

ՀԱՅ ԲՈՒՐԺՈՒԱԶԻԱՅԻ ՈՒ ՊՐՈԼԵՏԱՐԻԱՏԻ ԶԵՎԱՎՈՐՈՒՄԸ

1. ԱՐԵՎԵԼԱՀԱՅ ԱՐԴՅՈՒՆԱՐԵՐԱԿԱՆ ԲՈՒՐԺՈՒԱԶԻԱՅԻ ՈՒ ՊՐՈԼԵՏԱՐԻԱՏԻ ԶԵՎԱՎՈՐՈՒՄԸ

Արևելյան Հայաստանի տնտեսական հետամնացության, արդյունաբերական զարգացման ցածր մակարդակի, ֆեոդալական հարաբերությունների մնացորդների առկայության, մեծ քաղաքների և երկաթուղային ճանապարհների բացակայության հետևանքով հայ բուրժուազիան կազմավորվեց նախ Անդրկովկասի արդյունաբերական գլխավոր օջախներում՝ Բաքվում, Բաթումում, Թիֆլիսում և այլա՝ Հայաստանում:

Հայ բուրժուազիայի կյանքում վճռական դեր է խաղացել Բաքվի նավթարդյունաբերությունը: 1872 թ. հետո Ապշերոնյան թերակղզում հաջորդաբար շահագործման են հանձնվում նավթաբեր հողատարածությունները: Անդուսայ մրցավազք է առաջանում ավելի շատ նավթ արտահանելու, խոշոր կապիտալ կուտակելու համար: 1872 թ. 180 դեպյատին նավթագոտու փոխարեն, 1900 թ. արդեն օգտագործվում էր 906 դեպյատին:

1879 թ. միայն Միրզոլանների ընտանիքն ուներ 137 դեպյատին նավթաբեր հող: Հայերն առանձին և այլ ազգերի ընկերակիցների հետ միասին շահագործում էին 155 նավթահող, ուսաներն ու եվրոպացիները՝ 79, իսկ մյուս ազգերի կապիտալիստները՝ 61 հող¹:

Նոբելի, Ռոտշիլդի և նավթային այլ մագնատների կողքին կապիտալիստական հարաբերությունների շրջապատույտի մեջ են ներառվում հայ մեծահարուստ նավթարդյունաբերողները՝ Մանթաշովը, Լիանոզովը, Ղուկասովը, Պիտոնը, Մայիլովը, Արամյանցը, Ավան-Յուզբաշևը, Թադևոսյանը, Դուրխանովը, Միրզոլանը, Զուբալովը, Ալվազովը, Մելիք-Աղամիրովը, Տեր-Ակոպովը և ուրիշներ: XIX դարի վերջին տասնամյակում Բաքվում արտադրված նավթի արժեքը կազմում էր 224, 639, 500 ռուբլի, որի $\frac{2}{5}$ -ը պատկանում էր հայ կապիտալիստներին: Բաքվում՝ 5000 մինչև 50000 ռուբլի արժեքովյալ մեծականություն ունեցողների 17,5%-ը, իսկ 50000 ռուբլուց ավելի ունեցողների 23,4%-ը հայ բուրժուաներն էին: Բացի այդ, Բաքվի և նրա նահանգի առևտրական ձեռնարկությունների 25%-ից ավելին նույնպես պատկանում էր հայերին: Նոբելի ընկերության հիմնական զրամագույնը Բաքվում դարասկզբին կազմում էր 15 միլիոն, իսկ Ռոտշիլդինը՝ 6 միլիոն ռուբլի: Նույն ժամանակաշրջա-

¹ См. Ст. Гулишамбаров, Очерки развития и современное состояние нефтяной промышленности Бакинского района, Тифлис, 1880.

նում Մանթաշուվի հիմնական դրամագույնն անցնում էր 22 միլիոնից, Միրզոյան եղբայրներինը աճելի քան 3 միլիոն էր, Նդիազարյանինը՝ 2 միլիոն ուրլի²:

Նավթարդյունաբերությունը ոչ միայն հարստացրեց Բաքուն, այլև տնտեսական մեծ աշխուժություն մտցրեց Բաթումի, Թիֆլիսի և երկրամասի այլ քաղաքների կյանքում: 1890 թ. Բաթումում նավթի արտահանությամբ զբաղվող 18 ձեռնարկություններից 5-ը պատկանում էր հայերին:

Բաքվի նավթի շնորհիվ հարստացած հայ բուրժուազիան իր կուտակած կապիտալները շրջանառության մեջ էր դնում, երկրամասում կալվածքներ էր գնում, խոշոր շենքեր, ֆաբրիկաներ ու գործարաններ կառուցում: Երկրամասի արդյունաբերական մյուս կարևոր օջախում՝ Թիֆլիսում, Ադելիսանովը, էնֆիաջյանցը, Թալիրյանը, Բողարջյանը, Թամամշևը և շատ ուրիշ հայ կապիտալիստներ տնօրինում էին թեթև ու սննդի արդյունաբերության, կաշվի և այլ ձեռնարկությունները:

Հայաստանում հայ բուրժուազիայի աչքի ընկնող մասը հիմնականում իր ձեռքն էր վերցրել պղնձի ու կաշվի, գինու-կոնյակի և արտադրության այլ ճյուղեր: Հայաստանում արդյունաբերական կապիտալի հայ ներկայացուցիչներն էին Մելիք-Ազարյանը, Մելիք-Փարսադանովը, Մելիք-Ղարազյոզովը, Մելիք-Ստեփանովը, Աֆրիկյանը, Գյուզալովը, Զանփուղյանը, Սողոմոնովը, Խոջամիրովը, Չալաբովը, Բաբախանյանը, Մարտիրոսյանցը, Հարությունյանցը, Իսահակյանցը, Ավագովը և ուրիշներ:

Խոշոր առևտրականները գերազանցապես ապրում էին Բաքվում, Թիֆլիսում, Երևանում, Ալեքսանդրապոլում: Հատկապես աչքի էին ընկնում Արամյանցը, Անանովը, Աֆրիկյանը, Հովսեփ ու Գրիգոր Թումանյանները և ուրիշներ: Հայ խոշոր բուրժուազիայի ներկայացուցիչներ կային նաև Մոսկվայում, Պետերբուրգում, Դոնի Ռոստովում և Ռուսաստանի այլ քաղաքներում:

Բուրժուազիայի մյուս խումբը կուլակությունն էր, որը հարստահարում էր գյուղացիությանը, գյուղական պրոլետարիատին՝ բառարկությամբ:

Բուրժուազիայի ձևավորման հետ զուգընթաց հրապարակ իջավ և հայ արդյունաբերական պրոլետարիատը: Արդյունաբերական պրոլետարիատը, ի տարբերություն մանուֆակտուրային պրոլետարիատի, հանդես է գալիս իբրև համակենտրոնացած հասարակական ուժ, որի աղբյուրը խոշոր կապիտալիստական արդյունաբերությունն է՝ ֆաբրիկաները, գործարանները, հանքերը և այլն: Կապիտալը վարձու բանվորների հոծ զանգվածներ է համախմբում, որոնց իրավիճակը նույնն էր, շահերն ու ձգտումները համընկնում էին: Արդյունաբերական պրոլետարիատի առաջացումը սոցիալ տնտեսական օբյեկտիվ երևույթ էր:

Արդյունաբերական հայ պրոլետարիատի ձևավորման սոցիալական գրվածիսավոր աղբյուրը քայքայվող գյուղացիական զանգվածն էր և արհեստավորությունը, որոնք աշխատանք էին որոնում քաղաքներում: «Կոմկասի տեժը գաղութացման պրոցեսի ու նրա հողագործական բնակչության արագ աճի հետ,— գրել է Վ. Ի. Լենինը,— (բողարկվելով այդ աճով) տեղի էր ունենում նաև բնակ-

² См. Г. Пичикян, Капиталистическое развитие нефтяной промышленности в Азербайджане, см. «История классовой борьбы в Закавказье», сбор. статей, книга первая, Тифлис, ЗКУ, 1930, стр. 47, 108—110 и др.

չության՝ հողագործությունից կտրվելու և արդյունաբերությանը հարելու պրոցես...»³։

Վ. Ի. Լենինը, բնութագրելով XIX դարի վերջին Ռուսաստանում գյուղացիության դասակարգային շերտավորման պրոցեսը, նշել է. «Գյուղացիների մոտ հինգերորդ մասն արդեն այն դրության է անցել, որ «ամենագլխավոր զբաղմունքը» վարձու աշխատանքն է ունեւոր գյուղացիների և կալվածատերերի մոտ... Միևնույն «գյուղացիությունը» և շուկա է նետում միլիոնավոր բանվորների, որոնք վարձուղներ են որոնում, և վարձու բանվորների պատկառելի պահանջարկ է ներկայացնում»⁴։

Աճում է Ռուսաստանի արդյունաբերական պրոլետարիատը։

Դարասկզբին միայն Հայաստանի գյուղերում պրոլետարական և կիսապրոլետարական քնակչության թիվը հասնում էր մոտ 300 հազար մարդու⁵։

Զանգվածային արտագնացության հոսք է սկսվում դեպի Բաքու, Թիֆլիս, Բաթում, երկրամասի շինարարական տեղամասերը։ Ոչ-հողագործական արտագնացությունը, ըստ էության, առաջադիմական երևույթ էր։ Այն նպաստում էր բանվոր դասակարգի ձևավորմանը, աստիճանաբար փոխում խավարում խարխափող գյուղացուն, բարձրացնում նրա դասակարգային գիտակցությունը։ Եվ, վերջապես, այն իր ազդեցությունն էր տարածում նաև բուն գյուղացիության վրա։ Գյուղացին ապրելով դրսում աշխատավարձով, ավելի ազատ էր զգում, թուլանում էին նահապետական հին սովորությունները, կիրն ալելի ինքնուրույն էր դառնում՝ ընդգրկվում տնտեսական և այլ աշխատանքների մեջ։

1897 թ. Բաքվի նավթարդյունաբերության մեջ աշխատող բանվորների 29%-ը հայեր էին⁶ (որոշ աղբյուրներում՝ 32%-ը)։ Նրանց մոտ 43%-ը կադրային էին, իսկ 20%-ից ավելին՝ վարպետներ։ Մեխանիկական գործարանի բանվորների 30,8%-ը նույնպես հայեր էին։ Հայերն ավելի մեծ թիվ էին կազմում շինարարությունում և ծխախոտի ֆաբրիկաներում։

1880-ական թվականներից սկսած Բաքուն Զանգեզուրից հազարավոր երիտասարդ կարող ուժ էր կլանում։ Միայն 1884 թ. 10 ամսվա ընթացքում Զանգեզուրից Բաքու աշխատանք որոնելու են մեկնել 2925 մարդ⁷։

Բաթումի խոշոր գործարանային 4000 բանվորներից 1500-ը հայեր էին, որոնք 1894—1895 թվականներին զաղթել էին Արևմտյան Հայաստանից։ 1898 թ. Երևանի նահանգից մոտ 20 հազար մարդ գտնվում էր պանդխտության մեջ։ Միայն 1892—1894 թթ. անձնագրերով նոր Բայազետից և Մեծ Ղարաբիլիսայից արտագաղթել են ավելի քան 4881 մարդ։

Արտագնացության դիմած հայերի մեծ մասը դառնում էր մշտական բանվորներ։ Այդ ցույց է տալիս Բաքվի պրոլետարիատի որակական կազմը։ Այսպես, 1899 թ. Բաքվում աշխատող բանվորների 38,8%-ն ուներ մինչև մեկ

3 Վ. Ի. Լենին, *Եժ, հ. 3, էջ 755*։

4 Նույն տեղում, էջ 287—288։

5 Տե՛ս А. Г. Рашин, *Формирование промышленного пролетариата в России*, М., 1940, стр. 104; «Краткая история рабочего движения России (1851—1917)», М., 1962, стр. 50; М. А. Адонц, *Экономическое развитие Восточной Армении*, стр. 527։

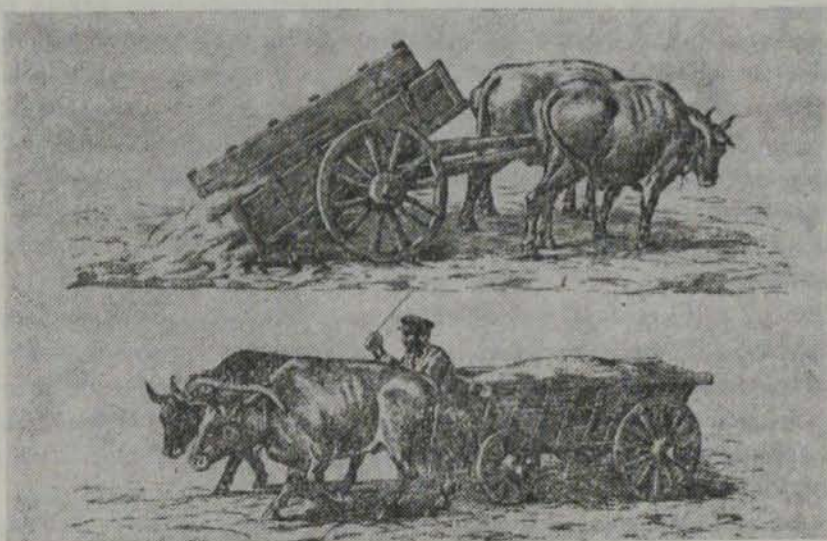
6 Տե՛ս Խ. Գուլաճյան, *Մարքսիստական տնտեսագիտական մտքի տարածումը Հայ իրականության մեջ*, Երևան, 1961, էջ 25։

7 Տե՛ս «Նոր-Դար», 1885, № 138; Տե՛ս նաև «Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян Закавказского края», т. I, стр. 103։

տարվա աշխատանքային ստաժ, 43,8%-ը՝ մեկից մինչև հինգ տարվա, իսկ 17,4%-ը՝ հինգ տարուց ավելի, 1903 թ. դրությամբ ավելի էր փոխվել, Բանվորների 50%-ն ուներ մեկից մինչև հինգ տարվա ստաժ, իսկ 27,6%-ը՝ հինգ տարուց ավելի⁸:

Երկրամասի բանվորների աճը ցույց է տալիս, որ դարասկզբին Բաքվում և նահանգում աշխատում էր 65 հազար արդյունաբերական բանվոր, Վրաստանում՝ մոտ 50 հազար: Վ. Ի. Լենինի բերած տվյալներով միայն Կովկասի հանքարդյունաբերության մեջ աշխատում էր 17603 բանվոր⁹:

Հայաստանի բանվոր դասակարգի ձևավորման գործում կարևոր նշանակություն ունեցավ Թիֆլիս — Կարս, Ալեքսանդրապոլ — Երևան — Զուլֆա երկաթուղային գծի շինարարությունը: Թիֆլիսից Կարս երկաթուղին ձգվում էր 300 կիլոմետր երկարությամբ: Նրա շինարարության վրա 1896 թ. աշխատել է մոտ 10 հազար հոգի, որոնց մի զգալի մասը հայեր էին: Կային նաև հույներ և իտալացի վարպետներ, որոնք աշխատում էին Զաջուտի թունելում:



Երկաթուղի և Բաղրամի սայլ

Բացի երկաթուղային ճանապարհների շինարարությունից, Ալեքսանդրապոլում, Ախուրյան գետի ափին կառուցվում էին «խոշոր զինանոցներ՝ հեծյալ զորքերի համար: Այդ շինարարությունների վրա էլ աշխատում են բազմաթիվ հայ վարպետներ, հազարավոր մշակներ»¹⁰:

Երևանի նահանգում 1897 թ. եղած 3485 «ֆաբրիկա-գործարաններում» աշխատում էին ավելի քան 5600 բանվոր: Հայաստանի արդյունաբերական ձեռնարկություններում, երկաթուղային շինարարությունում և այլ տեղերում աշխատող շուրջ 13 հազար բանվորներից բացի, տասնյակ հազարավոր մարդիկ ժամանակավոր աշխատանքի էին մեկնում արդյունաբերական կենտրոններ:

8 Տե՛ս «Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1903 г.».

9 Տե՛ս Վ. Ի. Լենին, ԵԺԺ, հ. 3, էջ 622:

10 «Մշակ», 6 օգոստոսի 1896:

Հայաստանում պրոլետարիատը բազմազգ էր, նրա շարքերում կային ռուսներ, ազրբեջանցիներ, վրացիներ, ուկրաինացիներ, հույներ, պարսիկներ և այլ ազգերի ներկայացուցիչներ, XIX դարի վերջին երկրամասում կար շուրջ 70—80 հազար արդյունաբերական հայ բանվոր, նրանք հիմնականում կենտրոնացված էին Բաքվում, Քիֆլիսում, Բաթումում, Երևանում, Ալավերդում, Ալեքսանդրապոլում, Ղափանում, Նոր Բայազետում և այլուր, Անգղերկվասում խոշոր մեքենայական արդյունաբերությունը, Ռուսաստանի օրինակով, վերջնականապես արդյունաբերությունը անջատում է հողագործությունից, ստեղծում «բնակչության մի հատուկ դասակարգ, որը բուրժուական նման չէ հին գյուղացիությանը, սրանից տարբերվում է կյանքի այլ կառուցվածքով, ընտանեկան հարաբերությունների այլ կարգերով, ինչպես նյութական, այնպես էլ հոգեոր պահանջմունքների բարձր մակարդակով»¹¹:

Անգղերկվասում բանվորները՝ նավթագործները, երկաթուղայինները, լեռնահանքային արդյունաբերության, կաշվի և այլ ձեռնարկությունների աշխատողներն անասելի շահագործման էին ենթարկվում: Շատ երկար էր աշխատանքային օրը, ցածր՝ վարձատրությունը, անմխիթար էին բանվորների կենցաղային պայմանները:

1872 թ. Քիֆլիսում Թայիրյանի մոմի գործարանում աշխատում էր 35 բանվոր, որոնց մեծ մասը հայեր էին: Աշխատանքային օրը տևում էր 14 ժամ: Վարձատրությունը շատ ցածր էր. ամսական 14 ռուբլի, Գործարանում աշխատում էին 6—7 կանայք, որոնք օրական ստանում էին 20 կոպեկ:

Ալեկի ծանր էին Ալավերդու և Ղափանի պղնձագործների աշխատանքի պայմանները:

1897 թ. հունիսի 2-ին ցարական կառավարությունը, բանվորական շարժումների ճնշման տակ, հատուկ օրենք էր ընդունել աշխատանքային օրվա կրճատման մասին¹², Քեն այն տարածվում էր նաև Անգղերկվասի արդյունաբերական ձեռնարկությունների վրա, բայց էական ոչ մի փոփոխություն չկատարվեց բանվորների կյանքում: Մանր էր հատկապես կանանց և անչափահաս երեխաների վիճակը:

Հայաստանում կառուցվող երկաթուղու շինարարությունում տարբեր ազգերի բանվորները ենթարկվում էին անասելի շահագործման, գտնվում էին կենցաղային անմխիթար պայմաններում: Օրավարձով աշխատող բանվորները, որ եկել էին հայկական գյուղերից, իրենց հասանելիքի (օրական 50—60 կոպեկ) հազիվ մի մասն էին ստանում: Պաշտոնյաներից յուրաքանչյուրն իր բաժին տոկոսներն էր կորզում: Ստացվում էր այնպես, որ ի վերջո բանվորները վարձվում էին 6-րդ և 7-րդ ձեռքով:

Սովորական հողաշերտի մեկ խորանարդ սաժենը (=2,14 մետրի) փորելու համար կապալառուները ստանում էին 2 ռ. 50 կ., իսկ բանվորներին վճարում էին 1 ռ. 30 կ., ժայռոտ տեղամասի 1 խորանարդ սաժեն փորվածքի համար՝ 8 ռ. և 13 ռ. 50 կ. (միջին հաշվով 10 ռ. 50 կ.), իսկ բանվորներին վճարում էին 6 ռ. և 6 ռ. 50 կ., 1 խորանարդ սաժեն որմնաքարի համար ստա-

11 Վ. Ի. Լենին, Նիժ, հ. 3, էջ 693.

12 Օրենքը սահմանում էր ֆաբրիկա-գործարաններում և երկաթուղային արհեստանոցներում 11 ու կես ժամ տեղությունը բանվորական օր: Դա Ռուսաստանի բանվոր դասակարգի նվաճումն էր:

նում էին 15 ա., վճարում՝ 7 ա. կամ 7 ա. 50 կ. և այլն: Ընդհանուր առմամբ կապալառուի եկամուտը կազմում էր կապիտալի ամբողջ զուամարի գրեթե 20%—ը¹³:

Զեյլին էր նաև հիմնական բանվորների աշխատավարձը: Անագ բանվորն ամսական ստանում էր 30 ա., գծի վերանորոգող բանվորը՝ 18 ա.:

Աշխատողներին երկար ժամանակ աշխատավարձ չտալը, նրանցից կաշառք վերցնելը և այլն սովորական երևույթ էին:

Հաճախ կապալառուները բանվորներին մի քանի ամիս աշխատավարձ չտալով, յուրացնում էին նրանց հասանելիքը և փախուստի դիմում: Հազարավոր բանվորներ ապրում էին գետնախորշերում կամ էլ բացօթյա: «Առանձնապես վատ են բանվորների կացարանները,—գրել է «Նույնի» օրագրերին՝ թերթը,—դրանք մեծամասամբ լուսամուտից զուրկ, մեկ դռնով, երբեմն էլ առանց դռան, մի կլոր անցքով միայն գետնախորշեր են: Վեց արշին (մեկ արշինը հավասար է 71,12 սանտիմետրի) երկարությամբ և 2¹/₂ արշին բարձրությամբ ունեցող այդ գետնախորշում տեղավորված են 10—12 մարդ:... Ամռանը բանվորները պառկում են դրսում, ձմռանը կամա թե ակամա հարկ է լինում իրար վրա կուտակվել գետնախորշերում և կարելի է պատկերացնել, թե ինչ վիճակ է տիրում այնտեղ այդ պահին: Բանվորների մեջ չափազանց մեծ են մահացությունները»¹⁴: Համաճարակային հիվանդությունները բազմաթիվ զոհեր էին խլում: Միայն 1900—1902 թթ. Ալեքսանդրապոլ — Ներսես երկաթուղու շինարարության բանվոր-ծառայողներից 8992 մարդ հիվանդացել է, այդ թվում՝ 1900 թ. 3052, 1901-ին՝ 3709, 1902-ին՝ 2136, նույն ժամանակաշրջանում բանվորներից վնասվածքներ էին ստացել 1224 մարդ, որոնցից թոշակ է նշանակվել միայն 8-ին¹⁵:

Բանվորները զրկված էին ամենատարրական իրավունքներից: Նրանք չէին կարող արժեատակցական միություններ ստեղծել, բանվորական թերթ հրատարակել և այլն:

Այս ամենը խորացնում էր բանվորների դժգոհությունը, արթնացնում նրանց բաղաժառանգական դիտակցությունը:

2. ԴԱՍԱԿԱՐԳԱՅԻՆ ՇԵՐՍԱՎՈՐՈՒՄԸ ԱՐԵՎԵԼԱԶԱՅ ԳՅՈՒՂՈՒՄ

Այսպանդադրամական հարաբերությունների զարգացումը Արևելյան Հայաստանում արագացրեց գյուղացիության դասակարգային շերտավորումը և գյուղական բուրժուազիայի ու պրուլետարիատի ձևավորումը: Հենվելով տնտեսական ուժի վրա, հարուստ գյուղացիներն իրենց ձեռքում սկսեցին կենտրոնացնել արտադրության հիմնական միջոցը՝ հողը: Դրա համար նրանք օգտագործում էին ամենից առաջ համայնական վարելահողերի վերաբաժանումները, հատկապես «համփա-չարեք» սկզբունքը, որի համաձայն գյուղացիներն իրենց ժողովներում նախ որոշում էին յուրաքանչյուր ընտանիքի տնտեսական ուժն ու հարկերը վճարելու կարողությունը և ապա բաժանում հողը: Դրա

¹³ ՏՃ՝ «Новое обозрение», 20 июня 1896; նաև Վ. Ավետիսյան, Մի էջ Հայաստանի բանվորական շարժման պատմությունից, 1961, էջ 14:

¹⁴ «Новое обозрение», 20 июня 1896.

¹⁵ ՏՃ՝ «Քաների Հայաստանի արևիկներ», 1975, № 3: