

**ՀԱՅ-ՎՐԱՑԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՓՈԽՀԱՐԱԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ
1920-1922 ԹԹ.**

Բանալի բառեր – Ս. Օրջոնիկիձե, Ա. Շեյնման, Ալ. Բեկզադյան, տնտեսական հարաբերություններ, երկաթուղային հաղորդակցություն, սահմանային-տարածքային վեճ, սահմանագատում, Վրաստան, Հայաստան, Սանահին, խորհրդայնացում, շրջափակում

1921-1922 թվականներին, սահմանային-տարածքային վեճերին զուգընթաց, մշտապես լարված էին նաև հայ-վրացական տնտեսական հարաբերությունները: Այս առումով գալի խնդիրներ կուտակվեցին առևտրաշրջանառության, տարանցիկ ուղիների, մասնավորապես երկաթուղային հաղորդակցության և այլ բնագավառներում: Հայաստանը անընդմեջ կանգնում էր շրջափակման վտանգի առջև: Տարածքային խնդիրները դրոշ դարձնելով և հնտորեն օգտագործելով իրենց աշխարհագրական դիրքի բոլոր առավելությունները՝ Վրաստանի իշխանությունները զգալի խոչընդոտներ էին հարուցում դեպի Հայաստան տարբեր ապրանքների առաքման խնդրում՝ հաճախակի խափանումներ առաջացնելով երկաթուղային բեռնափոխադրություններում: Մինչև Վրաստանի խորհրդայնացումը ուղարկվող մթերքների մեծ մասը տեղ չէր հասնում, վրաց մենշևիկները հաճախակի արգելափակում էին դեպի Հայաստան գնացքների շարժը, իսկ բազմաթիվ վագոններ բռնագրավում էին Ալեքսանդրապոլը ռազմակալած թուրքական ուժերը:

Հայաստանը արտաքին աշխարհին կապող այլընտրանքային ուղիներ չկային, եղած ճանապարհներն էլ ձմռանը պատած էին մնում ձյան անհաղթահարելի ծածկույթով: Վրաստանի մենշևիկյան կառավարության վրա ազդելու դիվանագիտական-քաղաքական գրեթե բոլոր ջանքերն էական արդյունք չէին տալիս: Վրաստանը շրջափակված էր պահում Հայաստանը՝ ձգտելով հայկական իշխանություններին հարկադրել էական և շոշափելի զիջումների դիմել սահմանագատման խնդրում, մասնավորապես Ախալքալաքի պատկանելության հարցում՝ պատճառաբանելով, թե վերջինս տնտեսապես ավելի շատ կապված է Վրաստանի հետ:

Դա լավ է նկատել խորհրդային հայտնի պետական-կուսակցական գործիչ Ս. Օրջոնիկիձեն. «Վրացական մենշևիկյան կառավարությունն այն աստիճանի լկտիացավ, որ, երբ մենք այստեղից ցանկանում էինք սովյալ մասսաների համար հաց և նավթ ուղարկել, մերժեց դա և միայն մեր համառ բողոքներից ու նրանց վարքագիծը անարգանքի սյունին գամելուց հետո ստիպված համաձայնվեց բաց թողնել Հայաստան մի էշելոն, որը մինչև տեղ

հասավ, ամիսներ տևեց: Ահա թե ինչպիսի պայմաններում է կառուցվում Հայկական Սովետական Ռեսպուբլիկան, պայմաններ, որոնք ամենածանրագույնն են»¹:

Դեռ 1920 թ. դեկտեմբերի 2-ին Ս. Օրջոնիկիձեն, Վրաստանում ՌԽՖՍՀ լիազոր ներկայացուցիչ Ա. Շեյնմանին² հայտնելով Խորհրդային Ադրբեջանից Հայաստան առաքվելիք պարենով բեռնված գնացքների մասին, առաջարկում էր Վրաստանի կառավարությունից ստանալ տարանցման իրավունք, որին ի պատասխան՝ Ա. Շեյնմանը նրան տեղեկացնում է, որ Վրաստանի կառավարությունը պաշտոնապես չի առարկել. իրենց հասցեագրված դիմումը ոչ թե մերժել է, այլ պատճառաբանել, թե իբր փլուզումներ են տեղի ունեցել: Ս. Օրջոնիկիձեն առաջարկել է երկաթուղագիծը վերականգնելու համար ստանալ իրենց օգնությունը: Խնդիրը լուծելու նպատակով Ս. Օրջոնիկիձեն Բ. Լեգրանին հանձնարարել է առաջարկել Վրաստանի մենշևիկյան կառավարությանը՝ թույլատրել Բաքվից ու Երևանից բանվորական ուժ և տեխնիկա ուղարկել փլուզումները վերացնելու: Սակայն շուտով պարզվել է, որ երկաթգծում որևէ խաթարում տեղի չի ունեցել³: Դա ակնհայտորեն էլ ավելի սրեց հայ-վրացական հարաբերությունները, և անցանկալի լարվածությունը շարունակեց պահպանվել միջպետական հարաբերություններում: Մատնանշելով Խորհրդային Հայաստանի նկատմամբ մենշևիկյան Վրաստանի կառավարության մեքենայությունների էությունը՝ Օրջոնիկիձեն գրել է, որ մենշևիկներին համար «Սովետական Հայաստանն անընդունելի է, և նա շրջափակում է նրան, թույլ չտալով հացի բեռներ փոխադրել: Թող սովից մեռնեն երեխաները՝ նա դրա հետ գործ չունի»⁴: Օրջոնիկիձեն դատապարտում էր Վրաստանի մենշևիկյան կառավարության նման վարքագիծը, որը, օգտվելով ստեղծված իրավիճակից, ամեն ինչ անում էր, որպեսզի Հայաստանում պահպանվի պարենային-տնտեսական ծանր վիճակը⁵:

Դրանով նաև ոտնահարվում էին նախորդ իշխանությունների ժամանակ ՀՀ հաղորդակցության ուղիների նախարարության և Վրաստանի մենշևիկյան հանրապետության երկաթուղային ուղիների վարչությունների միջև 1920 թ. նոյեմբերի 20-ին ձեռք բերված պայմանավորվածությունները՝ ի դեմս ինժեներ Գեորգի Խատիսյանի և Վրաստանի նավթուղիների ծառայության պետ Միխայիլ Օգանեսովի: Համաձայն պայմանավորվածության՝ պետք է

¹ Ալիխանյան Ս. Տ., Սովետական Ռուսաստանի դերը հայ ժողովրդի ազատագրման գործում (1917-1921 թթ.), Երևան, 1966, էջ 270:

² Շեյնման Արոն Լվովի (1885-1944) – 1920-1921 թթ. ՌԽՖՍՀ լիազոր ներկայացուցիչ Վրաստանում, 1921-1929 թթ. Պետքանկի ներկայացուցիչ, ԽՍՀՄ ֆինանսների ժողկոմի տեղակալ:

³ Տե՛ս Ալիխանյան Ս. Տ., Գ. Վ. Օրջոնիկիձեն և սովետական իշխանության հաստատումը Հայաստանում, Երևան, 1974, էջ 83:

⁴ Օրջոնիկիձեն Գ. Վ., Ընտիր հոդվածներ և ճառեր, Երևան, 1950, էջ 45:

⁵ Նույն տեղում, էջ 49:

կարգավորվելին երկու հանրապետություններին պատկանող նավթի պահեստավորման և տարանցման վիճահարույց հարցերը¹: Այս և այլ բազմիցս արված հայտարարություններով Վրաստանի կառավարությունը հաստատել էր իր պատրաստակամությունը՝ ապահովելու Բաթումից Հայաստան բեռների ազատ տարանցումը²:

Հայաստանի Հանրապետության համար դա ուներ կենսական նշանակություն, քանզի գտնվում էր տնտեսական աղետալի վիճակում: Հազարավոր գաղթականներ սովից և հիվանդություններից մահանում էին: Սակայն ձեռք բերված պայմանավորվածությունները շատ շուտով մի կողմ են դրվում: Վրացական իշխանությունները, օգտագործելով աշխարհագրական դիրքով իրենց ընձեռված առավելությունները, խոչընդոտում են Հայաստան ուղևորվող ապրանքատար գնացքների անարգել տեղաշարժը: Այն սովորական երևույթ էր թե՛ դաշնակցական Հայաստանի և թե՛ Խորհրդային Հայաստանի գոյության առաջին տարիներին:

Թիֆլիսում ՀՀ լիազոր ներկայացուցչի մի գրությունից պարզվում է, որ 1920 թ. դեկտեմբերի 13-ին Վրաստանի երկաթուղային վարչությանը պատկանող գծերով Բաթումից Հայաստան ուղարկված 16 ցիստեռնից միայն մեկն էր Սանահին հասել: Ղարաքիլիսայում Հայաստանի տնտեսական գործակալի վկայությամբ՝ վրացական իշխանությունները երկաթուղային շարժակազմը Շահալիում կանգնեցրել էին և վերադարձրել Սանահին, որպեսզի այնտեղից այն ետ ուղարկվի Թիֆլիս, իսկ մյուս ցիստեռնները արգելափակվել էին Թիֆլիսում:

Այդ կապակցությամբ դեկտեմբերի 7-ին «Խորհրդային Հայաստանի Հեղկոմը իր վճռական բողոքն է հայտնում հարևան ժողովրդի կառավարությանը՝ Հայաստանի չքավոր մասսաներին սովի ու նոր տանջանքների մատնող նման գործելակերպի դեմ»³:

Այդ ընթացքում Խորհրդային Ռուսաստանի կառավարությունը, ստանձնելով միջնորդի դեր, փորձում էր կարգավորել Վրաստան-Հայաստան միջպետական հարաբերությունները և ապահովել տարանցիկ ճանապարհով դեպի Հայաստան պարենամթերքի և այլ ապրանքների անարգել առաքումը: Դա դյուրին խնդիր չէր, սակայն, ինչպես վկայում են փաստերը, Վրաստանի իշխանությունները չէին աճապարում ընդառաջել ՌԽՖՍՀ միջնորդական առաքելությանը, որը ստանձնել էին 1920 թ. մայիսի 7-ի պայմանագրով: Խորհրդային Ռուսաստանի կառավարության կողմից որոշակի քայլեր ձեռնարկվեցին, որպեսզի Վրաստանի մենշևիկյան կառավարությունը արհեստական դժվարություններ չհարուցեր Թիֆլիսի վրայով Ռուսաստանից Հայաստան ուղարկվող երթուղային գնացքների դեմ:

¹ ՀԱԱ, ֆ. 114, ց. 1, գ. 44, թ. 34-35:

² Նույն տեղում, թ. 44-43:

³ «Կոմունիստ», 9 դեկտեմբերի 1920:

Հայիեղկումի անդամների հետ դեկտեմբերի 13-ին ունեցած հանդիպումից հետո ՌԽՖՍՀ Ժողկոմխորհի նախագահ Վ. Լենինը, Ռուսաստանում Վրաստանի լիազոր ներկայացուցիչ Գ. Մախարաձեի հետ տեսակցության ժամանակ պահանջելով բացատրություններ տալ Հայաստանի շրջափակման վերաբերյալ, ակնարկում է վրացական իշխանությունների անբարյացակամ վերաբերմունքի մասին Խորհրդային Հայաստանի նկատմամբ՝ այն համարելով անընդունելի մոտեցում ՀԽՍՀ դաշնակցի՝ Խորհրդային Ռուսաստանի նկատմամբ¹: Վերոհիշյալ հանդիպումից անմիջապես հետո Վ. Լենինի կարգադրությամբ ՌԽՖՍՀ Ժողկոմխորհը դեկտեմբերի 14-ին որոշում է Հայաստանին տրամադրել երեք միլիարդ ռուբլի վարկ՝ արդյունաբերական ապրանքներ, պարեն և մասնավորապես հացահատիկ գնելու համար²:

Սակայն այդ որոշումից հետո Հայաստան որևիցե ապրանք չմտավ, որովհետև Վրաստանի իշխանությունները Հայաստանում խորհրդային կարգերի հաստատումից հետո շարունակում էին արհեստական խոչընդոտներ հարուցել՝ վթարներ և այլ միջադեպեր կազմակերպելով Հայաստան գնացող երկաթուղագծի վրացական մասում: Հաշվի առնելով ՀԽՍՀ իշխանությունների բազմաթիվ տագնապահարույց դիմումագրերը և ելնելով իր որոշակի ռազմավարական շահերից՝ ՌԽՖՍՀ իշխանությունները Վրաստանի կառավարությունից պահանջեցին ապահովել անդրկովկասյան երկաթուղագծի վրացական հատվածի անխափան աշխատանքը և Հայաստանի սովյալ բնակչությանը օգնելու համար Ռուսաստանին տրամադրել ազատ տարանցման իրավունք՝ հիշեցնելով 1920 թ. մայիսի 7-ի ռուս-վրացական համաձայնագրի դրույթներն անշեղորեն իրագործելու Վրաստանի պարտավորվածության մասին: Այս խնդրի կարգավորման հրամայականի մասին նշվում է նաև Ա. Շեյնմանի՝ Վրաստանի կառավարությանը հղած 1920 թ. դեկտեմբերի 6-ի, 10-ի և 11-ի հեռագրերում³:

ՌԽՖՍՀ իշխանությունների միջնորդական առաքելությունը, որն անկասկած անշահախնդիր չէր, ի վերջո որոշակի արդյունքներ տվեց: Ա. Շեյնմանը 1920 թ. դեկտեմբերի 15-ին Գ. Չիչերինին, Մ. Հուսեյնովին, Ս. Օրջոնիկիձեին և Հայիեղկումի նախագահ Ս. Կասյանին ուղարկված հեռագրում ընդգծել է. «Միայն նավթի առաքումը (Վրաստան – Վ. Վ.) դադարեցնելուց հետո վրացական կառավարությունը պաշտոնապես հայտնեց ինձ, որ սույն ամսի 14-ից հանրապետության երկաթուղային ճանապարհներով դեպի Հայաստան»:

¹ Ст'я Хармандарян С. В., Ленин и становление Закавказской Федерации (1921-1923), Ереван, 1969, с. 52:

² Ст'я Հոկտեմբերյան Սոցիալիստական Մեծ ռևոլյուցիան և սովետական իշխանության հաղթանակը Հայաստանում. փաստաթղթերի և նյութերի ժողովածու, Երևան, 1960, էջ 425-426:

³ ՀԱԱ, ֆ. 4033, ց. 2, գ. 1158, թ. 10-13:

տան ազատ տարանցման իրավունք է տրամադրում ՌԽՖՍՀ-ին և Ադր. ԽՍՀ-ին»¹:

Այս կապակցությամբ Գ. Մախարաձեին հասցեագրված հեռագրում Վրաստանի արտգործնախարար Կ. Սաբախտարաշվիլին, անդրադառնալով Հայաստանի տնտեսական շրջափակման խնդրին, հայտնել է, որ դեպի Հայաստան պարեն և վառելիք փոխադրելու մասին Ռուսաստանի կողմից մինչև դեկտեմբերի 18-ը որևիցե միջնորդություն չի ներկայացվել, իսկ երբ այն ստացել են, անմիջապես «բավարարվել է, սակայն ուղեբեռը... մինչև օրս մեր սահմանին չի հասել»²:

1920 թ. դեկտեմբերի 18-ին Խորհրդային Ռուսաստանից ուղարկվող ապրանքները (35 վագոն ցորեն, 5 վագոն գարի, 5 ցիստեռն նավթ³) անարգել հասան Երևան, որը շոշափելի աջակցություն էր:

ՌԽՖՍՀ իշխանությունների համար անդրկովկասյան երկաթուղու աշխատանքների կարգավորումը պայմանավորված էր նրանց քաղաքական-ռազմական նպատակադրումներով և Անդրկովկասում բոլշևիկների դիրքերի հետագա ամրապնդմամբ: Հետևաբար հայ-վրացական հարաբերություններում առկա հակասության լուծումը կարևորվում էր Մոսկվայի կուսակցական-քաղաքական վերնախավի շրջանում: Կատարելով Վ. Լենինի ցուցումները՝ ՌԽՖՍՀ արտգործոժողկոմ Գ. Չիչերինը 1921 թ. հունվարի 12-ին Ի. Ստալինին ուղղված հեռագրում գրել է. «Ձեր ուշադրությունը հրավիրում եմ... դեպի Հայաստան պարենով գնացքների բացթողման Վրաստանի հրաժարման արդյունքում Հայաստանի և այնտեղ տեղաբաշխված մեր զորամասերի ադետայի վիճակի վրա: Կարող է անհրաժեշտ լինի ետ քանչև մեր զորամասերը, և դաշնակցականները, որոնց հետ թուրքերը իբր թե բանակցություններ են վարում, կարող են կրկին հայտնվել իշխանության գլուխ: Դա կարող է շատ լուրջ հարված լինել Արևելքում խորհրդային իշխանության հեղինակության համար»⁴:

Հետաքրքիր իրողություն է պարզվում ՀԽՍՀ արտգործոժողկոմ Ալ. Բեկզադյանի՝ Թիֆլիսում ՀԽՍՀ լիազոր ներկայացուցիչ Դ. Շահվերդյանին⁵ և Վրաստանի արտգործոժողկոմին ուղղած 1921 թ. հունվարի 12-ի հեռագրից, որի պատճենը հանձնվել է նաև Ա. Շեյնմանին, Բաքվում ՀԽՍՀ դիվա-

¹ Նույն տեղում, թ. 20:

² Նույն տեղում, թ. 28:

³ Տե՛ս **Վարդապետյան Ա. Վ.**, Հայաստանի օգնության կոմիտե (1921-1937), Երևան, 1966, էջ 23:

⁴ **Хармандарян С. В.**, նշվ. աշխ., էջ 53-54:

⁵ Շահվերդյան Դանուշ – 1920 թ. դեկտեմբերի 27-ից Վրաստանում ՀԽՍՀ լիազոր ներկայացուցիչ: Ներկայացուցչության գործունեությունը դադարեցվեց 1922 թ. հունվարի 1-ից ՌԿ(Բ)Կ Կովկասյան բյուրոյի որոշման հիման վրա և ՀԽՍՀ Ժողովրդական կոմիսարների խորհրդի կարգադրությամբ: Տե՛ս **Շապյան Ա.**, Հայաստանի միջազգային-իրավական դրությունը. 1920-1922, Երևան, 1967, էջ 280:

նագիտական լիազոր ներկայացուցիչ Միքայել Աթաբեկյանին (Աթաբեկով)¹ և մասնավորապես Գ. Չիչերինին, ինչպես նաև Սահակ Տեր-Գաբրիելյանին: Խոսքը Բաքվից Հայաստան առաքված հացահատիկի և վառելիքի մասին էր, որոնք սակայն Վրաստանից թույլտվություն չստանալու պատճառով մնացել էին տարբեր կայարաններում: Հեռագրում նշվում էր, որ չնայած Շեյնմանին տրված հավաստիացումներին, վրացական կառավարության պաշտոնապես կատարած հայտարարագրերին՝ հատկապես 1920 թ. դեկտեմբերի 4-ի ծանուցմանը, այն է՝ ապահովել ազատ բեռնափոխադրումը Հայաստան, Խորհրդային Հայաստանը Վրաստանի կառավարության կողմից հայտնվել էր պարենային շրջափակման մեջ: Ըստ հեռագրի՝ Վրաստանից մեծ դժվարություններով Հայաստան է մտել ընդամենը մեկ երթուղային շարժակազմ²:

Խորհրդային Հայաստանի իշխանությունները համառորեն փորձում են դուրս գալ այդ իրավիճակից, հաղթահարել դժվարությունները և վրաց-հայկական հարաբերությունների կարգավորման միջոցով ապահովել կենսական անհրաժեշտության ապրանքների առաքումը Հայաստան: Սակայն հաղթահարել Խորհրդային Վրաստանի կողմից հարուցվող խոչընդոտները այնքան էլ դյուրին խնդիր չէր: 1921 թ. հունվարի 13-ին Մ. Աթաբեկյանը Դ. Շահվերդյանին հղած հեռագրում տեղեկացնում էր Ալ. Բեկզադյանի՝ վրացական կառավարությանը ներկայացրած նոտայի մասին, որում վերջինս վճռական բողոք էր հայտնում երկաթուղային գնացքների երթևեկության արգելափակման վերաբերյալ՝ պահանջելով 4-5 օրվա ընթացքում հարցին լուծում տալ և Վրաստանի տարանցիկ ուղիներով անհապաղ բաց թողնել վագոնները³:

Իսկ արդեն Ալ. Բեկզադյանին և Մ. Աթաբեկյանին 1921 թ. հունվարի 15-ի հեռագրում Դ. Շահվերդյանը հայտնում էր, որ Կ. Սաբախտարաշվիլին խուսափեց իրենց հետ հանդիպել: Նա հայտարարել էր, որ ոչ մի խնդիր չի կարող լինել Բաթումից առաքվող բեռների առումով, սակայն ինքը պատասխանատու չէ Բաքվից եկող ապրանքների համար: Շահվերդյանը հայտնում էր, որ այդ առիթով ինքը բողոք է հղել⁴:

ՀԽՍՀ-ի և Վրաստանի միջև առկա խնդիրների, վրացական իշխանությունների հարուցած դժվարությունների մի շարք մանրամասներ հայտնի են դառնում նաև XI Կարմիր բանակի հրամանատարի՝ 1921 թ. հունվարի 20-ին Ա. Շեյնմանին ուղղած հեռագրից, որում հայտնվում էր, որ Հայաստան ուղարկված երկրորդ ապրանքատար շարժակազմը վրացական իշխանու-

¹ 1922 թ. հունվարի 1-ից Վրաստանում ՀՀ լիազոր-ներկայացուցչության գործունեության դադարեցումից հետո Միքայել Աթաբեկյանը նշանակվեց ՀԽՍՀ տնտեսական խորհրդի լիազոր ներկայացուցիչ, որին հանձնվեցին ներկայացուցչության տնտեսական գործառնությունները:

² ՀԱԱ, ֆ. 114, ց. 1, գ. 28, թ. 70:

³ Տե՛ս նույն տեղում, գ. 64, թ. 19:

⁴ ՀԱԱ, ֆ. 114, ց. 1, գ. 48, թ. 13-16, գ. 28, թ. 3-7:

թյունները կողոպտել են: Դեռ ավելին. Նավթուղում գնացքի պարետը և երկու ուղեկցողները ձերբակալվել են, իսկ նավթ պարունակող 7ցիստեռները դատարկվել են: Միայն այն բանից հետո, երբ գործի ընթացքին միջամտել է այդ ժամանակ Թիֆլիսում գտնված Ալ. Բեկզադյանը, վրացական իշխանությունները ազատ են արձակել հայկական շարժակազմի պարետին: Սակայն վրացական իշխանությունները առգրավված նավթի միայն մեկ ցիստեռն են վերադարձրել: Հեռագրում հայտնվում էր, որ այդ ամենից հետո շարժակազմը Շահալի կայարանի մեծակայքում կրկին ենթարկվում է նոր բռնագրավումների¹: Վրաց երկաթուղային ղեկավարները, պատճառաբանելով, թե իբր կարելի է տեղափոխել միայն հացամթերք, առգրավում են բրնձի մեկ ցիստեռն և երկու վագոն ծխախոտ, որոշ քանակությամբ օճառ, լուցկի և այլն, որոնց կարիքը Հայաստանում խիստ զգացվում էր: Մի քանի օր անց շարժակազմը կրկին խնդրի առաջ է կանգնում վառելիքի բացակայության հետևանքով: Հեռագրում վրացական իշխանությունների այս գործողությունները համարվում էին սադրիչ, որոնք առաջ էին բերել XI կարմիր բանակի հրամանատարության խոր վրդովմունքը: Այդ մասին անմիջապես տեղեկացվել է Ս. Օրջոնիկիձեին և վերադաս մարմիններին, խնդրանքով, որ պահանջվի անհապաղ Ղարաքիլիսա ուղարկել արգելափակված երեք վագոն բերք: Տեղեկացվում էր նաև, որ հաջողվել է Ղարաքիլիսայում կուտակել 200 փութ նավթ, իսկ շոգեքարշը ետ է ուղարկվել Ադստաֆա²: Հայկական կողմը տագնապ էր հայտնում, որ Հայաստանում վառելիքի սուր պակաս կա, ուստի անհրաժեշտ է արգելքները վերացնել հնարավորինս շուտ, հակառակ դեպքում Հայաստանի առջև կձառանան տնտեսական նոր դժվարություններ:

Մեկ այլ 1921 թ. հունվարի 20-ի հեռագրում, Դ. Շահվերդյանը Վրաստանի արտգործոժողկոմին հայտնում էր, որ Թիֆլիսում վրացական կառավարության կարգադրությամբ կնքվել են Հայաստան տարանցվող երկու ապրանքատար վագոն: Հեռագրում Դ. Շահվերդյանը հայտնում էր, որ իրենց կարծիքով Հայաստանի նկատմամբ նման քայլերը բացահայտ թշնամական են, սակայն միաժամանակ մեղմելով վրդովմունքը՝ մտահոգություն էր հայտնում, որ հնարավոր է, որ վրացական իշխանությունների այդ գործողությունները թյուրիմացության արդյունք են: Այնուամենայնիվ նա խնդրում էր շտապ կարգադրություն անել կալանքից ազատելու Հայաստան ուղարկվող պարենային ապրանքները և այդ մասին տեղեկացնել Հայաստանի կառավարությանը³:

Դ. Շահվերդյանը 1921 թ. հունվարի հեռագրերից մեկում Հայհեղկոմին տեղեկացում է վրացական իշխանությունների կողմից դեպի Խորհրդային Հայաստան երկաթուղային բեռների անարգել փոխադրման դեմ հարուցվող

¹ Նույն տեղում, գ. 44, թ. 39:

² Տե՛ս նույն տեղում:

³ Տե՛ս նույն տեղում, թ. 38:

նոր խոչընդոտների մասին. Վրաստանի կառավարությունը պարենով բեռնված մեկ գնացք բաց է թողել Հայաստան, սակայն կտրականապես մերժել է վառելիքով բեռնված ցիստեռների տարանցումը: Նա նշում էր, որ Կ. Սաբախտարաշվիլին իրենց մերժողական վերաբերմունքը կապել էր «Ադրբեջանի կողմից Վրաստանին վառելանյութ չտրամադրելու խնդրի հետ»¹, ինչն ամեննին այդպես չէր:

Վրացական իշխանությունները պարզապես հակված չէին լուծելու առաջացած խնդիրները և հարթելու լարվածությունը երկու հանրապետությունների միջև: Հարցին փորձում են միջամտել բոլշևիկյան վերադաս՝ մոսկովյան մարմինները, սակայն միշտ չէ, որ ստացվում էր: Որոշ դեպքերում այդ վերաբերմունքը պայմանավորված էր մոսկովյան մի շարք բարձրաստիճան կուսակցական-քաղաքական գործիչների, մասնավորապես Ի. Ստալինի վրացամետ գործելակերպով: 1921 թ. փետրվարի 4-ին Վրաստանում ՀԽՍՀ լիազոր ներկայացուցչին ուղղած հեռագրում Շեյնմանը, ի դեմս Ադնոյի, տեղեկացնում էր XI Կարմիր բանակի հրամանատարության ճեպագրի մասին, որով խնդրում էին անհապաղ անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկել դեպի Ադստաֆա շոգեքարշերի անխոչընդոտ տեղաշարժի համար և ազատել Վրաստանի իշխանությունների արգելափակած ապրանքները²:

1921 թ. փետրվարի 8-ին Վրաստանի արտգործնախարարությունը Թիֆլիսում ՀԽՍՀ լիազոր ներկայացուցչից կրկին նոտա է ստանում, որում վրդովմունք էր հայտվում դեպի Հայաստան ապրանքատար գնացքները Թիֆլիսում արգելափակելու, ավելին՝ դրանք ապօրինաբար բեռնաթափելու կապակցությամբ: Այնուհետև խնդրվում էր անհապաղ միջոցներ ձեռնարկել պարզելու այդպիսի քայլի պատճառները և այդ մասին տեղեկացնել դեսպանին³: Իսկ Թիֆլիսում ՀԽՍՀ դիվանագիտական լիազոր ներկայացուցչի քարտուղար Իոննիսյանի՝ 1921 թ. փետրվարի 9-ի գրությունից արդեն տեղեկանում ենք Վրաստանի իշխանությունների հերթական սադրիչ գործողության մասին:

Բանվորագյուղացիական պատգամավորների Մոսկվայի խորհրդի պլենումի 1921 թ. փետրվարի 28-ի նիստում Վ. Լենինը, անդրադառնալով Վրաստանի իշխանությունների հետ այդ կապակցությամբ փոխանակված հեռագրերին և հայտարարագրերին, Վրաստանի ներկայացուցչին զգուշացնում է, որ այդպես շարունակվելու դեպքում Խորհրդային Ռուսաստանը ձեռք կառնի համապատասխան միջոցներ, նույնիսկ կղաղարեցվեն նավթի մատակարարումները Վրաստան⁴:

¹ Տե՛ս Կ. Կ. Կուզնեցով, Под знаменем ленинской дружбы народов // «Բանբեր Հայաստանի արխիվների», 1965, թիվ 3, էջ 5-6:

² Տե՛ս ՀՍՍՀ, ֆ. 114, ց. 1, գ. 44, թ. 38:

³ Նույն տեղում, թ. 40:

⁴ Տե՛ս Վ. Լենին Վ. Ի., ԵԼԺ, հ. 42, Երևան, 1982, էջ 440:

Հարկ է նշել, որ խորհրդային իշխանությունները տնտեսական-պարենային ճգնաժամի հաղթահարման խնդրում հանդիպում էին ոչ միայն վրացական իշխանությունների դիմադրությանը: Խորհրդային Հայաստանում սովը հաղթահարելու համար նրանք փորձեցին անհրաժեշտ այլուրի մի մասը ձեռք բերել XI Կարմիր բանակի պահուստային պաշարներից: Ղարաքիլիսայում գտնվող Ռազմահեղափոխական կոմիտեի անդամ Պողոսյանին ուղղված 1921 թ. ապրիլին 1-ի հեռագրում Վրաստանում ՀԽՍՀ Ռազմատնտեսական բաժնի գործերի կառավարիչ Իոննիսյանը բողոքում էր, որ Կարմիր բանակի ղեկավարությունը հրաժարվում է պարեն մատակարարել բնակչությանը, և խնդրում ձեռնարկել շտապ միջոցներ¹:

1920-1921 թթ. Վրաստանում Խորհրդային Ռուսաստանի ռազմական ներկայացուցչության ղեկավար Պ. Պ. Միտինը², 1921 թ. ապրիլի 20-ի զեկուցագրում (թիվ 24, այն նախապատրաստվել էր 1920 թ. դեկտեմբերի վերջերին) նշելով վրացական իշխանությունների ագրեսիվ գործողությունների, «Коммунист» թերթի փակման, ռուսական առաքելության աշխատակիցների ձերբակալության և խորհրդային ունեցվածքի առգրավման մասին, փաստում է նաև Հայաստանի համար նախատեսված բեռների՝ Վրաստանի կողմից արգելափակման մասին և առաջարկում երկու-երեք ամսից խզել հարաբերությունները Վրաստանի հետ, ինչը և հետագայում տեղի ունեցավ³: Ըստ Պ. Միտինի՝ Վրաստանը, իր տիրապետության տակ ունենալով սևծովյան նավահանգիստները և դեպի այնտեղ տանող տարանցիկ ուղիները, քաղաքական ճնշմամբ առաջնորդվելով և տնտեսական տուրքերի ձևով շորթումներ ստանալու նպատակով ձգձգում էր Բաքվից նավթի և պարենի ներկրումը Հայաստան: Նա բռնագավթում էր իր տարածքով փոխադրվող ռուսական, համաերկրամասային և ռազմաճակատային բեռները, որը մյուս երկու հանրապետություններին դրել է անելանելի վիճակում: Այս ամենից հետևության հանգելով՝ Պ. Պ. Միտինը կարծում էր, որ անդրկովկասյան երկրամասը երրորդ ուժի (ըստ նրա՝ այդ ուժը կարող էր լինել միայն Ռուսաստանը, և հենց դա պետք է դառնար ռուսական իշխանության առաջնահերթ նպատակադրումը) միջամտության կարիք է զգում, որպեսզի կարգավորի վրացիների, ռուսների, հայերի և երկրամասում բնակվող այլ ազգերի խաղաղ համակեցությունը⁴:

¹ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 114, ց. 1, գ. 64, թ. 42:

² Միտին Պավել Պավելի (1870-1938) – ՌԽՖՍՀ զինված ուժերի Գլխավոր շտաբի գեներալ-մայոր, 1918 թ. ՌԽՖՍՀ հարավային ռազմաճակատի հրամանատար, իսկ արդեն 1920 թ. հունիսի 3-ին ՌԽՖՍՀ կառավարության կողմից ռազմական ներկայացուցիչների ինստիտուտի ստեղծման մասին օրենքի ընդունումից հետո՝ ՌԽՖՍՀ զինվորական ներկայացուցիչ Վրաստանում (1920-1921): Տե՛ս **Ганин А.**, От военпреда товарища Сытина («Советская военная разведка в Грузии о Белом Крыме») // «Родина», 2014, № 5, с. 132:

³ Տե՛ս **Ганин А. В.**, Советская военная разведка в Грузии в 1920-1921 годах. Миссия Павла Сытина. Տե՛ս Государственное управление. «Электронный вестник», 2014, апрель, № 43, с. 241:

⁴ Տե՛ս Նույն տեղում, էջ 242-243:

Քաղաքական և տնտեսական մեկ միասնական միության մեջ միավորվելու նախօրյակին ՌԽՖՍՀ իշխանությունները որոշակի քայլեր կատարեցին՝ կարգավորելու մի շարք կնճռոտ խնդիրներ, մասնավորապես ապահովել անդրկովկասյան երկաթուղու անխափան աշխատանքը: Այդ ուղղությամբ որոշակի աշխատանքներ տարվեցին 1921 թ. գարնանը Բաքվում: Ռկ(բ)Կ Կենտկոմի Կովկասյան բյուրոյի ՌԽՖՍՀ և Անդրկովկասի հանրապետությունների կառավարությունների համատեղ բանակցությունների շնորհիվ 1921 թ. ապրիլի 16-ին Թիֆլիսում ստորագրվում է կենսական նշանակություն ունեցող մի համաձայնագիր՝ Վրաստանի, Ադրբեջանի և Հայաստանի երկաթուղագծերը ՌԽՖՍՀ երկաթուղային ընդհանուր համակարգում միավորելու վերաբերյալ¹: Դա դեպի Հայաստան տարացիկ ուղիով պարեն, վառելիք և այլ ապրանքներ անխափան առաքելու լավ հնարավորություն էր ստեղծում: Դրա հիման վրա համապատասխան համաձայնագրեր ստորագրվեցին Վրաստանի, Ադրբեջանի և Հայաստանի հանրապետությունների շեղկումների նախագահներ Մ. Օրախելաշվիլու, Մ. Հուսեյնովի և Ս. Կասյանի կողմից: Այդ համաձայնագրերը վավերացվեցին 1921 թ. օգոստոսի 8-ին Մոսկվայում Գ. Չիչերինի, Մ. Ցխակայայի, Ա. Շիրվանու և Ս. Տեր-Փարիեյանի կողմից²: Հարկ է նշել, որ նման վճիռները կարևոր դերակատարում ունեցան հայ-վրացական փոխհարաբերություններում առկա լարվածության մեղմացման ու հատկապես Անդրկովկասյան երկաթուղու անխափան աշխատանքի ապահովման գործում: Դա ստեղծված ծանր կացությունից դուրս գալու որոշակի ելք էր, որը հնարավորություն ընձեռեց Խորհրդային Հայաստանին ձեռքազատվելու չարաքաստիկ շրջափակումից և տարանցիկ ուղիով Հայաստան ներկրել պարեն, վառելիք և առաջին անհրաժեշտության այլ ապրանքներ, աշխուժացնել տնտեսական կյանքը հանրապետությունում:

Ամեն դեպքում ամեն ինչ իսկույններ չկարգավորվեց, քանզի Վրաստանը, այդ նույն ժամանակահատվածում կառչած մնալով իր հին ռազմավարությանը, շարունակում էր զգալի խոչընդոտների առաջ կանգնեցնել Խորհրդային Հայաստանին՝ հաճախակի արգելափակելով պարենով և վառելիքով բեռնված գնացքների մուտքն այնտեղ:

Ուշագրավ փաստեր են պարզվում նաև Վրաստանի կառավարությանը և Գ. Չիչերինին Ս. Կասյանի հղած՝ 1921 թ. հունիսի 7-ի թվակիր ճեպագրից: Նա հայտնում էր, որ Վրաստանի կառավարությունը, օգտվելով Հայաստանի ռազմաքաղաքական դժվարին վիճակից, ոչ միայն զորքեր է մտցրել Լոռու Չեզոք գոտի և բռնությամբ այն զավթել՝ չունենալով դրա համար որևիցե իրավական հիմքեր, այլև հրաժարվել է տարանցիկ ճանապարհով բաց թողնել հացով և նավթով բեռնված շարժակազմը Հայաստան: Ճեպագրում Հա-

¹ Տե՛ս ՀՍՍ, ֆ. 114, ց. 4, գ. 63, թ. 36:

² Տե՛ս **Խաչատրյան Կ.**, Հայ-ռուսական հարաբերությունները 1920-1922 թվականներին, Երևան, 2007, էջ 152:

յաստանի հեղկումի նախագահը վճռական բողոք էր հայտնում հարևան պետության նման գործողություններից, որը Հայաստանը դատապարտում էր սովի և նոր տառապանքների, աշխատավոր հայ ժողովրդին պատճառում զգալի զրկանքներ: Նա պահանջում էր ազատ տարանցման ապահովում¹: Հարկ է նշել, որ Հայաստանի Հեղկումը, կառավարությունը պարենային խնդիրներից բացի, կարևորում էր նաև Վրաստանից տարանցիկ ուղիներով ռազմական նշանակության ապրանքների առաքումը, որոնք այդ պահին կենսական նշանակություն ունեին²:

Վրաստանում ՀԽՍՀ լիազոր ներկայացուցիչը Անդրկովկասյան երկաթուղու պետին ուղղված 1921 թ, նոյեմբերի 4-ի գրությունում տեղեկացնում էր նոյեմբերի 3-ին Ալավերդու գործարանի կառավարչից ստացած հաղորդագրության մասին: Նա հայտնում էր, որ ինքը 1921 թ. հուլիսի 25-ին երկաթուղագծի պետ Գորմանի ստորագրությամբ ստացել է շրջաբերական Երևան առաքվող բեռների ընդունումից հրաժարվելու մասին՝ այն պատճառաբանությամբ, որ այդ ապրանքների արտահանման մասին Վրաստանի կառավարությունից համապատասխան թույլտվություն չունի³: Խոսքը վերաբերում էր Լոռու Չեզոք գոտում գտնվող Սանահին կայարանից դեպի Հայաստան կատարվող ապրանքափոխադրմանը: Գրությունում ասվում էր, որ ներկայացվում Սանահինի կայարանապետը հաճախակի արգելափակում էր դեպի Հայաստան ապրանքատար գնացքների երթևեկը՝ հիշեցնելով, որ Թիֆլիսում ՀԽՍՀ ժողկոմխորհի նախագահ Ալ. Մյասնիկյանի և Վրաստանի կառավարության ղեկավարի հանդիպումներում ձեռք բերված պայմանավորվածությունը կոպտորեն խախտվել է: Միաժամանակ նշվում էր ՀԽՍՀ սահմանային ներկայացուցչության՝ Սանահինի կայարանապետին ուղղած պահանջագրի մասին՝ կրկին խնդրելով վճռական միջոցներ ձեռնարկել՝ վերացնելու երկաթուղագծում տիրող անկայուն վիճակը՝ այդ մասին տեղեկացնելով Թիֆլիսում լիազոր ներկայացուցչին⁴:

Սակայն հարթել տարակարծությունները չէր ստացվում: Վրացական իշխանությունները նորանոր պատրվակներով ամենևին պատրաստակամություն չէին դրսևորում մեղմելու, առավել ևս վերացնելու հայ-վրացական տնտեսական-առևտրային փոխառնչություններում առկա լարվածությունը: Արտաքին գործերի առևտրական վարչությանը, Սուրխաթյանին և Սվանիձեին⁵ ուղղած 1921 թ. հոկտեմբերի 27-ի հեռագրում Անդրկովկասյան երկա-

¹ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 113, ց. 3, գ. 42, թ. 95:

² Նույն տեղում, ց. 1, գ. 48, թ. 80:

³ Տե՛ս նույն տեղում, գ. 178, թ. 150:

⁴ Նույն տեղում:

⁵ Սվանիձե Ալեքսանդր Մեմյոնի («Այոշա», 1886-1941) – Խորհրդային կուսակցական-քաղաքական գործիչ, բոլշևիկ և պատմաբան, Ի. Ստալինի ընկերը, 1920-1921 թթ. աշխատել է

թուղու վարչության ՀԽՍՀ պետը և կոմիսարը դժգոհություն էին հայտնում Սանահինի կայարապետ Գուրգենիձեի կողմից դեպի Հայաստանի Հանրապետություն առաքվող ապրանքների դեմ հարուցվող արգելքների և ձգձգումների մասին: Տեղեկացվում էր, որ Գուրգենիձեն իր գործողություններում առաջնորդվում է Վրաստանի Հեղկոմի որոշումներով, ըստ որում ամեն անգամ անհարկի քաջքշուկներ ստեղծելով՝ հայկական իշխանություններից պահանջելով Վրաստանի համապատասխան ժողկոմատի թույլտվությունը, դրանով իսկ ըստ ամենայնի խախտելով սահմանային հարցերի կարգավորման շուրջ ձեռք բերված համաձայնությունը¹:

Սակայն խնդիրները չէին վերանում, և պարենային ճգնաժամում հայտնված Խորհրդային Հայաստանը ամեն անգամ բախվում էր վրացական իշխանությունների կոշտ վերաբերմուքի նոր ձևերի: ՀԽՍՀ արտգործոց-կոմին ուղղած 1921 թ. նոյեմբերի 17-ի զեկույցում պարենավորման ժողկոմը դժգոհում էր Սանահինի կայարանապետի գործողություններից, որն անտեսում էր այն ակնհայտ իրողությունը, որ Սանահինը ՀԽՍՀ տարածք է²:

ՀՀ իշխանություններն անշուշտ փորձում էին Հայաստանի տնտեսական խնդիրները լուծելու և Վրաստանի կողմից շրջափակված վիճակից դուրս գալու համար գտնել շրջանցող ուղիներ, և կարծես թե դրանցից մեկը Մակուի խանությունից դեպի Հայաստան ապրանքների մատակարարումն էր: Հայաստանի իշխանությունները այդ հարցը փորձել են լուծել ՌԽՖՍՀ իշխանությունների միջնորդությամբ: 1921 թ. փետրվարի 12-ին միջնորդական այդպիսի առաքելությամբ հանդես են գալիս Գ. Չիչերինը և Ս. Օրջոնիկիձեն³: Սակայն տնտեսական-քաղաքական ցանկալի արդյունքների կողմերը չեն հանգում, քանզի 1921 թ. փետրվարյան քաղաքացիական կռիվները Հայաստանում լիովին ձախողում են այդ ծրագրերը:

Այսպիսով, Խորհրդային Հայաստանի և Վրաստանի տնտեսական-առևտրային առնչությունները 1920-1922 թթ. լարված էին, սակայն ՌԽՖՍՀ միջնորդությամբ մի շարք կարևոր խնդիրներ այդուհանդերձ լուծվեցին: Դա առավել ակնհայտ դրսևորվեց անդրկովկասյան հանրապետությունների տնտեսական և քաղաքական շահերի համաձայնեցումից հետո, որը նպաստեց հայ-վրացական փոխհարաբերություններում առկա լարվածության մեղմացմանը:

Վրաստանի արտգործոցկոմատում, 1921-1922 թթ.՝ Վրացական ԽՍՀ և Անդրկովկասյան խորհրդային ֆեդերատիվ դաշնության ֆինանսների ժողկոմատում:

¹ ՀԱԱ, ֆ. 114, ց. 1, գ. 205, թ. 13:

² Տե՛ս նույն տեղում, թ. 10:

³ ՀԱԱ, ֆ. 1022, ց. 3, գ. 330, թ. 4-5:

**Ваник Вирабян – Армяно-грузинские экономические
отношения в 1920-1922 гг.**

В 1921-1922 гг. наряду со спорами об освобождении границ были напряжены армяно-грузинские экономические отношения. Накопились значительные проблемы в сфере торгово-рыночных отношений, транзитных путей и, в частности, железнодорожного сообщения и др. Советская Армения находилась в постоянной блокаде. Спекулируя территориальными проблемами и используя все преимущества, предоставленные географическим положением их республики, власти Грузии посредством блокады создавали искусственные преграды для доставки в Армению различных товаров, часто налагая разного рода запреты и устраивая сбои в области железнодорожного сообщения. Грузия держала Армению в блокаде, тем самым стремясь вынудить власти Армении пойти на территориальные уступки, в частности, в вопросе Ахалкалаки. Достигнутые политические, торгово-рыночные договоренности игнорировались, и грузинской стороной создавались препятствия для свободного движения товарных поездов, направляющихся в Армению. Это было обычным явлением в первые годы существования как дашнакской Армении, так и Советской Армении.

Vanik Virabyan – Armenian-Georgian Economic Relations during 1920-1922

During 1921-1922 Armenian-Georgian economic relations were tense parallel to border disputes. Significant problems arose in connection with trade-economic relations, transit routes and, in particular, railway communication and in other spheres. Soviet Armenia was in a continuous blockade. By manipulating territorial issues and making use of all the advantages of their geographic location Georgian authorities caused artificial obstacles to the delivery of various goods to Armenia through blockade, frequently causing various obstacles and failures to railway communications. Georgia was blockading Armenia, thereby seeking to compel the Armenian government to make territorial concessions, particularly in the Akhalkalaki issue. The political, trade-economic agreements were breached and Georgians didn't let freight trains travel to Armenia freely. It was a common phenomenon both for Dashnak Armenia and Soviet Armenia in the first years of its existence.