ԱՆԴՐԿՈՎԿԱՍԻ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆՆԵՐԻ ՀԵՂԱՓՈԽԱԿԱՆ ՊԱՅՔԱՐԻ ՊԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆԻՑ

Ա. Վ. ՍԻՄՈՆՅԱՆ

1905 թ. հունվարի 9-ի ողբերգական դեպքերից հետո Ռուսաստանում բուռն թափով ծավալվող հեղափոխական իրադարձությունները հուժկու ազդակ հանդիսացան ինչպես մյուս ազգային ծայրամասերի, այնպես էլ Անդրկովկասի պրոլետարիատի պայքարի համար։

1905 թ. ՌՍԴԲԿ Կովկասյան միութենական կոմիտեի հրապարակած «Կովկասի բանվորներ, ժամանակն է վրեժ լուծել» թռուցիկում երկրամասի բազմազգ պրոլետարիատին կոչ էր արվում վճռական պայքարի դուրս գալ ինքնակալության դեմ։

1905 թ. հունվարի 18-ին ՌՍԴԲԿ Կովկասյան միութենական կոմիտեի անմիջական ղեկավարությամբ սկսվեց Թիֆլիսի բանվորների գործադուլը։ Առաջինը աշխատանքը թողեցին երկաթուղու դլխավոր արհեստանոցների և դեպոյի բանվորները, որոնք առաջադրեցին 20 կետից կազմված իրենց պահանջները[1]։

Նախօրոք տեղյակ լինելով նախապատրաստվող գործադուլին, տեղական իշխանություններն այն կանխելու համար ձեռք էին առել անհրաժեշտ միջոցներ։ Արդեն հունվարի 17-ին ոստիկանությունը դիմեց մասսայական ձերբակալությունների։ Ձերբակալվեցին և բանտ նետվեցին ՌՍԴԲԿ Կովկասյան միութենական կոմիտեի անդամներ Ֆ. Ի. Մախարաձեն, Ա. Նուլուկիձեն, Մ. Բոչորիձեն և ուրիշներ[2]։ Ձերբակալությունները շարունակվեցին նաև հետագա օրերին, բայց, ինչպես երևում է Թիֆլիսի դատական պալատի դատախազի զեկուցագրից, գործադրվող բռնությունները ոչ մի ցանկալի արդյունք չէին տալիս. բոլշևիկյան ընդհատակյա թռուցիկները շարունակում էին մեծ քանակությամբ տարածվել ամբողջ քաղաքով մեկ[3]։

Հունվարի 19-ին գործադուլը դառնում է ընդհանուր։ Այդ օրը Թիֆլիսի բանվորական շրջաններից մեկում՝ Դիգուբեում, տեղի ունեցավ երկաթուղայինների միտինգ, որին մասնակցում էին 2.000 մարդ։ Ելույթ ունեցող բանվորներն իրենց բողոքի ձայնն էին բարձրացնում Պետերբուրգում անզեն բանվորների նկատմամբ ցարիզմի կատարած ոճրագործության դեմ։ Բանվորները պահանջում էին ազատ արձակել քաղաքական բանտարկյալներին, տալ ժողովների, միությունների ազատություն, վերացնել բոլոր տեսակի տուգանքները, սահմանել 8-ժամյա բանվորական օր և այլն։

Հունվարի 20-ին հրապարակվեց ՌՍԴԲԿ Թիֆլիսի կոմիտեի կոչը՝ ուղղված երկաթուղայիններին։ Կոչում ասված էր. «...մենք գործադուլ ենք հայտարարել,

---

[1] «Начало первой русской революции» (январь—март 1905). М., 1955, стр. 593—594.

[2] «Очерки истории коммунистических организаций Закавказья». Тбилиси, 1967, стр. 122.

[3] «Начало первой русской революции», стр. 602—603.

որպեսզի բարելավենք մեր նյութական ու քաղաքական դրությունը։ Մենք ուզում ենք մեր ռուս ընկերների հետ միասին երկրի երեսից շնչել ատելի ինքնակալությունը...

Մի՞թե մենք կարող ենք մի այսպիսի ժամանակ շարունակել աշխատանքը։ Մեր անձնուրաց բանվորների արյունը պարտավորեցնում է մեզ պայքարել մինչև վերջ։ Եվ այսպես, շարունակենք գործադուլը»[4]։

Կոչն ավարտվում է «Կեցցե՞ Թիֆլիսի գործադուլը», «Կեցցե՞ բանվոր դասակարգը», «Կորչի՞ ինքնակալությունը», «Կեցցե՞ ՌՍԴԲԿ-ն» լոզունգներով։ Հունվարի 23-ին Թիֆլիսի գործադուլավոր բանվորների ցույցն ավարտվում է ոստիկանության և կազակների հետ ընդհարումով։

Հունվարյան գործադուլներին ակտիվորեն մասնակցում էին նաև Բաթումի, Փոթիի, Նովոսենակիի, Սամտրեդիի և երկաթուղային այլ կայարանների ու դեպոների բանվորները։ Հունվարի 22-ին Բաթում-Սամտրեդի երկաթուղային տեղամասում գործադուլին մասնակցում էին 5.000 մարդ։ Այստեղ դադարում է գնացքների երթևեկությունը[5]։ Պայքարի դուրս եկած բանվորներին են միանում մոտակա գյուղերի բնակիչները, թվով մոտ 2 հազար մարդ[6]։ «Անկարգություններին» վերջ տալու համար երկաթուղային կայարաններն են ուղարկվում զինված ջոկատներ, որոնց փոխադրումը խանգարելու նպատակով շատ տեղերում բանվորները փչացնում են երկաթգծերը։ Այսպես, զինվորական այն գնացքը, որը շարժվում էր Բաթումի ուղղությամբ և տեղափոխում զինվորներ բանվորական շարժումները ճնշելու համար, գծի փչացման հետևանքով խորտակվում է։

Ադրբեջանում այս շրջանում ավելի վճռական հանդես եկան Ելիզավետպոլի դեպոյի բանվորները, որոնք հունվարի 25-ին, թվով մոտ 2.000 մարդ, թողնում են աշխատանքը և ներկայացնում տնտեսական բնույթի մի շարք պահանջներ։ Համաձայնելով վերսկսել աշխատանքը, բանվորները հայտարարում են, որ եթե մինչև փետրվարի մեկը իրենց պահանջները չբավարարվեն, ապա կրկին կդիմեն գործադուլի[7]։ Նույն օրը Վրաստանում աշխատանքները դադարեցնում են Կվիրիլիի և Շորապանի կայարանների ու դեպոների բանվորները[8]։

Երկաթուղիների նկատմամբ կիրառվող բռնությունները, զինված ջոկատների միջամտությունը գործադուլներին ի վերջո հանգեցնում են այն բանին, որ բանվորներն աստիճանաբար անցնում են աշխատանքի։ Արդեն փետրվարի 1-ին գլխավոր արհեստանոցներում աշխատանքի էին անցել 2.300 մարդ։

Անդրկովկասյան երկաթուղում գործադուլները շարունակվում են մինչև 1905 թ. փետրվարի 4-ը[9]։ Կառավարությունը ստիպված է լինում գծային և գլխավոր արհեստանոցների բանվորների համար սահմանել 9-ժամյա աշխատանքային օր[10]։ Նախատեսվում էր ավելացնել սևագործ բանվորների աշխա-

4 Վրաց. ՍՍՀ Կենտրոնական պետական պատմական արխիվ (այսուհետև՝ Վրաց. ՍՍՀ ԿՊՊԱ), ֆ. 113, գ. 51, թ. 75։

5 «Начало первой русской революции», стр. 847.

6 Г. А. Галоян, Рабочее движение и национальный вопрос в Закавказье 1900—1922, Ереван, 1969, стр. 63.

7 ՀՍՍՀ Կենտրոնական պետական արխիվ (այսուհետև՝ ՀՍՍՀ ԿՊԱ), ֆ. 114, ց. 1, գ. 31, թ. 1։

8 «Кавказ», 1905, № 28.

9 Վրաց. ՍՍՀ ԿՊՊԱ, ֆ. 83, ց. 1, գ. 192, թ. 5։

10 «Революционное прошлое Тбилиси», Тбилиси, 1964, стр. 54.

տավարձը[11]։ «Հեղափոխությունը ծավալվում է,— գրում է Վ. Ի. Լենինը,— կառավարությունը սկսում է այս ու այն կողմ ընկնել։ Նա փորձում է արյունոտ ռեպրեսիայի քաղաքականությունից անցնել տնտեսական զիջումների և դուրս պրծնել ողորմությունով, կամ իննժամյա բանվորական օր խոստանալով։ Բայց արյունոտ օրվա դասը չի կարող իզուր անցնել»[12]։

ՌՍԴԲԿ Թիֆլիսի կոմիտեն, հանրագումարի բերելով հունվար ամսվա գործադուլային շարժման արդյունքները և նշելով բանվորների հետագա պայքարի խնդիրները, «Թիֆլիսի բոլոր բանվորներին» թռուցիկում գրում է. «Այժմ ամենքը տեսան, որ ցարի կառավարությունից ոչ մի բան չի կարելի սպասել... Հիշենք, որ քանի կա, գոյություն ունի ցարի դազան կառավարությունը, երբեք լավ օր չենք տեսնի... Եթե այսօր կառավարությունը վախենալով մի քանի զիջում արեց, վաղը նորից ետ կխլի մեզանից...»[13]։ Կոմիտեն բանվորներին կոչ է անում շարունակել պայքարը ինքնակալության դեմ, ձեռք բերել քաղաքական ազատություններ։ «Ինչպես ձուկն առանց ջրի, թռչունը առանց թևերի, պրոլետարիատը չի կարող ապրել առանց քաղաքական ազատության ... Միայն այս ազատությունը նվաճելով մենք կարող ենք բարելավել մեր դրությունը»[14]։

Հեղափոխական շարժումները թուլացնելու և կանխելու նպատակով փետրվարի 11-ին Անդրկովկասյան երկաթուղում հայտարարվում է ռազմական դրություն։ Առանց հատուկ թույլտվության բանվորներն ու ծառայողները իրավունք չունեին թողնելու աշխատանքը։ Երկաթուղիները զրկվում էին արձակուրդից օգտվելու իրավունքից։ Բացառություն էին կազմում միայն նրանք, ովքեր հիվանդության պատճառով ի վիճակի չէին անցնելու աշխատանքի։ Սահմանված կանոնների խախտողներին սպառնում էր մինչև 8 ամսյա բանտային կալանք։

Չնայած հայտարարված ռազմական դրությանը, պայքարի ելած երկաթուղայինները գործադուլները շարունակում են նաև փետրվարին։ Արդեն նույն ամսի 16-ին երկաթուղու գլխավոր արհեստանոցներում աշխատանքները նորից են ընդհատվում։ Վարչությանը ներկայացվում են մի շարք պահանջներ, որոնց թվում՝ ռուս-ճապոնական պատերազմի օգտին բանվորներից հարկադրաբար պահվող դրամական նվիրատվությունները վերացնելու պահանջը[15]։ Չստանալով ցանկալի պատասխան, փետրվարի 23-ին մոտ 2.000 բանվորներ կարմիր դրոշներով շարժվում են դեպի Դիդուբե և կազմակերպում հակակառավարական միտինգ։

Փետրվարի վերջերին գործադուլ են անում նաև Ալեքսանդրապոլի ուղեմասի երկաթուղայինները[16]։ Հետագա օրերին այս ուղեմասում աշխատանքները վերսկսվում են միայն զինվորական պահակախմբի միջամտությամբ։

Անդրկովկասի երկաթուղայինների պայքարը նոր թափ ստացավ 1905 թ. գարնանը։ Պատահական չէ, որ ՌՍԴԲԿ III համագումարը հատուկ բանաձև ընդունեց՝ «Կովկասի իրադարձությունների առթիվ», որտեղ մեծ գոհունակությամբ նշվում էր, որ «Հեղափոխական շարժումը Կովկասի բնակչության մե-

11 ՀՍՍՀ ԿՊԱ, ֆ. 94, ց. 1, գ. 2792, թ. 2։

12 Վ. Ի. Լենին, Երկեր, հ. 8, էջ 107։

13 «Ռևոլյուցիոն կոչեր և թռուցիկներ», Երևան, 1960, էջ 106—107։

14 Նույն տեղում։

15 «Начало первой русской революции». стр. 605.

16 «Հայաստանի կոմունիստական կուսակցության պատմության ուրվագծեր», Երևան, 1967, էջ 73։

ժամանության մեջ... արդեն հասել է ինքնակալության դեմ ուղղված համաժողովրդական ապստամբության»[17]։

Համագումարը Ռուսաստանի գիտակից պրոլետարիատի անունից ողջունելով Կովկասի հերոսական պրոլետարիատին ու գյուղացիությանը, կուսակցության Կենտկոմին և տեղական կոմիտեներին հանձնարարեց «ամենաեռանդուն միջոցներ ձեռք առնել Կովկասի գործերի դրության մասին ամենալայն կերպով տեղեկություններ տարածելու բրոշյուրների, միտինգների, բանվորական ժողովների, խմբակային զրույցների և այլ միջոցներով, ինչպես նաև ժամանակին աջակցություն ցույց տալու Կովկասին՝ իրենց տրամադրության տակ եղած բոլոր միջոցներով»[18]։

1905 թ. մարտի 13-ին Թիֆլիսի երկաթուղային հանգույցի բանվորները քաղաքից դուրս գումարում են գաղտնի ժողով, որին մասնակցում են 500 մարդ։ Ելույթ ունեցողները, դատապարտելով ցարական ռեժիմը, ինքնակալության դեմ պայքարի կոչ են անում։

Մարտի 15-ին սկսվում է Նավթլուղի ուղեմասի երկաթուղայինների գործադուլը, որի ժամանակ բանվորներն առաջ են քաշում 11 կետից կազմված պահանջներ։ Նրանց պաշտպանությամբ հանդես եկան Բաքու-Բաթումի գծի երկաթուղայինները[19]։ *Մարտի 18-ին Բալաջարի կայարանի բանվորները պահանջում են 40%-ով ավելացնել աշխատավարձը, բարելավել աշխատանքային ու կենցաղային պայմանները։ Նման պահանջներով հանդես են գալիս նաև Բաքվի դեպոյի բանվորները։*

Մարտի 19-ին գործադուլ են անում Ելիզավետպոլի երկաթուղայինները, որոնք, թողնելով աշխատանքը, դուրս են գալիս փողոց և հեղափոխական երգեր երգելով շարժվում դեպի քաղաք[20]։ *Իսկ հաջորդ օրը նրանք անցկացնում են զինված ցույց «Կորչի՜ ինքնակալությունը», «Կեցցե՜ ազատությունը» լոզունգներով։ Գործադուլին են միանում Թիֆլիս-Ղարաքիլիսա-Ալեքսանդրապոլ գծի բանվորները։ Գործադուլները լուրջ տագնապ են առաջացնում կառավարող շրջաններում։ Ամբողջ Թիֆլիս-Երևան գծի վրա սահմանվում է զինվորական հսկողություն։ Ալեքսանդրապոլ-Ղարաքիլիսա գծի և դեպոյի բանվորներն ու ծառայողները գործադուլ են հայտարարում մարտի 20-ին։ Գործադուլի ընթացքում բոլշևիկներին հաջողվում է ոտքի հանել կայարանի բոլոր բանվորներին և պայքարին տալ քաղաքական բնույթ։*

Չնայած երկաթուղային տեղամասի պետի սպառնալիքներին և վարչական միջոցներին՝ գործադուլից ետ պահելու բանվորներին, վերջիններս մնում են անդրդվելի։ Այնուամենայնիվ, տեղական իշխանություններին հաջողվում է զենքի միջոցով ստիպել գործադուլավորներին անցնելու աշխատանքի[21]։ *Պատժիչ ջոկատի միջամտությամբ է ճնշվում նաև Ջուլֆայի երկաթգիծը կառուցող բանվորների գործադուլը։*

Բանվորական շարժումների ազդեցության տակ ոտքի է ելնում նաև աշխատավոր գյուղացիությունը։ Հատկապես ակտիվորեն են գործում երկաթուղուն

---

17 *«ՍՄԿԿ-ն բանաձևերում...», մաս I, Երևան, 1954, էջ 103։*

18 *Նույն տեղում, էջ 104։*

19 «Кавказ», 5.III.1905.

20 «Вперед». 1905. № 16.

21 *Վրաց. ՍՍՀ ԿՊՊԱ, ֆ. 13, ց. 2, գ. 177, թ. 44։*

հարող գյուղական շրջանները։ «Շարժումը սկսվելով երկաթուղային արհեստանոցներից և ֆաբրիկա-գործարանային շրջաններից, արագորեն ընդգրկում է գյուղական բնակչությունը ... Առանձնահատուկ ուժով այն դրսևորվում է հայաբնակ շրջաններում, գերազանցապես Երևանի նահանգում և Կարսի մարզում»[22]։

Երկաթուղային բանվորները բավականին աշխատանք են տանում գյուղացիության շրջանում։ Նրանք հաճախակի տարածում են թռուցիկներ, պրոկլամացիաներ, տոն են տալիս և «ղեկավարում գյուղացիների բոլոր հակակառավարական ելույթները»[23]։ Երկաթուղայինների գլխավորությամբ գյուղացիները հարձակումներ են գործում զինվորների, ժանդարմների, ոստիկանների վրա, նրանցից խլում զենքը և զինվում։ Շատ դեպքերում գյուղացիական հավաքներին մասնակցում էին նաև երկաթուղային բանվորներ, որոնք գյուղացիներին սովորեցնում էին զուտ տնտեսական պահանջներին միացնել նաև քաղաքականը։ Թիֆլիսի նահանգային վարչության պետը հաղորդում է, որ մարտի 5-ին Միխայլովո գյուղից ոչ հեռու տեղի է ունեցել գյուղացիների հավաք, որին մասնակցել են 1.000 մարդ։ Հավաքին ներկա գտնվող Միխայլովոյի դեպոյի բանվորները ձգտել են այդ պահանջներում անցկացնել նաև քաղաքական բնույթի կետեր[24]։

Երկաթուղային բանվորների հետագա պայքարի առաջն առնելու համար կառավարությունը փորձեր է անում Անդրկովկասում ստեղծել բանվորական կոմիտեներ։ Արդեն մարտի 2-րդ կեսին սկսվում են պատգամավորների ընտրություններ այն հանձնաժողովների համար, որոնք նախատեսված էին իբր թե բարելավելու երկաթուղային բանվորների ու ծառայողների կենցաղային պայմանները։

Ծավալելով նախընտրական լայն կամպանիա և մերկացնելով կառավարության այդ կեղծ քայլը, բոլշևիկները բանվորներին կոչ էին անում չմասնակցել ընտրություններին։ Մարտի 20-ին բոլշևիկների գլխավորությամբ կայացավ Բաքվի դեպոյի առավել գիտակից 80 բանվորների անլեգալ ժողով, որը վճռականապես հանդես եկավ ընտրություններին մասնակցելու դեմ։ Այդ մասին ընդունված բանաձևը մասսայականացվեց[25]։

1905 թ. գարնանը բոլշևիկները քաղաքական լայն աշխատանք են տանում երկաթուղայինների շրջանում։ ՌՍԴԲԿ Կովկասյան միութենական կոմիտեի, Թիֆլիսի, Բաքվի կոմիտեների հետ միասին այդ աշխատանքին ակտիվ մասնակցություն են ունենում նաև տեղական բոլշևիկյան կազմակերպությունները։ Բոլշևիկները լայնորեն տարածում են տարբեր լեզուներով թռուցիկներ, պրոկլամացիաներ, ինչպես նաև տանում ագիտացիոն մեծ աշխատանք։ 1905 թ. մարտի 12-ին հրապարակվեց «Բոլոր երկաթուղային ծառայողներին» թռուցիկը, որը պայքարի էր կոչում ինքնակալության դեմ։

Երկաթուղայինների շրջանում մեծ աշխատանք էր տանում ՌՍԴԲԿ Ելիզավետպոլի կազմակերպությունը, որը սերտ կապերի մեջ էր Թիֆլիսի և Բաքվի կոմիտեների հետ։ Այն ղեկավարում և ուղղություն էր տալիս Եվլախի, Շամ-

---

22 «Вперед», 1905, № 11.

23 Վրաց. ՍՍՀ ԿՊՊԱ, ֆ. 19, գ. 8, թ. 28։

24 «Красный архив», 1940, № 2.

25 «Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции» (Документы и материалы), Баку, 1956, стр. 174.

խորի, Թովուզի, Աղստաֆայի և երկաթուղային այլ կայարանների բանվորների հեղափոխական ելույթներին։ 1905 թ. մարտին այդ կազմակերպությունը Ելիզավետպոլի երկաթուղայինների շրջանում տարածում է հայերեն, ռուսերեն, ադրբեջաներեն թռուցիկներ՝ «Փշրվում են շղթաները», «Ծեղք պատրաստ» վերնագրերով. դրանց մի մասը ընկնում է ոստիկանության ձեռքը։ Վերջինիս հաջողվում է հայտնաբերել ոչ միայն թռուցիկներ, այլև 50 բրոշյուր[26]։

Բոլշևիկների ազդեցությունը մեծ էր նաև Ալեքսանդրապոլի երկաթուղայինների շրջանում։ Այստեղ գործադուլներն ընթանում էին տեղի սոցիալ-դեմոկրատական կազմակերպության ղեկավարությամբ[27]։

1905 թ. մարտի վերջերին բոլշևիկները երկաթուղայինների շրջանում անց են կացնում քաղաքական բնույթի մի շարք զրույցներ, բացատրում առաջիկա պայքարի խնդիրներն ու նպատակները, պարզաբանում ինքնակալությունը տապալելու անհրաժեշտությունը, սովորեցնում պայքարի ճանապարհով հասնելու խոսքի, մամուլի, ցույցերի, գործադուլների ազատության և իրենց տնտեսական դրության բարելավման[28]։

Բանվորների շրջանում բոլշևիկների կատարած հսկայական աշխատանքը թողեց իր բարերար ազդեցությունը։ Այսպես, 1905 թ. առաջին երեք ամիսներին տեղի ունեցած գործադուլների ժամանակ երկաթուղայինները գերազանցապես առաջ էին քաշում տնտեսական, իսկ հետագա օրերին՝ քաղաքական բնույթի պահանջներ։

1905 թ. գարնանը Անդրկովկասի երկաթուղայինների ծավալած հեղափոխական պայքարի պատմության պայծառ էջերից է ապրիլյան ընդհանուր գործադուլը, որը աչքի էր ընկնում իր մասսայականությամբ և կազմակերպվածությամբ։ Գործադուլը ղեկավարում էին ՌՍԴԲԿ Կովկասյան միությունը և նրա տեղական կազմակերպությունները։ Սկսվելով Ելիզավետպոլից՝ գործադուլը շուտով ընդգրկում է ամբողջ Անդրկովկասյան երկաթուղին և միանգամից ընդունում քաղաքական բնույթ[29]։

Կառավարող շրջանները, վախենալով գործադուլի տարածումից, Ելիզավետպոլ են ուղարկում զինվորների երեք վաշտ։ Չնայած դրան, երկաթուղայինները որոշում են պայքարել մինչև իրենց պահանջների բավարարումը[30]։ Գործադուլավորներին են միանում Բաքվի, Հաջիկաբուլի, Աղստաֆայի, Քյուրդամիրի, Թիֆլիսի, Միխայլովոյի, Սամտրեդիի, Կվիրիլիի, Ալեքսանդրապոլի և այլ վայրերի երկաթուղայինները։ Գնացքների երթևեկությունը դադարում է[31]։ Այն վերականգնելու նպատակով Կովկասում քաղաքացիական մասի գծով գլխավոր հրամանատարի օգնական գեներալ Մալաման փոխարքա Վորոնցով-Դաշկովին խնդրում է Անդրկասպյան երկաթուղային գումարտակներից առանձնացնել 50 մեքենավարների և ուղարկել Թիֆլիս[32]։ Այնուհետև նա խնդրում է

26 Վրաց. ՍՍՀ ԿՊՊԱ, ֆ. 480, ց. 2, գ. 287, թ. 133։

27 «Հայաստանի կոմունիստական կուսակցության պատմության ուրվագծեր», էջ 73։

28 «Революция 1905 г. в Закавказье» (Хроника событий, документы и материалы), Тифлис, 1926, стр. 56.

29 «Бакинские известия», 3.IV.1905.

30 Վրաց. ՍՍՀ ԿՊՊԱ, ֆ. 279, ց. 1, գ. 10, թ. 164։

31 Նույն տեղում, ֆ. 13, ց. 2, գ. 177, թ. 75։

32 Նույն տեղում։

Անդրկովկասյան երկաթուղի ուղարկել երկաթուղային մեկ գումարտակ՝ Անդրկասպյան կամ էլ Ռուսաստանի այլ մարզերից։

Բոլշևիկների կատարած աշխատանքի շնորհիվ երկաթուղայինները ներկայացնում են թե՛ տնտեսական և թե՛ քաղաքական պահանջներ[33]։

Ապրիլյան գործադուլին ակտիվ մասնակցություն ունեցան Հայաստանի երկաթուղայինները։ Ապրիլի 5-ին գործադուլ են հայտարարում Ալեքսանդրապոլի երկաթգծի և դեպոյի բոլոր բանվորները, մեքենավարներն ու ծառայողները։ Նրանք հայտարարում են, որ աշխատանքի կանցնեն միայն այն դեպքում, եթե իրենց պահանջները բավարարվեն[34]։ Նույն օրը կանգ է առնում գնացքների երթևեկությունը Թիֆլիս—Երևան և Ալեքսանդրապոլ — Կարս գծերում[35]։ Ալեքսանդրապոլի երկաթուղայիններն առաջադրում են ոչ միայն տընտեսական, այլև քաղաքական պահանջներ (Կովկասում տարրական դպրոցներում մայրենի լեզուներով պարտադիր ուսուցում մտցնելու, դավանանքի և կրոնական բոլոր սահմանափակումները վերացնելու, ժողովների, միությունների, ընկերությունների ազատության պահանջներ և այլն)։ Ուշագրավ է, որ երկաթուղայինները առաջ են քաշում նաև այնպիսի պահանջներ, որոնք բացառապես վերաբերում են գյուղացիությանը։ Այսպես, օրինակ, նրանք պահանջում են սահմանել հողաբաժինների հետգնում և պետական հողերի վրա իրավունք տալ բնակվելու սակավահող և հողազուրկ գյուղացիներին[36]։ Նման պահանջների առաջադրումը հետևանք էր երկաթուղայինների շրջանում բոլշևիկների տարած քաղաքական մեծ աշխատանքի։

Չնայած մեծ չափերի հասնող բռնություններին, բոլշևիկներն ամեն կերպ աշխատում են ընդլայնել գործադուլի շրջանակները, նրան մասնակից դարձնել նաև Հյուսիսային Կովկասի երկաթուղայիններին։ Այդ նպատակով Բաքվի կոմիտեի տպարանում հրատարակվում է Բաքվի երկաթուղային հանգույցի երկաթուղայինների նամակը՝ ուղղված Վլադիկավկազի երկաթուղու բանվորներին։ Վերջիններիս կոչ անելով միանալ գործադուլին, Բաքվի երկաթուղայինները գրում են. «... Մեզ համար դժվար կլինի անցկացնել գործադուլը։ Դրանով մենք ինքներս մեզ դատապարտում ենք կարիքների ու զրկանքների ... Թող այդպես լինի... Բայց դրա փոխարեն գործադուլը կհարվածի մեր տերերի գրպաններին։

Թո՛ղ մեր ոչ բոլոր պահանջները բավարարվեն, այլ միայն նրանց մի մասը, թո՛ղ նույնիսկ դրանցից և ոչ մեկն էլ չբավարարվի, բայց դարձյալ մենք կշահենք ... Մենք կսովորենք գործել համատեղ, համատեղ պաշտպանել մեր շահերը։

Պարտության հնարավորությունը չի սարսափեցնի մեզ, ընդհակառակը, այն հող կնախապատրաստի հետագա հաղթանակի համար... Ուստի մենք որոշել ենք պայքարել մինչև վերջ... Մեր շահերը նույնն են ... Կասկած չկա, որ համատեղ ջանքերով մենք կհասնենք հաղթանակի»[37]։

---

33 «Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции», стр. 117—118.

34 «Революционное движение в Армении 1905—1907 гг.» (Сборник документов), Ереван, 1955, стр. 127—128.

35 Նույն տեղում։

36 «Ռևոլյուցիոն շարժումները Հայաստանում 1905—1907 թթ.» (Հոդվածների ժողովածու), Երևան, 1955, էջ 157։

37 «Рабочее движение в Баку в годы первой русской революции», стр. 122—123.

Սակայն Վլադիկավկազի երկաթուղայիններն այդ կոչին արձագանքեցին բավականին ուշացումով, երբ Անդրկովկասյան երկաթուղում գործադուլն արդեն ճնշվել էր։

Գործադուլին վերջ տալու համար ապրիլի 6-ին Թիֆլիսում, Բաքվում, Բալաչարում, Հաչիկաբուլում և այլ կայարաններում հրապարակվում է գեներալ նահանգապետի հրամանը, որով բոլոր գործադուլավորներին առաջարկվում էր մինչև ապրիլի 7-ը անցնել աշխատանքի, այլապես անմիջապես կհեռացվեին աշխատանքից և կարտաքսվեին։ Գործադրվող բռնությունները հասնում են մեծ չափերի։ Ապրիլի 5-ին և 6-ին ձերբակալված երկաթուղայինների թիվը հարյուրների էր հասնում։ Միայն Բաքվի դեպոյում ապրիլի 7-ին ձերբակալվում են 400 բանվորներ, որոնք մինչ այդ տրված հրամանի համաձայն ենթակա էին արտաքսման[38]։ Գործադուլի հետագա շարունակումը կապված էր մեծ դժվարությունների հետ[39]։ Արդեն ապրիլի 8-ին Բաքվի երկաթուղային հանգույցում աշխատանքները վերսկսվում են։ Բայց երկաթուղում գործադուլը շարունակվում է մինչև նույն ամսի 12-ը և վերջնականապես ճնշվում զենքի ուժով։

Գործադուլը կարևոր նշանակություն ունեցավ երկաթուղային բանվորների ու ծառայողների քաղաքական գիտակցության բարձրացման գործում։ Այն ցույց տվեց, որ բացի մտրակից, գնդակից, աքսորից և բանտից բանվորները ցարական կառավարությունից ոչ մի սպասելիք չեն կարող ունենալ և որ անհրաժեշտ է վճռական պայքար մղել ինքնակալության դեմ։

Անդրկովկասի երկաթուղայինների ապրիլյան գործադուլին անդրադարձել է նաև բոլշևիկյան «Вперёд» թերթը։ Նշելով Անդրկովկասի երկաթուղայինների հեղափոխական պայքարի թափը և բարձր գնահատական տալով այդ պայքարում ՌՍԴԲԿ Կովկասյան միության ղեկավար ղերին, թերթը նշում է, որ երկաթուղայինների գործադուլը շատ կարճ ժամանակում ընդգրկելով ամբողջ գիծը՝ «ընթանում էր Կովկասին հատուկ համառությամբ ու համերաշխությամբ և որ դրանում զգացվում էր ՌՍԴԲԿ Կովկասյան միության ազդեցությունը»[40]։

Թերթը միաժամանակ նշում է գործադուլի պարտության պատճառները։ Դրանցից մեկն այն էր, որ երկաթուղային ծառայողների և բանվորների գործողությունները համաձայնեցված չէին։ Ի միջի այլոց, ապրիլի 7-ին, երբ բոլշևիկների գլխավորությամբ տեղի էր ունենում Բաքվի հանգույցի բանվորների ու ծառայողների միտինգը, որտեղ քննարկվում էր գործադուլը շարունակելու հարցը, ծառայողների մի մասը և գրասենյակային աշխատողները (սրանք համեմատաբար ավելի բարձր աշխատավարձ էին ստանում) պահանջում էին դադարեցնել գործադուլը։

Բայց գործադուլի պարտության հիմնական պատճառը դա չէր։ Ինչպես նշում է թերթը, երկաթուղին հեղեղվել էր ոստիկաններով, կազակներով, զինվորներով, որոնք տեռորի էին ենթարկում բանվորներին, բանտ նետում նրանց, ահաբեկում։ Իսկ հայտարարված ռազմական դրությունը լայն ասպարեզ էր բացում տեղական իշխանությունների կամայականությունների համար[41]։

---

38 Նույն տեղում, էջ 130։

39 «Пролетарий», 1905, № 4.

40 «Революция 1905—1907 гг. в национальных районах России (сборник статей), М., 1955, стр. 504.

41 «Вперед», 1905, № 18.

Անդրկովկասի երկաթուղայինների ապրիլյան գործադուլը համառուսաստանյան բանվորական շարժման բաղկացուցիչ մասն էր։ Դա դիտեր նաև ցարական կառավարությունը։ Անդրկովկասյան երկաթուղու ժանդարմական վարչության պետն իր դեկուցագրերից մեկում Կովկասի ոստիկանության կառավարչին գրում էր. «Երկաթուղու բոլոր գործադուլները անխտիր կերպով կապ ունեն այն շարժման հետ, որով ընդգրկվել է ամբողջ Ռուսաստանը ընդհանրապես և Կովկասը՝ մասնավորապես»[42]։

Ապրիլյան գործադուլից հետո բոլշևիկների ազդեցությունը երկաթուղայինների շրջանում ավելի ուժեղացավ։ Չնայած պարտությանը, ապրիլյան գործադուլն ունեցավ մեծ նշանակություն Անդրկովկասի երկաթուղայինների քաղաքական գիտակցության բարձրացման գործում։

ИЗ ИСТОРИИ РЕВОЛЮЦИОННОЙ БОРЬБЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ЗАКАВКАЗЬЯ

А. В. СИМОНЯН

Резюме

На кровавые события 9 января 1905 г. живо откликнулись железнодорожники Закавказья. Под руководством Кавказского Союзного Комитета РСДРП 18 января началась забастовка рабочих главных мастерских и депо ЗЖД, которая вскоре переросла во всеобщую стачку тифлисского пролетариата.

Кроме железнодорожников Тифлиса в январских забастовках активное участие принимали также железнодорожные рабочие других станций.

Хотя январское забастовочное движение железнодорожников закончилось поражением, но оно не прошло бесследно. Правительство вынуждено было пойти на частичные уступки.

Стачки железнодорожников не прекращались и в феврале, несмотря на то, что на ЗЖД было объявлено военное положение.

Весна 1905 г. ознаменовалась дальнейшим ростом революционного движения железнодорожников Закавказья. Из забастовок этого периода выделяется своей массовостью и упорством всеобщая апрельская забастовка, проходившая под руководством Кавказского Союзного Комитета и местных большевистских организаций.

В дни забастовки большевики вели большую организаторскую и пропагандистскую работу среди участников забастовочного движения, распространяли в большом количестве листовки, прокламации, воззвания, организовывали митинги, собрания, призывая железнодорожников продолжать борьбу против самодержавия.

В ходе забастовки железнодорожники выставляли наряду с экономическими и политические требования.

---

42 Վրաց. ՍՍՀ ԿՊՊԱ, ֆ. 83, ց. 1, գ. 192, թ. 4։