թվի և էթնիկ կազմի

Ի տարբերություն ճանապարհաշինական աշխատանքների, որ հնուց ի վեր կատարվել են տեղական գյուղացիության կողմից՝ պարհակի շրջանակներում, երկաթուղու շինարարությունն իրականացվեց պայմանագրային եղանակով: Մոտ 300 կմ երկաթուղամբ շինարարությունը վերահսկում էր Թիֆլիսում տեղակայված վարչությունը: Կառուցվելիք ճանապարհը բաժանվել էր հինգ տեղամասերի, որոնցից յուրաքանչյուրն ուներ պետ, ինժեներ-աշխույժներ, աշխատանքի հրահանգիչներ, ճանապարհը սպասարկող վարպետներ, գծի նորոգման բանվորներ և պահակներ: Որպես պետական ծառայողներ՝ սրանք, ըստ զբաղեցրած պաշտոնի, վարչությունից ստանում էին ամսական 18-ից մինչև 225 ռուբլի աշխատավարձ²:

Բոլորովին այլ էր շինհրապարակում աշխատող բանվորի կարգավիճակը: Շինարարության ողջ ընթացքում հողային և ժայռային աշխատանքները, ռելսերի տեղադրումը, կայարանների և ենթակառուցվածքների կառուցումը, շինանյութի և աշխատուժի մատակարարումը կատարվում էին կապալառուների միջոցով: Կապալառուն տեղամասի պետի հետ կնքում էր պայմանագրեր, որով հստակեցվում էին կողմերի պարտականություններն ու պարտավորությունները: Առանձին կետով մատնանշվում էր նաև նրա պարտավորությունները վարձու բանվորի նկատմամբ: Մակայն, պայմանագրի այդ հատվածը գործնականում չէր կիրառվում, և բանվորը հայտնվում էր կապալառուից ուղղակի կախման մեջ: Վարչությունը չէր զբաղվում ո՛չ նրա վարձատրությամբ, ո՛չ էլ սոցիալական խնդիրներով: Այլ կերպ ասած՝ ազատված էր ավելորդ հոգսերից և «հարություն էր առնում» միայն այն ժամանակ, երբ շինհրապարակ էին ժամանում բարձրաստիճան պաշտոնյաներ, կամ հայտնաբերվում էին աղաղակող խախտումներ³:

Երկաթուղու շինարարության մասնակիցների աշխարհագրությունը տարբեր էր. գալիս էին Արևելյան Հայաստանի տարբեր շրջաններից, Թիֆլիսի և Ելիզավետպոլի նահանգներից, Ռուսաստանի կենտրոնական նահանգներից, Օսմանյան կայսրությունից և Եվրոպայից⁴:

² ՀԱԱ, Փոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 3, թ. 97:

³ ՀԱԱ, Փոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 11, թթ. 118:

⁴ ՀԱԱ, Փոնդ 133, ցուցակ 1, գործ 5691, թ. 54:

Ամենամեծ խումբը տեղաբնակներն էին՝ հիմնականում հայեր, մասամբ նաև ռուսներ, թաթարներ և թուրքեր, որ հավաքագրվում էին երկաթուղուն հարևան գյուղերից⁵: Այս խմբի մեջ էին մտնում նաև Արևելյան Հայաստանի տարբեր շրջաններից եկածներն ու արևմտահայ գաղթականները, որոնք ծայրահեղ աղքատությունից դրդված՝ աշխատում էին իբրև սևագործ բանվորներ⁶:

Երկրորդ խումբը Ռուսաստանի ներքին նահանգներից ժամանածներն էին, հիմնականում՝ ռուսներ: Սրանք ունեին շինարարական աշխատանքի հարուստ փորձ, սակայն չդիմանալով կլիմայական ծանր պայմաններին ու կյանքի դժվարություններին՝ կարճ ժամանակ անց վերադարձան հայրենիք:

Վերջապես՝ երրորդ խումբը օտարերկրացիներ էին՝ իտալացիներ, ֆրանսիացիներ և օսմանահպատակներ (հույներ, թուրքեր, հայեր): Աղբյուրների հավաստմամբ, եվրոպացիներն արհեստավարժ որմնադիրներ ու քարտաշներ էին և բարձր վարձատրությամբ աշխատում էին Ջաջուռ գյուղից ոչ հեռու՝ թունելի շինարարության վրա⁷: Այստեղ էին կենտրոնացել նաև Տրապիզոնի նահանգից ժամանած հարյուրավոր հույներ⁸: Ինչ վերաբերում է թուրքերին ու արևմտահայերին, ապա սրանք գտնվում էին հավասարապես անտանելի վիճակում: Կարիքն ու աղքատությունը ստիպում էին սրանց, ընտանիքները կերակրելու համար, նվազագույն վարձատրության դիմաց կատարել ցանկացած աշխատանք:

Ցավոք, պետական պաշտոնյաների հանցավոր անփութության պատճառով շինարարությանը մասնակցածների թվի ու ազգային կազմի վերաբերյալ այսօր որևէ ստույգ տվյալ նշելն անհնար է: Արխիվային վավերագրերի ու ժամանակի պարբերական մամուլի հաղորդումների մեր կողմից կատարված համադրումը թույլ է տալիս միայն ենթադրել, որ Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս երկաթուղու շինարարության վրա աշխատել է մինչև 10.000 մարդ⁹: Սակայն պարզել բանվորների թվաքանակն ըստ ազգությունների՝ ուղղակի անհնար է: Եվ այդ փաստը ժամանակին ընդունում էին նույնիսկ շինարարության կազմակերպիչները: Օրինակ, III տեղամասի պետն իր 1896 թ. փետրվարի 27-ի զեկույցում նշում է, թե չի կարող պարզել Փամբակի կիրճում աշխատող 300 բանվորների ինքնությունը, որովհետև նրանք անընդհատ շարժման մեջ են: «Իսկ թե ի՞նչ կլինի զարնանը, երբ նրանց (իմա՝ բանվորների-Ա.Հ.) թիվը կհասնի 5000-ի, - գրում է նա, - նույնիսկ դժվար է պատկերացնել»¹⁰: Նույն պատճառաբանությամբ IV տեղամասի պետը 1898թ. սեպտեմբերին հրաժարվել էր Շինարարության վարչությանը ամսական տեղեկություններ հաղորդել իր մոտ աշխատողների վերաբերյալ¹¹:

⁵ Միայն Ալեքսանդրապոլի գավառում երկաթուղին անցնում էր 22 գյուղերով՝ Յաղուբլի, Մեծ Ղարաքիլիսա, Ղշլաղ, Դարբագ, Արջուտ, Սարալ, Ղուրսալի, Համամի, Գյուլյուջա, Թափանլի, Նալբանդ, Բեքանդ, Գյուղոխուշ, Աղբուլաղ, Ջաջուռ, Աղբիլիսա, Սարիար, Ղոնախողան, Շահալի, Օրթաքիլիսա, Թոփառլի, Դահարլի (Տե՛ս ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 16, թ. 41, 38, 220, 224, 256):

⁶ ՀԱԱ, ֆոնդ 102, ցուցակ 1, գործ 953, թթ. 40-41:

⁷ «Обзор Эриванской губернии за 1896 г.» -1897. с. 19.

⁸ Ծիրակեցի -1896, էջ 2:

⁹ «Обзор Эриванской губернии за 1896 г.» -1897. с. 19: Ծիրակեցի -1896, էջ 2:

¹⁰ ՀԱԱ, ֆոնդ 269, ցուցակ 2, գործ 5691, թ. 54:

¹¹ ՀԱԱ, ֆոնդ 271, ցուցակ 1, գործ 17, թթ. 749:

Այս խառնաշփոթը հիմնականում առաջանում էր բանվոր դարձած գյուղացու մեղքով: Բանն այն է, որ միևնույն ընտանիքից աշխատանքի էին ընդունվում 2-3 հոգի, սակայն տարբեր օրերի նրանց փոխարեն շինհրապարակ էին ներկայանում ընտանիքի մյուս անդամները: Այսինքն՝ շինարարության վրա աշխատում էր նա, ով այդ օրն ազատ էր տնային հոգսերից, և հետո գյուղացին մի օր աշխատում էր մի կապալառուի մոտ, իսկ հաջորդ օրը կարող էր աշխատանքի անցնել մեկ ուրիշի մոտ:

Անհնար է ճշտել նաև շինարարությանը մասնակցած օսմանահպատակների թիվը: Փաստաթղթերի բացակայության պատճառով թուրքերի և արևմտահայերի մեծ մասը համապատասխան մարմինների մոտ չէր գրանցվում, իսկ թուրք կապալառուներն էլ թաքցնում էին իրենց համերկրացիներին: Շինհրապարակում օսմանահպատակների առկայությունը բացահայտվում էր միայն դժբախտ պատահարների՝ սողանքների, փլուզումների ու պայթյունների ժամանակ: Օրինակ՝ նման մի դեպքից հետո բացահայտվել է, որ միայն կապալառու Դե-Մոսիի մոտ աշխատել են որևէ տեղամասում չգրանցված 600 օսմանահպատակ քաղաքացիներ¹²:

Ակնհայտ է մեկ բան, անկախ ազգությունից ու դավանանքից՝ հազարավոր մարդիկ կարիքից ու աղքատությունից դրդված աշխատեցին և ապրեցին հավասարապես դժվարին պայմաններում, ենթարկվեցին անխնա շահագործման, խաբվեցին ու կողոպտվեցին՝ գալիք սերունդների համար երկաթուղին դարձնելով իրականություն:

Աշխատավարձի վճարման կարգը

Բանվորների շահագործման եղանակները

Ինչպես արդեն նշեցինք, երկաթուղու շինարարությունն իրականացվեց պայմանագրային եղանակով: Շինարարության վարչությունը կապալառուի հետ կնքում էր պայմանագիր և աշխատանքը փոխանցում նրան: Սա իր կողմից 15-20%-ի իջեցմամբ պատվերը փոխանցում էր մեկ այլ կապալառուի: Այս գործարքը կրկնվում էր 2-3 անգամ, ինչի արդյունքում նույնքան անգամ կրճատվում էր բանվորի աշխատավարձը: Օգտվելով առիթից, որ տնտեսապես քայքայված գյուղացին իր ընտանիքը սովից փրկելու համար պատրաստ է ցանկացած զիջման՝ կապալառուն ստիպում էր նրան աշխատել նվազագույն վարձատրությամբ: Օրինակ՝ փափուկ հողում 1 խորանարդ սաժեն (2.134մ³) փորվածքի համար կապալառուն ստանում էր 2 ռ. 50 կ., իսկ բանվորին վճարում 1 ռ., քարքարոտ տեղամասում նույն աշխատանքի համար ստանում էր 8-13 ռ., իսկ բանվորին վճարվում 4-6 ռ.: Դե, իսկ օրավարձու բանվորն ընդհանրապես ստանում էր 50-70 կոպեկ¹³:

Եվ նույնիսկ այս պայմաններում կատարված աշխատանքի դիմաց ամիսներով աշխատավարձ չէր վճարվում: Հուսահատության հասած բանվորները հրաժարվում էին աշխատելուց. մի մասը, չսպասելով խոստացված գումարին, վերադառնում էր տուն, մյուսները փորձում էին իրենց վաստակած գումարը ստանալ ուժով: «Կարս» օրաթերթը, որ ուշիուշով հետևել է շինարարության ընթացքին, այս կապակցությամբ

¹² Վրաստանի կենտրոնական պետական պատմական արխիվ (ՎԿԴԴԱ), ֆոնդ 285, ցուցակ 1, գործ 480, թ. 101:

¹³ Ավետիսյան Վ. -1962, էջ 62:

գրում է. «Կապալառուների և բանվորների միջև աշխատավարձի վճարման հարցում ստեղծված աննորմալ հարաբերությունները մեռցնում են աշխատելու ցանկությունը նույնիսկ ամենակարիքավորների մեջ»¹⁴:

Բանվորի հաշվին հարստանալու մեկ այլ եղանակ էր «կամավոր նվիրատվություն» կոչվածը: Յուրաքանչյուր բանվոր պարտավոր էր իր ստացած աշխատավարձի մի մասը փոխանցել կապալառուին: Եթե որևէ մեկը հրաժարվում էր կաշառք տալուց, անմիջապես կորցնում էր աշխատանքը և հայտնվում «սև ցուցակում», որից հետո այլևս չէր կարող վարձվել գծի երկայնքով տեղակայված տեղամասերից որևէ մեկում:

Երբ կապալառուների ապօրինությունները հասնում էին աղաղակող չափերի, Շինարարության վարչությունը ստիպված էր լինում միջամտել՝ իրավիճակը շտկելու համար¹⁵: Սակայն գործադրված ջանքերը որպես կանոն արդյունք չէին տալիս, որովհետև վարչությունն ինքն էր կապալառուների հովանավորը, ուրեմն նաև ինքն էլ շահագրգռված էր անօրինությունները թաքցնելու գործում: Այսպես, 1899 թ. հունվարի 22-ին՝ Թիֆլիսի ժանդարմական ոստիկանության Ալեքսանդրապոլի բաժանմունքի ենթասպա Ալ. Ռուսինը Բորչալուի գավառի Շահալի գյուղի բնակիչներ Ե. Մանուկյանի և Մ. Բուդաղարյանի բողոքների հիման վրա կազմում է արձանագրություն այն մասին, որ III տեղամասի II կարգի ճանապարհային վարպետ Վ. Նովիցկին ստիպում է բանվորներին հոգուտ իրեն կատարել «նվիրատվություններ»: 1899թ. հունվարի 11-ին վերջինս աշխատավարձ ստանալու էր ուղարկել տեղամասում չգրանցված 5 անձանց, որոնցից յուրաքանչյուրը նրան էր հանձնել 18ռ.: Այնուհետև Վ. Նովիցկին նույնը պահանջել էր նաև մյուս բանվորներից: Նրանք, ովքեր հրաժարվել էին կաշառք տալուց, հեռացվել էին աշխատանքից¹⁶:

Ալ. Ռուսինը քրեական գործին ընթացք տալու համար արձանագրությունը ներկայացնում է Շինարարության վարչություն: Վերջինս սակայն պահանջում է գործը կարճել, իսկ Վ. Նովիցկուն զբաղեցրած պաշտոնից հեռացնել:

Բանվորների հաշվին հարստացողների մյուս խումբը խանութպաններն ու պանդոկատերերն էին: Աշխատողներին մատչելի գնով որակյալ սնունդ մատակարարելը կապալառուների պարտականություններից մեկն էր: Այդ մասին առանձին դրույթներ կային Վարչության և վերջիններիս միջև կնքված պայմանագրերում: Սակայն գործնականում գծի երկայնքով էժան և որակյալ սնունդ գտնելն անհնար էր: Ըստ ժամանակակիցների՝ ապրանքներն այստեղ ավելի թանկ էին, քան Թիֆլիսում¹⁷: Գնաճը կանխելու նպատակով տեղամասերի պետերը երբեմն հարկադրված էին լինում առաջին անհրաժեշտության ապրանքների համար սահմանել առավելագույն գներ: Սակայն, կամայականություններին վերջ տալ չէր հաջողվում, որովհետև խանութների ու պանդոկների տերերը հենց կապալառուներն էին, որոնք օգտվելով առիթից, որ աշխատողներն ամիսներ շարունակ աշխատավարձ չէին ստանում, բարձր գներով տրամադրում էին

¹⁴ «Կապ» -1897. ց. 2.

¹⁵ ՀԱԱ, ֆոնդ 271, ցուցակ 1, գործ 1, թ. 325:

¹⁶ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 31, թ. 5:

¹⁷ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 11, թ. 85:

առաջին անհրաժեշտության ցածրորակ ապրանքներ, իսկ աշխատավարձ բաժանելիս ստանում եռապատիկ շահույթ: Շատ դեպքերում բանվորն իր ողջ աշխատավարձը թողնում էր կապալառուի պանդոկում կամ խանութում¹⁸:

Խայտառակ վիճակում էր նաև սպասարկման ոլորտը: Ժանդարմական ոստիկանության Ալեքսանդրապոլի բաժանմունքի ենթասպա Լումակինը, 1896թ. ամռանը ստուգումներ անցկացնելով 3-րդ տեղամասում գործող սննդի կետերում, օգոստոսի 27-ին վարչությանը ներկայացրած զեկուցագրում իր տեսածը նկարագրել է հետևյալ կերպ. «Պանդոկներն ու ճաշարանները գործում են բացարձակ հակասանիտարական պայմաններում, դրանք թաղված են կեղտի ու գաշափոխության մեջ: Սակայն առավել անմխիթար է հացի փռերի վիճակը՝ այստեղ չեն պահպանվում հիգիենայի տարրական կանոնները, խմորի տաշտերն ամիսներով չեն մաքրվում և չեն լվացվում, ամենուրեք հանդիպում ես աղբի մեծ կույտերի, իսկ շենքերի պատերը ծածկված են կանաչ բորբոսի հաստ շերտով...»¹⁹:

Բանվորների սանիտարահիգիենիկ և կենցաղային պայմանները

Բժշկական գործի կազմակերպումը

Երկաթուղու շինարարության ողջ ընթացքում բանվորն ապրեց ու արարեց կենցաղային անտանելի պայմաններում: Աշխատանքային ծանր օրվա ավարտին նա ստիպված էր վերադառնալ բնակության համար ոչ պիտանի բարաք, որը շատ դեպքերում գետնափոր մի խուց էր՝ առանց պատուհանների, իսկ երբեմն նաև՝ առանց դռան²⁰: Այնպես որ ամռան ամիսներին նախընտրելի էր գիշերել բակում՝ բաց երկնքի տակ, քան թե մարդաշատ, խոնավ, վատ օդափոխվող և բնակության համար բոլորովին անպիտան այդ խցերում²¹: Դրությունն օրհասական էր դառնում աշնանը, երբ անձրևաջրերի պատճառով դրանք վերածվում էին մեծ ջրափոսերի: Առանց վառարանի ու թաց հագուստը չորացնելու հնարավորության, բանվորը ցրտահարվում էր և կարճ ժամանակ անց շարքից դուրս գալիս:

Նման մի բանավան կատարած շրջայցից հետո III տեղամասի բժիշկ Վեքիլովն իր վերադասին ներկայացրած զեկուցագրում գրել է. «Այդ բարաքները ծայրաստիճան կեղտոտ են ու բնակության համար ոչ պիտանի: Անհրաժեշտ է անհապաղ միջոցներ ձեռնարկել դրանք մաքրելու և կահավորելու համար: Չհապաղելու դեպքում հնարավոր է դրանց մի մասը փրկել, իսկ բնակության համար ոչ պիտանիները անհրաժեշտ է ժամ առաջ վերացնել՝ ապագայում համաճարակային հիվանդություններից խուսափելու համար»²²:

1895-ի հոկտեմբերին Շինարարության վարչությունը փորձեց շտկել իրավիճակն ու շրջաբերականով տեղամասերի պետերից պահանջեց ստեղծել սանիտարական հանձնաժողովներ: Սանիտարահիգիենիկ պահանջների կատարման վերահսկո-

¹⁸ ՀԱԱ, ֆոնդ 270, ցուցակ 1, գործ 2, թ. 35, 53:

¹⁹ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 4, թ. 322:

²⁰ Ավետիսյան Վ. -1962, էջ 71:

²¹ Նույնը:

²² ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 43, թ. 255:

դուրսընդունելու և կապալառուների վրա²³: 24 հոդվածից բաղկացած կանոնակարգն աշխատավորների բարեկեցության մասին մտահոգության յուրահատուկ նմուշ էր: Օրինակ, XIII հոդվածը կապալառուից պահանջում էր «...յուրաքանչյուր նույն ազգության 50 բանվորի համար կազմակերպել ճաշարան՝ տաք, սննդարար ու մատչելի գնով սնունդ մատակարարելու համար»²⁴: Այլ հարց է, որ բանվորը դրանից հետո էլ շարունակեց ապրել միանգամայն անընդունելի պայմաններում՝ «մերկ, սոված և կյանքից դառնացած»:

Խայտառակ իրավիճակում էր նաև բուժսպասարկման ոլորտը: Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս երկաթուղու շինարարությունն ընդունող կառավարական հանձնաժողովը ստիպված էր խոստովանել, որ հիվանդանոցների կառուցման համար ի սկզբանե միջոցներ չէին նախատեսվել, իսկ Սանահինի, Ղարաքիլիսայի և Ալեքսանդրապոլի կայարաններում կազմակերպված շտապօգնության կայանները թեև կառուցված էին, սակայն կահավորված չէին և զուրկ էին վիրաբուժական սարքավորումներից ու առաջին անհրաժեշտության դեղորայքից: 1897թ. հունիսի դրությամբ գծի ողջ երկայնքով գործում էին ընդամենը երկու շենքային (Ալեքսանդրապոլում՝ 8 մահճակալով և Կարսում՝ 5 մահճակալով) և 7 վրանային հիվանդանոցներ (21 մահճակալով)՝ խիստ սահմանափակ բուժանձնակազմով: Օրինակ՝ III տեղամասն ուներ մեկ բժիշկ և 4 բուժակ: Ի դեպ, բուժօգնություն ցուցաբերելու համար բանվորից պահվում էր նրա վաստակի 1%-ը²⁵: Բնականաբար այս իրավիճակը նպաստավոր պայմաններ ստեղծեց համաճարակային հիվանդությունների տարածման համար: 1896թ. ամռանը բանվորների շրջանում մեծ տարածում ստացավ մալարիան, 1897 թ. փետրվարից՝ որովայնային տիֆն ու ժանտախտը²⁶, 1899թ. հունվարից՝ ջրծաղիկն ու դիֆտերիան²⁷: 10-40 հոգով մեկ բարաքում ապրելը, թերսնումը, անտանելի կենսապայմաններն ու բուժսպասարկման ցածր որակը նպաստեցին մահացությունների թվի աճին: 1895-1896 թթ. ձմռանը երկաթգծի երկայնքով հայտնվեցին առաջին գերեզմանները:

Հույժ կարևոր խնդիր էր նաև աշխատավորների հոգևոր պահանջների բավարարումը: 1896 թ. փետրվարին Վարչությունն առանձին շրջաբերականով տեղամասերի պետերից պահանջեց աշխատավորների «կրոնական կարիքների համար» տեղամասերում աշխատանքի ընդունել տարբեր դավանանքների պատկանող հոգևորականների, մահացածների հուղարկավորումը կատարել եկեղեցական ծիսակարգով, իսկ ծախսերը դնել կապալառուների վրա²⁸:

Սակայն վարչության այս պահանջը ևս մնաց թղթի վրա: Գծի երկայնքով քահանա կար միայն Մեծ Ղարաքիլիսայում, այն էլ՝ ուղղափառ: Մնացած տեղամասերում

²³ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 1, թ. 124:

²⁴ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 6, թթ. 115-116:

²⁵ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 26, թ. 87:

²⁶ ՎԿՊՊԱ, ֆոնդ 285, ցուցակ 1, գործ 252, թ. 46:

²⁷ «Тифлисский листок» -1899. с. 2.

²⁸ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 2, թ. 24:

քահանաներ չկային և մահացածներն օրերով մնում էին անթաղ, մինչև կժամանեին հարազատներն ու դիակը կտեղափոխեին հայրենի գյուղ թաղելու²⁹:

«Նովոյե Օբոզրենիե» թերթի հավաստմամբ, «առավել տարածված էր թաղման, այսպես կոչված, «պարզեցված եղանակը»։ Բանվորը մահացել է. փոս են փորում, մահացածին հազցնում ու իջեցնում են փոսը՝ առանց քահանայի, առանց եկեղեցական ծիսակարգի, առանց մուրերի, ապա աղոթում են ու լցնում փոսը»³⁰:

Տեխնիկական առումով՝ Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս երկաթուղու շինարարությունն իրականացվեց բնական բարդ ռելիեֆ ունեցող տարածքում՝ ծովի մակերևույթից միջինը 1000-3000 մ բարձրության վրա։ Տեղանքի առանձնահատկություններից ելնելով՝ կառուցվեցին մեծ թվով կամուրջներ, պատնեշներ ու թունելներ։ Դրանց մեջ ուրույն տեղ ունի Վարչության պետ Ե.Դ. Վուրցելի նախագծած Ջաջուռի թունելը, որն այսօր էլ աշխարհում երբևէ կառուցված թունելների մեջ համարվում է ամենաբարձրադիրներից մեկը։ Բնականաբար, Փամբակի լեռնաշղթայում թունել կառուցելու համար պահանջվեցին ինժեներական նորարարական լուծումներ։ Պայթուցիկ նյութերից զատ՝ այստեղ առաջին անգամ օգտագործվեցին հորատման էլեկտրական մեքենաներ³¹։ Սակայն, շինհրապարակներում անվտանգության կանոնների բացակայությունն ու ոչ արհեստավարժ բանվորների զանգվածային օգտագործումը աննախադեպ պայմաններ ստեղծեցին դժբախտ պատահարների (այդ թվում նաև մահվան ելքով) թվի աճի համար։ Արխիվային վավերագրերի համաձայն՝ գործող հինգ տեղամասերից միայն մեկում 1897-1899 թթ. ընթացքում պաշտոնապես գրանցվել է (ընդգծումը մերն է-Ա.Հ.) արտադրական տրավմատիզմի 46 դեպք, որից 14-ը՝ մահվան ելքով³²։ Նման դեպքերում Շինարարության վարչության և կապալառուների միջև կնքված պայմանագրի 40-րդ հոդվածը պարտավորեցնում էր վերջիններին արագ արձագանքել և տուժածին հասցնել հիվանդանոց։ Արգելվում էր առողջական խնդիրներ ունեցող աշխատակցին պահել բարաքում կամ հիվանդանոց ուղարկել ոտքով։ Վարչությունն իր հերթին պարտավորվում էր տեղափոխման գործընթացն արագացնելու համար տրամադրել ֆինանսական միջոցներ կամ ձիակառք³³:

Թե աշխատանքային պայմանագրի այս պահանջը գործնականում ինչպես էր կիրառվում, երևում է III տեղամասի բժիշկ Վեքիլովի 1896 թ. ապրիլ ամսով թվագրված նամակից։ «Անտեսելով վարչության հստակ ցուցումը, գրում է նա, -կապալառուն հիվանդին բժշկի մոտ է ուղարկում կրկին ոտքով կամ ձիով։ Օրերս նման մեկը ճանապարհին մի քանի անգամ ուշաթափվելուց և ձիուց ցած ընկելուց հետո ինձ մոտ բերվեց արդեն անգիտակից վիճակում»³⁴:

Որպես կանոն՝ արձանագրված դժբախտ պատահարների ճնշող մեծամասնության համար որևէ մեկը պատասխանատվություն չի կրել։ Ղեկավարությանն ու օրինա-

²⁹ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 2, թ. 60:

³⁰ Новое Обозрение, N4287 -1896 г.

³¹ Котов А. http://www.kipsinfo.ru/index.php?Mode=article_full&id=62&cat_id=4

³² ՀԱԱ, ֆոնդ 271, ցուցակ 1, գործ 16:

³³ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 2, թ. 134:

³⁴ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 4, թ. 200:

պահ մարմիններին միշտ հաջողվել է մեղքը բարդել գոհերի վրա: Այսպես, շինհրապարակներից մեկում 1898-ի հուլիսին տեղի ունեցած փլուզման հետևանքով զոհվում են Ալեքսանդրապոլի գավառի Արըխվալի գյուղի երկու բնակիչներ: Վարչություն ներկայացրած բացատրագրում կապալառու Յվետկովն ու ժանդարմ Դանիլովը միաբերան հաստատում են, որ շինհրապարակում անվտանգության կանոնները պահպանվում են, իսկ պատահարը տեղի է ունեցել զոհվածների անզգուշության պատճառով³⁵: Հաջորդ դեպքը տեղի է ունեցել Ջաջուռի թունելում. բարձած վագոնը տեղափոխող չորս բանվորները արգելակի անսարքության պատճառով վթարի են ենթարկվել, որի հետևանքով նրանցից մեկը ստացել է ծանր մարմնական վնասվածքներ: Սակայն պատահարը հետաքննող ենթասպա Ի. Միրոշնիկովը, տեղի ունեցածում հանցագործության նշաններ «չտեսնելով», արձանագրել է. «դեպքը տեղի է ունեցել բանվորի անփութության պատճառով»³⁶:

Մեկ այլ դեպքում հինգ բեռնված վագոնների խորտակման հետևանքով տեղում զոհվել է Ալեքսանդրապոլի գավառի Ադբուլաղ գյուղի բնակիչը, իսկ Ղարաբոյա գյուղի երկու բնակիչներ ստացել են տարբեր աստիճանի մարմնական վնասվածքներ: Դեպքի առնչությամբ իրականացված հետաքննության արդյունքում մեղքն ամբողջությամբ բարդվել է տուժածների վրա: Ըստ Վարչության կազմած եզրակացության՝ վագոնների խորտակումը տեղի է ունեցել սխալ իրականացված արգելակման պատճառով: Իրականում բեռնված վագոնների «արգելակում» կոչվածը խիստ վտանգավոր գործ էր. առջևից գնացող բանվորները դեռ կանգ չառած վագոնների անիվների տակ պիտի հասցնեին քարեր դնել և անմիջապես մետաղյա ձողեր մտցնեին անիվների ճառագայթների արանքը: Նման բան կարող էր անել արհեստավարժ վագոնավարը, մինչդեռ թունելում աշխատողների մեծ մասը նույնիսկ ծանոթ չէր տեխնիկայի սպասարկման տարրական կանոններին³⁷:

Եզրահանգում. 1890-ականներին թվականների սկզբից մեծ թափով սկսված երկաթուղու շինարարությունը նպաստավոր պայմաններ ստեղծեց արևելահայ աշխատավորության ամենամեծ ու ազդեցիկ խմբի ձևավորման համար: Չնայած թվական գերակշռությանը՝ երկաթուղային բանվորներն ապրեցին ու արաբեցին սոցիալական ծանրագույն պայմաններում: Բացարձակ իրավագուրկ վիճակը, ցածր վարձատրությունը, գործատուների կամայականությունները, սոցիալական երաշխիքների և անվտանգության կանոնների բացակայությունը նպաստավոր պայմաններ ստեղծեցին սոցիալական շարժումների ակտիվացման համար: Ջանգվածային ելույթները, սկիզբ առնելով 1896 թ. դեկտեմբերից, երբեմն ինքնաբուխ, իսկ ավելի հաճախ կազմակերպված, շարունակվեցին մինչև Առաջին աշխարհամարտը՝ իշխանություններին մշտապես պահելով լարված վիճակում:

³⁵ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 16, թ. 236:

³⁶ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 16, թ. 212:

³⁷ ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 16, թ. 17-18:

СОЦИАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РАБОЧИХ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ АЛЕКСАНДРАПОЛЬ-КАРС

Այրաпетյան Ա. Տ.

Ключевые слова: *Армянские железные дороги, Тифлис-Александрополь-Карс, строительство, рабочий, подрядчик, самоуправство, социальное положение.*

В последней четверти XIX в. развитие капиталистических отношений внесло существенные изменения в социальную структуру восточных армян. Распад крестьянства способствовал формированию новой производительной силы - рабочего класса. Большую роль в этом сыграло и строительство железной дороги, начатое в регионе с 90-х годов XIX в.. Так называемая «стройка века» создала благоприятные условия для формирования самой крупной и влиятельной группы восточноармянских рабочих. Совокупность архивных документов и сообщений периодической печати того времени позволяет предположить, что на строительстве железной дороги Тифлис-Александрополь-Карс работало до 10 000 человек. Несмотря на численное превосходство, рабочие жили и работали в тяжелейших социальных условиях. Полное бесправие, низкая заработная плата, произвол работодателей, производственный травматизм, отсутствие социальных гарантий и правил техники безопасности создавали благоприятные условия для активизации общественных движений среди строителей железной дороги. Иногда стихийные, а чаще организованные, массовые выступления продолжались до Первой мировой войны, держа власть в постоянном напряжении.

THE SOCIAL CONDITION OF THE WORKERS UNDER THE CONSTRUCTION OF THE ALEXANDRAPOL-KARS RAILWAY

Hayrapetyan A. S.

Key words: *Armenian railways, Tiflis-Alexandrapol-Kars, construction, worker, contractor, arbitrariness, social condition*

The development of capitalist relations in the last quarter of the 19th century introduced significant changes in the social structure of Eastern Armenians. The disintegration and stratification of the peasantry created favorable conditions for the formation of a new productive force - the working class. The construction of the railway, which started in the region in the 90s of the XIX century, also played a big role in it. The so-called "construction of the century" created favorable conditions for the formation of the largest and most influential group of Eastern Armenian workers. Combining the archival documents and periodical press reports of the time allows us to assume that up to 10,000 people worked on the construction of the Tiflis-Alexandrapol-Kars railway. Despite their outnumbering, the railway workers lived and worked in the most challenging social conditions. Absolute disenfranchisement, low pay, the arbitrariness of employers, lack of social guarantees, and safety rules created favorable conditions for the activation of social movements. The mass demonstrations, sometimes spontaneous, yet more often organized, began in December 1896 and continued until World War I, keeping the authorities in a constant state of tension.

Գ ր ա կ ա ն ու թ յ ու ն

1. Ավետիսյան Վ.-1962, Մի էջ Հայաստանի բանվորական շարժումների պատմությունից, Երևան, ՀՍՍՌ ԳԱ հրատ, 120 էջ:
2. ՀԱԱ, ֆոնդ 102, Ցուցակ 1- գործ 953, թթ. 40-41: գործ 5691, թ. 54:
3. ՀԱԱ, ֆոնդ 136, Ցուցակ 3 - գործ 1, թ. 124: գործ 2, թթ. 24, 60: գործ 4, թթ. 200, 322: գործ 11, թթ. 85, 118: գործ 31, թ. 5: գործ 43, թ. 255: Ցուցակ 4- գործ 3, թ. 97: գործ 6, թթ. 115-116: գործ 16, թթ. 17-18, 41, 38, 212, 220, 224, 236, 256: գործ 26, թ. 87:
4. ՀԱԱ, ֆոնդ 269, ցուցակ 2, գործ 5691, թ. 54:
5. ՀԱԱ, ֆոնդ 270, ցուցակ 1, գործ 2, թ. 35, 53:
6. ՀԱԱ, ֆոնդ 271, Ցուցակ 1- գործ 1, թ. 325: գործ 16: գործ 17, թ. 749:
7. «Մշակ»-1896, Թիֆլիս, N 90, 6 օգոստոսի:
8. Վրաստանի կենտրոնական պետական պատմական արխիվ (ՎԿԴՊԱ), ֆոնդ 285, ցուցակ 1, գործ 252, թ. 46: գործ 480, թ. 101:
9. «Карс»-1897., Карс, N 45, 11 ноября.
10. Котов А. Из истории Южно-Кавказской железной дороги, http://www.kipsinfo.ru/index.php?Mode=article_full&id=62&cat_id=4
11. «Новое Обозрение», Тифлис, N4287, 22 июня.
12. «Обзор Эриванской губернии за 1896 г.» -1897. Эривань, Типография-скоропечатания Р.К. Эдельсона, с. 19.
13. «Тифлисский листок»-1899. Тифлис, N7, 10 января.

Ընդունվել է՝ 07.09.2022
Գրախոսվել է՝ 20.09.2022
Հանձնվել է տպ.՝ 28.11.2022

Տեղեկություններ հեղինակի մասին

Արմեն ՀԱՅՐԱՊԵՏՅԱՆ՝ պատմական գիտությունների թեկնածու,
ՀՀ ԳԱԱ Շիրակի հայագիտական հետազոտությունների կենտրոնի տնօրեն,
Շիրակի Մ.Նալբանդյանի անվան պետական համալսարանի պատմության և
իրավագիտության ամբիոնի դոցենտ,
Էլ. հասցե՝ a.hayrapetyan@shirakcenter.sci.am