

ԲԱՆՎՈՐ ԴԱՍԱԿԱՐԳԻ ԶԵՎԱՎՈՐՄԱՆ ՍՈՑԻԱԼ-ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ
ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ ԱՐԵՎԵԼՅԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆՈՒՄ XIX դ. ՎԵՐՋԻՆ
ՔԱՌՈՐԴԻՆ ԵՎ XX դ. ՄԿՁԲԻՆ
(Ալեքսանդրապոլի գավառի օրինակով)

Արմեն Ս. Հայրապետյան

ԳԱԱ Շիրակի հայագիտական հետազոտությունների կենտրոն, Գյումրի, ՀՀ
Շիրակի Մ.Նալբանդյանի անվան պետական համալսարան

Ամփոփում

Նախաբան. Անդրկովկասի միացումը Ռուսական կայսրությանն արևելահայության համար ունեցավ առաջադիմական նշանակություն: Շինականն ու արհեստավորը ստացան անձի և գույքի ապահովություն, առևտրականն ու արդյունաբերողը՝ գործունեության ծավալման լայն հնարավորություններ: XIXդ. երկրորդ կեսից երկրամասը ներքաշվեց համառուսական կապիտալիզմի հորձանուտ՝ հիմնվեցին գործարաններ ու ֆաբրիկաներ, մեծ մասշտաբներ ընդունեց լեռնահանքային արդյունաբերությունը, ձևավորվեց արևելահայ բուրժուազիան: Զուգահեռ՝ պատմության թատերաբեմ իջավ նաև բանվոր դասակարգը: Մեթոդներ և նյութեր. Ուսումնասիրության մեթոդաբանական հիմքը արխիվային նյութի անաչառ օգտագործումն է, հիմնահարցերի աղբյուրագիտական վերլուծությունը՝ իրադարձությունների անկողմնակալ լուսաբանման պատմահամեմատական մեթոդի կիրառմամբ: Վերլուծություն. Հոդվածում վեր են հանվել այն պատճառները (իրավագուրկ վիճակ, ցածր վարձատրություն, արտադրական տրավմատիզմ, սոցիալական երաշխիքների և անվտանգ պայմանների բացակայություն և այլն), որոնք արդեն XIX դ. վերջից նպաստավոր պայմաններ ստեղծեցին Ալեքսանդրապոլի գավառում սոցիալական շարժումների ծավալման համար: Արդյունքներ. Հոդվածի շրջանակներում հստակեցվել են Ալեքսանդրապոլի գավառում բանվոր դասակարգի ձևավորման հիմնական նախապայմանները, բանվորների սեռատարիքային և ազգային կազմը, քննարկվել է տարբեր ոլորտներում բանվորների աշխատաժամա-

նակի տնտեսության ու աշխատավարձի հարցը, լուսաբանվել են բանվորների աշխատանքային և կենցաղային պայմանները:

Բանալի բառեր՝ Ալեքսանդրապոլ, Միսիմադան, երկաթուղի, բանվոր, աշխատաժամանակ, արդյունաբերություն, առևտուր, շինարարություն:

Ինչպես հղել՝ Հայրապետյան Ա. *Բանվոր դասակարգի ձևավորման սոցիալ-տնտեսական պայմանները Արևելյան Հայաստանում XIX դ. վերջին քառորդին և XX դ. սկզբին (Ալեքսանդրապոլի գավառի օրինակով)* // ԳԱԱ ՇՀՀ կենտրոնի «Գիտական աշխատություններ»: Գյումրի, 2023: Հ. 1(26): 115-129 էջեր: DOI: 10.52971/18294316-2023.26.1-115

**THE SOCIAL-ECONOMIC CONDITIONS OF THE FORMATION
OF THE WORKING CLASS IN EASTERN ARMENIA IN THE LATE
XIXth CENTURY – EARLY XXth CENTURY
(on the example of Alexandropol uezd)**

Armen S. Hayrapetyan

Shirak Center for Armenological Studies of NAS, Gyumri, RA
Shirak State University after M.Nalbandyan

Abstract

Introduction: The accession of Transcaucasia to the Russian Empire had progressive significance for Eastern Armenians. The builders and craftsmen received security of person and property, the merchants and industrialists received wide opportunities for activity. In the mid-19th century, the region was drawn into “the whirlpool” of all-Russian capitalism: factories were established, the mining industry took on a large scale, and the Eastern Armenian bourgeoisie was formed. At the same time working class was formed. **Methods and materials:** The methodological basis of the study is the archival material and the source-oriented analysis of the issues. We have used the historical-comparative method of unbiased coverage of events. **Analysis:** The article highlighted the reasons (disenfranchised state, low pay, industrial traumatism, lack of social guarantees and safety rules, etc.) that created favorable conditions for the development of social movements in Alexandropol province from the end of the 19th century. **Results:** Within the framework of the article, the main prerequisites for the formation of the working class in Alexandropol province, the gender-age and national composition of the workers, the issue of the duration of working hours and wages of workers in various fields were discussed, and the working and living conditions of the workers were covered.

Key words: Alexandropol, Sisimada, railway, worker, working hours, industry, trade, construction.

References: Hayrapetyan A. Socio-Economic Conditions of the Formation of the Working Class in Eastern Armenia in the Last Quarter of 19th Century and Early XX century. (on the Example of the Province of Alexandropol) // "Scientific Works" of SCAS NAS RA. Gyumri, 2023. V. 1(26). 115-129 pp.. DOI: 10.52971/18294316-2023.26.1-115

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ РАБОЧЕГО КЛАССА В ВОСТОЧНОЙ АРМЕНИИ В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XIX в. И НАЧАЛЕ XX в.

(на примере Александропольского уезда)

Армен С. Айрапетян

Ширакский центр арменоведческих исследований НАН, Гюмри, РА

Ширакский государственный университет им. М.Налбандяна

Аннотация

Введение. Присоединение Закавказья к Российской империи имело прогрессивное значение для восточных армян. Строитель и ремесленник получили гарантию безопасности личности и имущества, купец и промышленник - широкие возможности для деятельности. Со второй половины XIX в. край вошел в водоворот общероссийского капитализма: были основаны заводы и фабрики, горнодобывающая промышленность приняла крупные размеры, сформировалась восточноармянская буржуазия. Параллельно на арену вышел также рабочий класс.

Методы и материалы. Методологическую основу исследования составляет непредвзятое использование архивного материала, источниковедческий анализ вопросов, с использованием историко-сравнительного метода непредвзятого освещения событий. **Анализ.** В статье выделены причины (бесправное положение, низкая оплата труда, производственный травматизм, отсутствие социальных гарантий и правил техники безопасности и др.), которые уже с конца XIX в. создали благоприятные условия для развития общественных движений в Александропольском уезде. **Результаты.** В рамках статьи уточнены основные предпосылки формирования рабочего класса в Александропольском уезде, половозрастной и национальный состав рабочих, обсужден вопрос о продолжительности рабочего дня и заработной плате рабочих различных сфер деятельности, освещены условия труда и быта рабочих.

Ключевые слова: Александрополь, Сисимадан, железная дорога, рабочий, рабочее время, промышленность, торговля, строительство.

Как цитировать: Айрапетян А. Социально-экономические условия формирования рабочего класса в Восточной Армении в последней четверти XIX в. и начале XX в. (на примере Александропольского уезда). "Научные труды" ШЦАИ НАН РА. Гюмри, 2023. Т. 1(26). 115-129 сс. DOI: 10.52971/18294316-2023.26.1-115

ՆԱԽԱԲԱՆ. Հայ իրականության մեջ բանվոր դասակարգի ձևավորման հարցը քննարկման դրվեց տակավին XIXդ. վերջին-XXդ. սկզբին: Խնդրին անդրադարձած արևելահայ մամուլը բազմաթիվ հոդվածներում ու խմբագրականներում նկարագրեց բանվորի վիճակն Արևելյան Հայաստանի արդյունաբերական ձեռնարկություններում: Բանվորության հարցը քննարկման առարկա դարձավ նաև առանձին մենագրական ուսումնասիրություններում:

Հարցն առավել հիմնավոր դրվեց խորհրդային տարիներին: Խորհրդահայ պատմագիտությունն այս կամ այն չափով անդրադարձավ բանվոր դասակարգի ձևավորման, նրա սոցիալ-տնտեսական, իրավական-քաղաքական դրությանը և այլ հարցերի: Հրատարակվեցին արժեքավոր մենագրություններ, փաստաթղթերի և նյութերի ժողո-

վածուներ: Մակայն այդ աշխատությունները վերաբերում են ամբողջ Արևելյան Հայաստանին: Մինչդեռ հրապարակի վրա առայսօր չկա աշխատություն, որում թեկուզև համառոտակի կներկայացվեր խնդիրը Արևելյան Հայաստանի առանձին գավառների կտրվածքով:

Բանվոր դասակարգի ձևավորման հիմնական նախապայմանները

Մինչև XIX դարակես արդյունաբերական ձեռնարկություններում վարձու աշխատանքի կիրառումը խիստ սահմանափակ էր: Իբրև աշխատուժ օգտագործվում էր տվյալ ձեռնարկությանը ամրացված գյուղացիությունը: Օրինակ, Ալեքսանդրապոլի գավառի Միսիմադանի պղնձի հանքերում և ձուլարանում աշխատում էին համանուն գյուղի բնակիչները:

Վարձու աշխատանքի նկատելի կիրառման շրջանը սկսվեց 1870-ական թվականներից: Բանվոր դասակարգի ձևավորմանը նպաստեցին մի կողմից տեղի հողագուրկ գյուղացիությունն ու աղքատացած արհեստավորությունը, մյուս կողմից՝ Ռուսաստանի ներքին նահանգներից, Օսմանյան կայսրությունից և Իրանից ժամանած սեզոնային վարձու աշխատողները: Բանվորական շարքերի համալրման կարևորագույն աղբյուրներից մեկն էլ արտագնացությունն էր՝ նոր երևույթ, որ արևելահայության կյանքում սկիզբ առավ կապիտալիստական հարաբերությունների զարգացմանը զուգահեռ: Ս. Զավարովի պնդմամբ՝ արդեն 1880-ական թվականների վերջերից Երևանի նահանգում չկար գյուղ, որի աշխատունակ բնակչության գոնե 10%-ը արտագնացության մեկնած չլիներ [22, c. 285]: XX դ. սկզբին նահանգի հատկապես լեռնային շրջաններում պանդխտությունն ընդունեց զանգվածային բնույթ: Պատճառը տնտեսական ուղորմելի վիճակն էր, որ ստիպում էր պարտքերի մեջ թաղված գյուղացուն թողնել հայրական տունն ու բախտ որոնել օտարության մեջ: Այսպես՝ Ալեքսանդրապոլի գավառի ազգաբնակչության թիվը 1840-1914 թթ. աճեց մոտ 6 անգամ՝ 38000-ից հասնելով 223344-ի [32, cc. 250-252], մինչդեռ հողային ֆոնդը մնաց նույնը: 1906թ. կատարված հաշվումների համաձայն՝ գավառի գյուղական տնտեսությունների 57%-ն ուներ 3 հա-ից պակաս հող, 40%-ը՝ 5-3 հա [23, cc. 36, 63-64]: Եվ դա այն դեպքում, երբ 1906թ. գավառի ազգաբնակչությունը հաշվվում էր 186934 մարդ: 1906-1914 թթ. ազգաբնակչության թիվն աճեց ևս 36410-ով (16%-ով), իսկ հողային ֆոնդը, ինչպես վերևում նշեցինք, մնաց անփոփոխ: «Այն գիւղը, որ մի քանի տարի առաջ 30 ծուխ ուներ, այժմ դառել է 100 ծուխ,- գրում է «Մշակ» պարբերականը,- եթե առաջ գիւղացին ուներ 20 օրաւար հող և 4 հոգանոց ընտանիք, ապա տարիներ անց ընտանիքի անդամների թիւը դարձել է 11, իսկ հողի քանակը մնացել նույնը» [16, էջ 2]: Եթե սրան ավելացնենք նաև բնական պատահարների անվերջանալի շարանը, որ պատուհասում էր գյուղացուն՝ երաշտ, կարկտահարություն, ռոտզման ջրի պակաս, ապա գավառի գյուղացիական տնտեսությունների թշվառ պատկերը, կարծում ենք, ամբողջական տեսք կստանա: Նման իրավիճակում 1880-ական թվականների կեսերից սկսված արտագնացությունն Ալեքսանդրապոլի գավառի գյուղական ազգաբնակչության համար մնում էր աղքատության ճիրաններից փրկվելու միակ միջոցը: Մեկնում էին ինչպես ուղևորման անձնագրեր ստանալով, այնպես էլ գաղտնի: Ցավոք, այդ պատճառով գրեթե անհնար է վիճակագրական ստույգ տեղեկու-

թյուններ հայտնել պանդխտության մեկնողների ընդհանուր թվաքանակի մասին: Այդուհանդերձ, նույնիսկ օրինական կարգով հեռացածների մասին տեղեկությունները բավական են, որպեսզի պատկերացում կազմենք արտագնացության ընդունած մասշտաբների մասին: Այսպես, Ալեքսանդրապոլի գավառի միայն Մեծ Ղարաքիլիսա գյուղից 1893-1894 թթ. ընթացքում անձնագրերով հեռացել էր 2463 մարդ [22, c. 285]:

Գյուղացիներն իրենց սայլերով գնում էին Երևան ու Կարս՝ աշխատելու: Արտագնացության մեկ այլ տարածված ձև էր քաղը: Հունիսից մինչև հոկտեմբեր Երևանի, Թիֆլիսի և Ելիզավետպոլի նահանգների տարբեր գյուղերում կարելի էր հանդիպել հարյուրավոր շիրակցի երիտասարդների, որոնք «խմբերով գերանդիներն ուսերին անցնում են գիւղից-գիւղ» [2, էջ 2]:

XX դ. սկզբին, պայմանավորված պարբերաբար կրկնվող անբերրիությամբ, արտագնա աշխատանքի մեկնողների թիվն աճեց: Ըստ պաշտոնական վիճակագրության՝ 1901-1913 թթ. գավառից միայն անձնագրերով հեռացածների թիվը հասավ 50346 մարդու [30, cc. 11-16]:

Կապիտալիստական հարաբերությունների հետագա զարգացումը բացեց արտագնացության նոր հորիզոններ՝ Նովոռոսիյսկ, Տուապսե, Գելենջիկ, Սուխում, Փոթի, Արմավիր և այլն: Շատ էին հատկապես Բաքու մեկնողները: «Տեղի նաֆթ աշխարհը իր մագուստի հորերով ու զաւօղներով գրաւել էր Շիրակեցի բանւորին, արհեստաւորին ու ինտելլիգենտին, թէ՛ գիւղերից, թէ՛ Ալեքսանդրապոլ քաղաքից», - գրում է «Ախուրեան» պարբերականը [2, էջ 2]: Նույն տարիներին սկսվեց նաև ալեքսանդրապոլցիների հոսքը դեպի հեռավոր Ամերիկա:

Հետաքրքիր է այն, որ սկսած XIX դ. վերջից արտագնացների մի հոսանք էլ արտասահմանից շարժվեց դեպի Ալեքսանդրապոլի գավառ: Սրանք սեզոնային բանվորներ էին, ովքեր գալիս էին մասնակցելու երկաթուղու շինարարությանը [12, թ. 17-18]:

Մինչև XX դ. սկիզբ գավառում բանվորական ամենամեծ խումբը ներգրավված էր լեռնահանքային արդյունաբերության մեջ: Այսպես, Սիսիմադանի պղնձահանքերում 1904 թ. դրությամբ աշխատում էին 112, Տանձուտի ծծմբաքարի հանքերում՝ 40, իսկ գավառի քարհանքերում՝ 128 բանվորներ [35, c. 617]: Երկրորդ խումբը զբաղված էր վերամշակող արդյունաբերության մեջ: Համաձայն Ալեքսանդրապոլի գավառապետ Փիրումովի 1892թ. ապրիլի 13-ի Երևանի նահանգային վիճակագրական վարչություն ներկայացրած զեկուցագրի՝ 1891 թ. միայն գավառակենտրոնում կար 27 գործարան և 4-ական ջրաղաց ու ձիթհանք՝ 150 բանվորներով [5, թ. 62]: Նույն փաստաթղթի համաձայն՝ գավառի գյուղական բնակավայրերում գործող 300 ջրաղացներում և 58 ձիթհանքներում զբաղված էր 451 բանվոր:

1902 թ. գավառակենտրոնում գործարանների թիվը հասավ 32-ի (159 բանվոր), իսկ գյուղական բնակավայրերում՝ 523-ի (773 բանվոր) [35, cc. 8-28, 44-45]:

Իրավիճակը կտրուկ փոխվեց XIX դ. 90-ական թվականների երկրորդ կեսին, երբ ձևավորվեց երկաթուղային բանվորների խումբը: Ծավալվող երկաթուղային շինարարությանը զուգընթաց՝ այդ խումբը գնալով մեծացավ և առաջնակարգ տեղ զբաղեց գավառում բանվորական մյուս խմբերի շարքում: Երկաթուղայինների մի մասը կենտրո-

նացավ դեպոյում և արհեստանոցներում: 1903 թ. Ալեքսանդրապոլի դեպոն ուներ 150 բանվոր: 1907 թ. այդ թիվը հասավ 173-ի, իսկ 1909 թ.՝ 188-ի [36, c. 265]: Անհամեմատ ավելի մեծ էր երկաթուղու շինարարության բանվորների թիվը: Երևանի նահանգապետի հաշվետվության համաձայն՝ շինարարության միայն 3-րդ տեղամասում 1896 թ. աշխատում էր 1000 բանվոր, որից 300-ը՝ Փամբակի կիրճում [29, c. 16]: 1898 թ. սեպտեմբերին նույն շինարարության 4-րդ և 5-րդ տեղամասերում կար 1600 բանվոր:

Աղյուսակ 1

1891թ. դրությամբ Ալեքսանդրապոլի գավառում գործող գործարաններ և ֆաբրիկաներ

Գտնվելու վայրը	մոմի	օճաթի	կաշվի	վեճղմոծ	ջրաղաց	ձիթհանք	սալամա	կավե խողովակների	կրի	արհեստական զանգված ջրի	ԴԱՌԱՆԸ
Ալեքսանդրապոլ քաղաքում	4	9	2	1	4	4	4	2	4	1	35
Գավառի գյուղական բնակավայրերում	----	----	----	----	300	58	----	----	---	----	358
ԸՆԴԱՄԵՆԸ	4	9	2	1	304	62	4	2	4	1	393

Ցավոք, պետական պաշտոնյաների անփութության պատճառով շինարարությանը մասնակցած բանվորների թվի մասին ստույգ տեղեկություններ չեն պահպանվել: Արխիվային վավերագրերի ու ժամանակի պարբերական մամուլի հաղորդումների՝ մեր կողմից կատարված համադրումը թույլ է տալիս միայն ենթադրել, որ այդ թիվը տատանվել է 7-ից 10 հազարի միջև:

Բանվորների սեռատարիքային և ազգային կազմը

Կապիտալիստական հարաբերությունների զարգացումը նպաստեց հասարակության լայն խավերի ներգրավմանը վարձու աշխատանքի մեջ և ընդգրկեց բնակչության սեռատարիքային գրեթե բոլոր խմբերը: Արդյունաբերության մեքենայացման շնորհիվ արտադրական պրոցեսը հեշտացավ: Ֆիզիկական մեծ ուժ պահանջող աշխատանքը հիմնականում փոխանցվեց մեքենային, և տղամարդու աշխատանքն այժմ արդեն հանգում էր հասարակ հսկմանը: Մի բան, որ եռակի ցածր վարձատրությամբ կարող էին կատարել նաև կանայք ու երեխաները:

Սակայն, կանանց աշխատանքի կիրառումն Ալեքսանդրապոլի գավառում ուներ խիստ սահմանափակ բնույթ: Նախ՝ կապիտալիստական արդյունաբերության զարգացման ցածր մակարդակով պայմանավորված, տղամարդկանց մի սովոր գանգված առայժմ գործազուրկ էր, երկրորդ՝ առաջնային զարգանում էին վարձու աշխատանքի կիրառման այն բնագավառները (լեռնահանքային, շինարարություն), որոնցում արտադրության առանձնահատկությունները պահանջում էին տղամարդու աշխատանքի օգտագործում, և երրորդ՝ կնոջ աշխատանքի կիրառման հարցում որոշակի դեր էին խա-

ղում ազգային ավանդույթները: Շատ քիչ թվով կանանց կարելի էր հանդիպել թերևս սննդի արտադրության մեջ:

Գավառում անհամեմատ ավելի բարձր էր 12-17 տարեկան դեռահասների աշխատանքի տեսակարար կշիռը: Ալեքսանդրապոլի գավառապետ Փիրումովի՝ Երևանի նահանգային վիճակագրական վարչություն ներկայացրած զեկուցագրերում բանվորների այս խումբն առաջին անգամ հիշատակվում է 1886 թ. [8, թ. 7]: Սրանց մեծ մասն աշխատում էր պղնձի արդյունաբերության մեջ՝ զբաղված հանքաքարի տեսակավորմամբ և լեռնային աշխատանքներով: Օրինակ՝ 1909 թ. տվյալներով, Միսիմադանում աշխատող բանվորների 18,8 %-ը դեռահաս էր [12, թ. 4]:

Ալեքսանդրապոլի գավառում բանվորական դասն իր ստեղծման օրվանից բազմազգ էր: Դա բացատրվում է ինչպես գավառի բնակչության բազմազգության փաստով (հայեր, հույներ, ռուսներ, եզդիներ, քրդեր և այլն), այնպես էլ անընդհատ շարունակվող միգրացիոն գործընթացներով, որոնք հատկապես մեծ ծավալներ ընդունեցին կապիտալիստական հարաբերությունների զարգացման տարիներին: Օրինակ՝ Միսիմադանի պղնձի հանքերում ու գործարաններում դեռևս XIX դ. երկրորդ կեսից աշխատողների մեծ մասը հույներ էին: 1897 թ. մարդահամարի տվյալներով՝ այստեղ նրանք կազմում էին շուրջ 70 % [31, c. 221]:

Իր խայտաբղետ ազգային կազմով հատկապես աչքի էր ընկնում երկաթուղային բանվորների խումբը: Օրինակ՝ 1899 թ. դրությամբ միայն շինարարության 4-րդ տեղամասում մշտական բանվորներից 45,5 %-ը հայ էր, 16 %-ը՝ ռուս, 9,1 %-ը՝ վրացի, իսկ 29,4 %-ը՝ օտարերկրացի [19, էջ 258]:

Երկաթուղու շինարարության վրա աշխատողների մեծ մասը տեղաբնակ էր: Երկրորդ խումբը Ռուսաստանի ներքին նահանգներից ժամանածներն էին, հիմնականում՝ ռուսներ և վրացիներ, իսկ երրորդ խումբը օտարերկրացիներն էին՝ եվրոպացիներ և օսմանահպատակներ: Աղբյուրների հավաստմամբ՝ եվրոպացիներն ու ռուսները՝ մոտ 1000 մարդ, աշխատում էին թունելների և կամուրջների շինարարության վրա [15, էջ 2], իսկ թուրքերն ու արևմտահայերը, ծայրահեղ կարիքից դրդված, կատարում էին որևէ աշխատանք: Շինարարության ավարտից մեկ դար անց պարզել բանվորների թվաքանակն ըստ ազգությունների՝ ուղղակի անհնար է: Ի դեպ, դա անիրագործելի խնդիր էր նաև շինարարության օրերին, և այդ փաստն ընդունում էին նույնիսկ երկաթուղու շինարարության կազմակերպիչները: Օրինակ, III տեղամասի պետն իր 1896 թ. փետրվարի 27-ի զեկույցում նշում է, թե չի կարող պարզել Փամբակի կիրճում աշխատող 300 բանվորների ազգային ինքնությունը, որովհետև նրանք անընդհատ շարժման մեջ են [31,թ.54]: Հատկապես անհնար է ճշգրիտ տեղեկություններ գտնել օսմանահպատակների թվի մասին: Անձնագրերի բացակայության պատճառով թուրքերի և արևմտահայերի մեծ մասը Շինարարության վարչությունում չէր գրանցվում: Թուրք կապալառուներն ուղղակի թաքցնում էին իրենց համերկրացիներին: Շինհրապարակում նրանց առկայությունը բացահայտվում էր միայն դժբախտ պատահարների ժամանակ:

Շինարարության ավարտից հետո օտարազգի բանվորների մի մասը չհեռացավ, այլ մնաց և աշխատեց դեպոյում և արհեստանոցներում: Ալեքսանդրապոլի գավառում

երկաթուղային հիմնական մասնագիտություններն առաջինը յուրացրին ռուսներն ու վրացիները՝ դառնալով երկաթուղային բանվորների առաջին «դաստիարակները»:

Աշխատաժամանակի տևողությունն ու աշխատավարձը

1897 թ. հունիսի 2-ին ցարական կառավարությունն ընդունեց «Ֆաբրիկա-գործարանային ձեռնարկություններում աշխատաժամանակի բաշխման և տևողության մասին կանոններ», և բանվորական օրվա աշխատաժամանակը սահմանափակվեց 11,5 ժամով (տոների նախօրյակին և շաբաթ օրերը՝ 10 ժամ) [25, c. 246]: Սակայն, գործնականում այս «կանոնները» չկիրառվեցին, որովհետև օրենքը խախտողների նկատմամբ որևէ պատիժ սահմանված չէր: Աշխատաժամանակի իրական տևողությունը շատ դեպքերում ավելին էր: Օրինակ՝ 1899 թ. տվյալներով, Միսիմադանի պղնձարդյունաբերական շրջանում աշխատանքային օրը 12 ժամ էր, իսկ աշխատանքային ամիսը՝ 26 օր [24, c. 29]: Ինչ վերաբերում է տարեկան աշխատաժամանակին, ապա այն կազմում էր մոտ 9 ամիս: Գյուղատնտեսական աշխատանքների եռուն շրջանում՝ հունիս-սեպտեմբեր ամիսներին, աշխատանքը պղնձի հանքերում և գործարաններում դադարում էր, և բանվորները վերադառնում էին գյուղ:

Անհամեմատ ավելի վատ վիճակում էին առևտրական և արհեստանոցային տիպի մանր ձեռնարկությունների աշխատողները: Մինչև 1905 թ. դրանցում աշխատանքային օրվա տևողությունը 10-18 ժամ էր: Հատկապես անտանելի էր դեռահաս աշակերտների վիճակը. 12-14 ժամ արհեստանոցում կամ խանութում աշխատելուց հետո նրանք մի քանի ժամ աշխատում էին նաև գործատուի տանը (Ի դեպ, աշակերտության առաջին 3 տարիներին աշակերտն աշխատանքի համար չէր վճարվում) [1, էջ 290]:

Աշխատավորության շրջանում աճող դժգոհությունները մեղմելու նպատակով ցարական կառավարությունը 1906 թ. նոյեմբերի 15-ին հատուկ որոշում ընդունեց առևտրաարդյունաբերական հաստատություններում աշխատանքի տևողությունը սահմանափակելու մասին [1, էջ 290]: Այդ փաստաթղթով նահանգապետներին, քաղաքային դումաներին ու վարչություններին հանձնարարվում էր առևտրական ձեռնարկությունների և արհեստանոցների համար աշխատանքային օրվա տևողությունը սահմանափակել 11 ժամով (որից 2 ժամը՝ ընդմիջում): Սակայն, պետական խորհրդի այս որոշումը ևս տեղական մարմինների և ձեռնարկությունների կողմից չկիրառվեց: Ավելին՝ Ալեքսանդրապոլի քաղաքային դուման 1906 թ. դեկտեմբերին ընդունած որոշմամբ առևտրական հաստատություններում աշխատանքային օրվա տևողությունը սահմանեց 12 ժամ: Քաղաքային դումայի այս որոշումը լուրջ դժգոհությունների պատճառ դարձավ: 1907 թ. մայիսի 6-ին քաղաքի ատաղձագործական արհեստանոցների բոլոր աշխատողները գործադուլ հայտարարեցին [6, թ. 93-95]: Շուտով նրանց միացան նաև արտադրության մյուս ճյուղերի ներկայացուցիչները: Իշխանություններն ստիպված եղան որոշ զիջումների գնալու: 1907 թ. հուլիսի 23-ին Երևանի նահանգապետի հատուկ կարգադրությամբ առևտրական հաստատությունների և արհեստանոցների համար ձմռան ամիսներին սահմանվեց 11-ժամյա աշխատանքային օր (ամառային ամիսներին՝ 12 ժամ) [6, թ. 108, 122]:

Ի հակադրություն աշխատաժամանակի՝ Ալեքսանդրապոլի գավառում, ինչպես և ողջ Արևելյան Հայաստանում, խիստ ցածր էր աշխատավարձը: Կատարված աշխատանքի դիմաց վարձատրության որոշակի նորմ գոյություն չուներ: Վճարման հիմնական ձևը օրավարձն էր, որի չափն ամբողջապես կախված էր գործատուի ցանկությունից և աշխատակցի մասնագիտական հմտություններից: Այսպես, հացի փռերում գործավորը ստանում էր ամսական 10 ռուբլի, բաղնիքներում՝ 10-25ռ., ձիթհանքերում՝ օրական 20-30 կոպ., մետաղամշակման գործատներում՝ 75-75 կոպ., փայտամշակման արհեստանոցներում՝ 25 կոպ., գարեջրի գործարաններում՝ 40 կոպ. և այլն: Ցածր էր վարձատրությունը հատկապես հանքարդյունաբերության ոլորտում: Պղնձի, ծծմբաքարի ու քարհանքների բանվորների օրավարձի պաշտոնապես սահմանված նվազագույն չափը կազմում էր 50 կոպեկից մինչև 1 ռ. [26, cc. 280, 291, 299]:

Աղյուսակ 2

Տնային սպասավորների և սևագործ օրամշակների աշխատավարձը 1904-1910 թթ.

[7, թ.35-37]

Բնակավայրը	1904թ.			1910թ.		
	Տնային սպասավորների ամսական աշխատավարձը (ռուբլիներով)	Դեռահաս սևագործ օրամշակների օրավարձը (կոպեկներով)	Մեծահասակ սևագործ օրամշակների օրավարձը (կոպեկներով)	Տնային սպասավորների ամսական աշխատավարձը (ռուբլիներով)	Դեռահաս սևագործ օրամշակների օրավարձը (կոպեկներով)	Մեծահասակ սևագործ օրամշակների օրավարձը (կոպեկներով)
Ալեքսանդրապոլում	8-15 ռ.	----	40-80կ.	15ռ.	----	60կ.
Գավառի ցուղական բնակավայրերում	----	----	----	----	35-70կ.	70-120կ.

Համեմատաբար արտոնյալ կարգավիճակ ունեին երկաթուղային տրանսպորտի բանվորները: Բարձր որակավորում ստացածները՝ թունելային և կամրջային վարպետները, փականագործները և մեքենավարները, ստանում էին մինչև 225 ռ., վերանորոգող բանվորները, մուրճահարները, վագոն մաքրողները՝ 20-ից մինչև 40 ռ.: Մշտական երկաթուղային բանվորների մեծ մասը ստանում էր նաև այսպես կոչված «բնակարանային փող», որը հատկացվում էր նրանց բնակարան վարձելու համար՝ տարեկան 40-ից մինչև 90 ռ. [9, թ. 97]:

Բոլորովին այլ էր շինհրապարակում աշխատող բանվորի վիճակը: Սա ուղղակի կախման մեջ էր կապալառուից:

Որպես կանոն՝ Վարչության հետ պայմանագիր կնքած կապալառուն իր կողմից 15-20%-ի իջեցմամբ պատվերը փոխանցում էր մեկ ուրիշի: Այնուհետև այս գործարքը կրկնվում էր ևս 1 կամ 2 անգամ, ինչի արդյունքում նույնքան անգամ կրճատվում էր բանվորի աշխատավարձը: Օգտվելով առիթից, որ տնտեսապես քայքայված բանվորն իր ընտանիքը սովից փրկելու համար պատրաստ է ցանկացած զիջման՝ կապալառուն

ստիպում էր նրան աշխատել նվազագույն վարձատրությամբ: Օրինակ՝ փափուկ հողում 1 խորանարդ սաժեն (2.134 մ³) փորվածքի համար նա ստանում էր 2 ռ. 50 կ., իսկ բանվորին վճարում՝ 1-1.5 ռ., քարքարոտ տեղամասում նույն աշխատանքի համար ստանում էր 8-13 ռ., իսկ բանվորին վճարվում՝ 4-6 ռ.: Ինչ վերաբերում է օրավարձու բանվորներին, ապա սրանք ուղղակի ստանում էին 50-70 կոպ. [3, էջ 62]: Եվ նույնիսկ այս պայմաններում կատարված աշխատանքի դիմաց ամիսներով աշխատավարձ չէր վճարվում: Փոխարենը՝ բանվորին ստիպում էին «կամավոր նվիրատվության» տեսքով կապալառուին փոխանցել իր հասույթի մի մասը:

Բանվորների աշխատանքային և կենցաղային պայմանները

Ուսումնասիրվող ժամանակաշրջանի արդյունաբերությանը բնորոշ են բանվորների ծանր, հաճախ անտանելի աշխատանքային պայմանները: Երկար աշխատօրվան և ցածր վարձատրությանը գումարվում էին հակասանիտարական պայմանները, իրավագուրկ վիճակը, անվտանգության կանոնների ու սոցիալական ապահովագրության բացակայությունը: Հատկապես անմարդկային պայմաններում էին աշխատում կաշեգործական արհեստանոցների և ձիթհանքերի բանվորները: Առաջինում բանվորն աշխատում էր մինչև գոտկատեղը կեղտոտ ջրախյուսի մեջ թաղված, չօդափոխվող սենյակում, ուր պատերից կախված անմշակ կաշիներն իրենց անտանելի հոտով ապականություն էին սփռում [21, c. 293]: Ձիթհանքերում աշխատանքը սկսվում էր երեկոյան և շարունակվում մինչև լուսաբաց: Աշխատում էին ճրագի լույսի տակ՝ գուրկ մաքուր օդից: Աշխատանքի ծանր պայմանները քայքայում էին բանվորի առողջությունը: Ժամանակակիցը հետևյալ կերպ է բնութագրել ալեքսանդրապոլցի կոշկակարների վիճակը. «Անընդհատ նստած ու կռացած դրությունը և տեսողության լարված վիճակը կոշկակարների մեջ առաջ են բերում կրծքի և աչքերի հիվանդություններ: Մահացության դեպքերը ճշտորեն հնարավոր չէ որոշել, սակայն, քչերն են ապրում մինչև 70 տարեկան հասակը» [33, c. 129]:

Մանր գործատներում վերոբերյալին ավելանում էր նաև բանվորի իրավագուրկ վիճակը: Ամեն հարմար առիթով գործատերը վիրավորում էր ու ոտնահարում նրա իրավունքները, ստորացնում մարդկային արժանապատվությունը:

1906 թ. Ալեքսանդրապոլի դարբինները, պայտարները և կոշկակարները, գործադուլ հայտարարեցին՝ պահանջելով գործատերերից «մարդավարի վարաբերմունք» իրենց հանդեպ: Սակայն, նույնիսկ այս չնչին պահանջը ընդունելի չեղավ: «Կեանք» պարբերականի հավաստմամբ բանվորի սոցիալ-տնտեսական վիճակը բարելավելուն ուղղված ցանկացած պահանջ քաղաքականացվում էր՝ ստանալով հետևյալ պատասխանը. «Օդուլ, էդ սոցիալիստի բան է, էդ հայութեն չէ, վազն արեք էդ բանեն, էտով դուք ազգի տունը կքանդեք» [4, էջ 224]:

Արտադրական տրավմատիզմի առումով հատկապես աչքի էր ընկնում երկաթուղու շինարարությունը: Դժբախտ պատահարներն այս ոլորտում բանվորի մշտական ուղեկիցներն էին: Ռուսաստանի հաղորդակցության ճանապարհների մինիստրը 1897 թ. սեպտեմբերի 30-ի ցարին ուղղված զեկուցագրում խոստովանում էր, որ երկաթուղու

շինարարությունում դժբախտ պատահարների թիվը վաղուց արդեն հատել է թույլատրելի սահմանները [20, c. 116]:

Տեխնիկական առումով Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս երկաթուղու շինարարությունն իրականացվեց բնական բարդ ռելիեֆ ունեցող տարածքում: Տեղանքի առանձնահատկություններից ելնելով՝ կառուցվեցին մեծ թվով կամուրջներ ու թունելներ: Շինհրապարակներում անվտանգության կանոնների բացակայությունն ու ոչ արհեստավարժ բանվորների օգտագործումը հանգեցրին դժբախտ պատահարների թվի աճին: Արխիվային վավերագրերի համաձայն՝ գործող հինգ տեղամասերից միայն մեկում 1897-1899 թթ. պաշտոնապես գրանցվել է վթարի 46 դեպք, այդ թվում 14-ը՝ մահվան ելքով [14]: Ոչ պակաս ուշագրավ են նաև Ալեքսանդրապոլ-Երևան երկաթուղու շինարարությանը վերաբերող տվյալները: Այսպես, Անդրկովկասյան երկաթուղու ժանդարմական ոստիկանության բաժնի պետի 1914 թ. մարտ ամսով թվագրված գեկուցագրի համաձայն՝ երկաթուղու շինարարության այս հատվածում միայն 1900-1903 թթ. բժշկական օգնություն էր ստացել 9453 մարդ, այդ թվում՝ 2132-ը՝ հոդափորներ, 403-ը՝ քարագործներ, իսկ 1910-ը՝ սևագործ բանվորներ [27, c. 561]:

Ուշագրավ է, որ արձանագրված դժբախտ պատահարների մեծ մասի համար որևէ մեկը պատասխանատվություն չի կրել: Մեղքը բարդվել է տուժողների վրա: Այսպես, հինգ բեռնված վագոնների խորտակման հետևանքով տեղում զոհվում է Ալեքսանդրապոլի գավառի Աղբուլաղ գյուղի բնակիչը, իսկ Ղարաբոյա գյուղի երկու բնակիչներ էլ ստանում են տարբեր աստիճանի մարմնական վնասվածքներ [11, թ. 17-18]: Մեկ այլ դեպքում՝ Ջաջուռի թունելում բարձած վագոնը տեղափոխող չորս բանվորներ արգելակի անսարքության պատճառով վթարի են ենթարկվում և բանվորներից մեկը ստանում է ծանր մարմնական վնասվածքներ: Երկու դեպքում էլ կարճատև հետաքրքրությունից հետո արձանագրվում է՝ «դեպքը տեղի է ունեցել բանվորների անփութության պատճառով» [11, թ. 212, 236]:

Անտանելի էին նաև բանվորի կենցաղային պայմանները: Աշխատանքային ծանր օրվա ավարտին նա վերադառնում էր բնակության համար ոչ պիտանի բարաք, որը շատ դեպքերում գետնափոր մի խուց էր՝ առանց պատուհանների, իսկ երբեմն նաև՝ առանց դռան [3, էջ 71]: Շինարարության III տեղամասի բժիշկ Վեքիլովի հավաստմամբ՝ «այդ բարաքները ծայրաստիճան կեղտոտ էին ու բնակության համար ոչ պիտանի»: Նա առաջարկում էր անհապաղ միջոցներ ձեռնարկել դրանք մաքրելու և կահավորելու համար, իսկ բնակության համար ոչ պիտանիները վերացնել՝ համաճարակային հիվանդություններից խուսափելու համար [10, թ. 255]:

Ի դեպ, կենցաղային պայմաններով երկաթուղայիններին չէին զիջում հանքարդյունաբերության մեջ ներգրավված բանվորները: Օրինակ՝ 1905 թ. տվյալներով, Տանձուտի ծծմբաքարի հանքավայրում նրանք ապրում էին խիստ անբարեկարգ երկու կացարաններում, որոնցից մեկն ուղղակի ախոռ էր՝ զուրկ պատուհաններից: Այդ կացարանները կահավորված էին քնելու համար խիստ անհարմար, իրարից չանջատված տախտամածներով, չկար բաղնիք [17, թ. 4-5]:

Ուղղակի խայտառակ իրավիճակում էր բուժապասարկման ոլորտը: Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս երկաթուղու շինարարությունն ընդունող կառավարական հանձնաժողովի խոստովանությամբ՝ հիվանդանոցների կառուցման համար ի սկզբանե միջոցներ չէին նախատեսվել, իսկ Սանահինի, Ղարաքիլիսայի և Ալեքսանդրապոլի կայարաններում կազմակերպված շտապ օգնության կայանները թեև կառուցված էին, սակայն կահավորված չէին և գուրկ էին բժշկական սարքավորումներից ու դեղորայքներից: 1897թ. հունիսի դրությամբ գծի ողջ երկայնքով գործում էր ընդամենը երկու շենքային և 7 վրանային հիվանդանոց՝ խիստ սահմանափակ բուժանձնակազմով: Օրինակ՝ III տեղամասն ուներ մեկ բժիշկ և 4 բուժակ: Բուժօգնություն ստանալու համար հիվանդը պարտավոր էր ոտքով, լավագույն դեպքում ձիով հասնել Ղարաքիլիսա կամ Ալեքսանդրապոլ: Սակայն, այդ փաստը չէր խանգարում Շինարարության վարչությանը «մատուցված» բուժօգնություն դիմաց բանվորից հետ պահելու նրա վաստակի 1%-ը: Ինչ խոսք, նման իրավիճակը նպաստելու էր համաճարակային հիվանդությունների տարածմանը: 1896 թ. ամռանը բանվորների շրջանում մեծ տարածում ստացավ մալարիան, 1897 թ. փետրվարից՝ որովայնային տիֆն ու ժանտախտը [18, թ. 46], 1899թ. հունվարից՝ ջրծաղիկն ու դիֆտերիան:

ԵԶՐԱՆՈՒԹՅՈՒՆ. Վարձու աշխատանքի նկատելի կիրառման շրջանն Ալեքսանդրապոլի գավառում սկսվեց 1870-ական թվականներից: Բանվորական շարքերի համալրման հիմնական աղբյուրը դարձավ արտագնացությունը՝ ինչպես ներքին, այնպես էլ արտաքին: Դրա արդյունքը եղավ այն, որ գավառի բանվորական դասն իր ստեղծման օրվանից խիստ բազմազգ էր: Իր խայտաբղետ ազգային կազմով հատկապես աչքի էր ընկնում երկաթուղային բանվորների խումբը:

Ի տարբերություն Արևելյան Հայաստանի մյուս շրջանների՝ Ալեքսանդրապոլի գավառում առաջնահերթ զարգացան արդյունաբերության այն բնագավառները (լեռնահանքային, շինարարություն), որոնցում արտադրության առանձնահատկությունները պահանջում էին տղամարդու աշխատանքի օգտագործում: Ինչ վերաբերում է կանանց աշխատանքին, ապա ավանդապաշտ այս գավառում այն ունեցավ խիստ սահմանափակ բնույթ:

Ինչպես ողջ Արևելյան Հայաստանում, այնպես էլ Ալեքսանդրապոլի գավառում բանվորն ապրեց ու արարեց սոցիալական ծանրագույն պայմաններում: Բացարձակ իրավագուրկ վիճակը, ցածր վարձատրությունը, գործատուների կամայականությունները, սոցիալական երաշխիքների և անվտանգության կանոնների բացակայությունն արդեն XIXդ. վերջից նպաստավոր պայմաններ ստեղծեցին գավառում սոցիալական շարժումների ծավալման համար:

Գ ր ա կ ա ն ու թ յ ու ն

1. Ադոնց Մ. Հայաստանի ժողովրդական տնտեսությունը և հայ տնտեսագիտական միտքը XX դարի սկզբին, Երևան, ՀՍՍՀ ԳԱ հրատ., 1968, 496 էջ:
2. «Ախուրեան», Ալեքսանդրապոլ, 1913, N 9, 24 մարտի:
3. Ավետիսյան Վ. Մի էջ Հայաստանի բանվորական շարժումների պատմությունից, Երևան, ՀՍՍՌ ԳԱ հրատ., 1962, 120 էջ:

4. «Կենսը», Թիֆլիս, 1906, N 14, 17 յունիսի:
5. Հայաստանի ազգային արխիվ (ՀԱԱ), ֆոնդ 94, ցուցակ 1, գործ 9664, թ. 62:
6. ՀԱԱ, ֆոնդ 94, ցուցակ 1, գործ 2832, թթ. 93-95, 108, 112:
7. ՀԱԱ, ֆոնդ 94, ցուցակ 3, գործ 804, թթ. 35-37:
8. ՀԱԱ, ֆոնդ 125, ցուցակ 1, գործ 23, թ. 7:
9. ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 3, թ. 97:
10. ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 3, գործ 43, թ. 255:
11. ՀԱԱ, ֆոնդ 136, ցուցակ 4, գործ 16, թ. 17-18:
12. ՀԱԱ, ֆոնդ 264, ցուցակ 1, գործ 4602, թ. 4:
13. ՀԱԱ, ֆոնդ 269, ցուցակ 2, գործ 5691, թ. 54:
14. ՀԱԱ, ֆոնդ 271, ցուցակ 1, գործ 16:
15. «Մշակ», Թիֆլիս, 1896, N 90, 6 օգոստոսի:
16. «Մշակ», Թիֆլիս, 1913, N 65, 24 մարտի:
17. Վրաստանի կենտրոնական պետական պատմական արխիվ (ՎԿԴՊԱ), ֆոնդ 264, ցուցակ 1, գործ 3901, թ. 4-5:
18. ՎԿԴՊԱ, ֆոնդ 285, ցուցակ 1, գործ 252, թ. 46:
19. Օհանյան Ա. *Երկրագործային տրանսպորտը նախապետական Հայաստանում*, // ԵՊՀ «Գիտական աշխատություններ», հ. 30, Եր., 1950, 241-279 էջեր:
20. Всеподданнейшие доклады министра путей сообщения 1895-1905 гг., Министерство путей сообщения, СПб., «Тип. Министерства путей сообщения», 1906, т. VII, 531 с.
21. Гугушвили П. *Развитие промышленности в Грузии и Закавказье в XIX-XX вв.*, Тбилиси, Издательство Академии Наук Грузинской ССР, 1957, 344 с.
22. Заваров С., *Опыт исследования сельского хозяйства хлебородного района Эриванской губернии и Карсской области*, Тифлис, "Тип. М. Тип. М.Р. Шарадзе", 1899, 217с.
23. Зелинский С. *Экономический быт государственных крестьян в Шорагеле Александропольского уезда Эриванской губернии*, // "Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян Закавказского края", Тифлис, 1885, т. I, 1-99 сс..
24. Кирьянов Ю. *Фактор мотивации труда в российском фабрично-заводском законодательстве (1835-1917 гг.)*, <https://www.hist.msu.ru/Labs/Ecohist/OB4/kirian.htm> (дата обращения: 26.03.2023)
25. Крузе Э. *Положение рабочего класса России в 1900-1914 гг.*, Л., "Наука", 1976, 298с.
26. *"Кустарная промышленность на Кавказе"*, вып. II. Тифлис. Изд. Кавказского куст. комитета, 1903, 135 с.
27. *"Отчет о постройке Александрополь-Эриванской железной дороги"*, Тифлис, 1906, 661 с.
28. *"Обзор Эриванской губернии за 1896 г."*, Эривань, Типография-скоропечатания Р. Эдельсона, 1897, 44 с.
29. *"Обзор Эриванской губернии за 1912 г."*, Эривань, "Тип. Эриван. губ. Правления", 1913, 51с.
30. *Памятная книжка Эриванской губернии на 1904 год*, под ред. А.И. Марченко, Эривань, Изд. Эриванского губернского статистического комитета, 1903, отд. III, 412 с.
31. *Первая всеобщая перепись населения Российской империи, 1897г. LXXI Эриванская губерния*, под ред. Н.А.Троицкого, СПб, Изд. Центрального статистического комитета МВД, 1905. 186 с.
32. *Пространство и население губернии и областей Кавказского края к 1-му января 1914г.*, "Кавказский Календарь на 1914 год", Тифлис, 1915, отд. II, 676 с.
33. *"Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа"*, вып. XI, Тифлис, 1891, 320 с.

34. "Сборник статистических сведений о горнозаводской промышленности России в 1906 заводском году", СПб., 1909, отд. 2, 605 с.
35. "Список фабрик и заводов Российской Империи", ред. Варзар В.СПБ. Типогр. Киршбаума 1912, 314 с.

References

1. Adonts M. The People's Economy of Armenia and the Armenian Economic Thought at the Beginning of the XX Century [*Hayastani zhoghovrdakan intesut'yuny yev hay intesagitakan mitk'y XX dari skzbin*], Yerevan, USSR State Publishing House, 1968, 496 p. (in Armenian)
2. "Akhurean" [*«Akhurean»*], Alexandropol, 1913, N 9, March 24. (in Armenian)
3. Avetisyan V. A page from the history of the labor movements of Armenia [*Mi ej Hayastani ban-vorakan sharzhumneri patmut'yunits'*], Yerevan, Arm. SSR NA Press, 1962, 120 p. (in Armenian)
4. "Keank" [*«Keank'»*], Tiflis, 1906, N 14, June 17. (in Armenian)
5. National Archives of Armenia [*Hayastani azgayin arkhiv (HAA)*], fund 94, list1, file9664, no. 62. (in Armenian)
6. NAA [HAA], fund 94, list 1, case 2832, no. 93-95, 108, 112. (in Armenian)
7. NAA [HAA], fund 94, list 3, case 804, no. 35-37. (in Armenian)
8. NAA [HAA], fund 125, list 1, case 23, no. 7. (in Armenian)
9. NAA [HAA], fund 136, list 4, case 3, no. 97. (in Armenian)
10. NAA [HAA], fund 136, list 3, case 43, no. 255. (in Armenian)
11. NAA [HAA], fund 136, list 4, case 16, no. 17-18. (in Armenian)
12. NAA [HAA], fund 264, list 1, case 4602, no. 4. (in Armenian)
13. NAA [HAA], fund 269, list 2, case 5691, no. 54. (in Armenian)
14. NAA [HAA], fund 271, list 1, case 16. (in Armenian)
15. "Mshak" [*«Mshak»*], Tiflis, 1896, N 90, August 6. (in Armenian)
16. "Mshak" [*«Mshak»*], Tiflis, 1913, N 65, March 24. (in Armenian)
17. The Central State Historical Archive of Georgia [*Vrastani kentronakan petakan patmakan arkhiv (VKPPA)*], fund 264, list 1, case 3901, no. 4-5. (in Armenian)
18. VKPPA [VKPPA], fund 285, list 1, case 252, no. 46. (in Armenian)
19. Ohanyan A. Railway transport in pre-Soviet Armenia [*Yerkat'ughayin transporty nakhasovetakan Hayastanum*], YSU "Scientific works", Yerevan, 1950, no.30, pp. 241-279. (in Armenian)
20. The Most Submissive Reports of the Minister of Railways 1895-1905 [*Vsepoddanneyshiye doklady ministra putey soobshcheniya 1895-1905 gg.*] Ministry of Railways, SPb, "Printing House of the Ministry of Railways", 1906, vol. VII, 531 p. (in Russian)
21. Gugushvili P. The development of industry in Georgia and Transcaucasia in the XIX-XX centuries [*Razvitiye promyshlennosti v Gruzii i Zakavkaz'ye v XIX-XX vv.*], Tbilisi, Publishing house of the Academy of Sciences of the Geo. SSR, 1957, 344 p. (in Russian)
22. Zavarov S. Experience in the study of agriculture in the grain-growing region of the Erivan province and the Kars region [*Opyt issledovaniya sel'skogo khozyaystva khleborodnogo rayona Erivanskoy gubernii i Karsskoy oblasti*], Tiflis, "Printing house M. Tip. M.R. Sharadze", 1899, 217p. (in Russian)
23. Zelinsky S. The economic life of the state peasants in Shoragel, Alexandropol uезд of the Erivan province [*Ekonomicheskiy byt gosudarstvennykh krest'yan v Shoragele Aleksandropol'skogo uyezda Erivanskoy gubernii*], "Materials for studying the economic life of the state peasants of the Transcaucasian Territory", Tiflis, 1885, vol. I, p. 1-99. (in Russian)

24. Kiryanov Yu. Labor motivation factor in Russian factory legislation (1835-1917) [*Faktor motivatsii truda v rossiyskom fabrichno-zavodskom zakonodatel'stve (1835-1917gg.)*], <https://www.hist.msu.ru/Labs/Ecohist/OB4/kirian.htm> (in Russian)
25. Kruse E.E., The situation of the working class of Russia in 1900-1914 [Polozheniye rabo- chego klassa Rossii v 1900-1914 gg.], L., "Nauka", 1976, 298p. (in Russian)
26. "Handicraft Industry in the Caucasus" [*Kustarnaya promyshlennost' na Kavkaze*], vol. II, Tiflis, Edition of the Caucasian Handicraft Committee, 1903, 135 p. (in Russian)
27. "Report on the construction of the Alexandropol-Erivan railway" [*Otchet o postroyke Aleksandropol'-Erivanskoy zheleznoy dorogi*], Tiflis, 1906, 661 p. (in Russian)
28. "Review of the Erivan province for 1896" [*Obzor Erivanskoy gubernii za 1896 g.*], Erivan, R.K. Edelson, 1897, 44 p. (in Russian)
29. "Review of the Erivan province for 1912" [*Obzor Erivanskoy gubernii za 1912 g.*], Erivan, "Tip. Erivan. lips. Board", 1913, 51 p. (in Russian)
30. Commemorative book of the Erivan province for 1904 [*Pamyatnaya knizhka Erivanskoy gubernii na 1904 god*], ed. A.I. Marchenko, Erivan, "Izd. Erivan Provincial Statistical Committee, 1903, dep. III, 412 p. (in Russian)
31. The first general census of the population of the Russian Empire, 1897. LXXI Erivan province [*Pervaya vseobshchaya perepis' naseleniya Rossiyskoy imperii, 1897g. LXXI Erivanskaya guberniya*], ed. ON THE. Troitsky, St. Petersburg, "Izd. CSC of the Ministry of Internal Affairs, 1905. 186 p. (in Russian)
32. Space and population of the province and regions of the Caucasian region by January 1, 1914 [*Prostranstvo i naseleniye gubernii i oblastey Kavkazskogo kraya k 1-mu yanvarya 1914g.*], "Caucasian Calendar for 1914", Tiflis, 1915, ed. II, 676 p. (in Russian)
33. "Collection of materials for the description of localities and tribes of the Caucasus" [*Sbornik materialov dlya opisaniya mestnostey i plemen Kavkaza*], vol. XI, Tiflis, 1891, 320p. (in Russian)
34. Collection of statistical information about the mining industry in Russia in the 1904 factory year [*Sbornik statisticheskikh svedeniy o gornozavodskoy promyshlennosti Rossii v 1906 zavodskom godu*], St. Petersburg, 1909, dep. 2, 605 p. (in Russian)
35. List of factories and factories of the Russian Empire [*Spisok fabrik i zavodov Rossiyskoy Imperii*], ed. Varzar V.E., St.Petersburg. Printing house of Kirshbaum 1912, 314p. (in Russian)

Ընդունվել է / Принята / Received on: 06.04.2023

Գրախոսվել է / Рецензирована / Reviewed on: 30.04.2023

Հանձնվել է տպ. / Сдана в пч. / Accepted for Pub: 10.06.2023

Տեղեկություններ հեղինակի մասին

Արմեն Սերգոյի ՀԱՅՐԱՊԵՏՅԱՆ՝ պատմ. գիտ. թեկնածու,
ԳԱԱ Շիրակի հայագիտական հետազոտությունների կենտրոնի տնօրեն,
ԾՊՀ պատմության և իրավագիտության ամբիոնի դոցենտ, Գյումրի, ՀՀ,
էլ. հասցե՝ a.hayrapetyan@shirakcenter.sci.am, <https://orcid.org/0000-0003-1051-5078>

Armen Sergio HAYRAPETYAN: PhD in history,
Director of the Shirak Center for Armenological Studies of NAS, Gyumri, RA,
Associate Professor of Shirak State University after M.Nalbandyan
e-mail:a.hayrapetyan@shirakcenter.sci.am, <https://orcid.org/0000-0003-1051-5078>

Армен Сергеевич АЙРАПЕТЯН: кандидат исторических наук,
директор Ширакского центра арменоведческих исследований НАН,
доцент кафедры истории и правоведения ШГУ, Гюмри, РА,
эл. адрес:a.hayrapetyan@shirakcenter.sci.am, <https://orcid.org/0000-0003-1051-5078>