ТЕХНИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ И АЗЕРБАЙДЖАНСКИЙ СОЦИУМ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Фуад Агаев
Национальный музей истории Азербайджана НАНА
aghayevfuad2@gmail.com

Ключевые слова: *научно-технический прогресс, капиталистические отношения, социальная структура общества, новые профессии, телефонная связь*

Данная статья посвящена исследованию влияния научно-технического процесса на социальные процессы в конце XIX – начале XX вв. Развитие капиталистических отношений привело к появлению технических новинок, которые привели к значительным изменениям в социальной структуре общества: транспорта, сельскохозяйственных и промышленных машин, средств коммуникации и т.д. В результате внедрения технических достижений появляются новые специальности и профессии, рассматриваются произошедшие изменения в повседневной жизни в указанный исторический период.

XIX ƏSRIN SONU-XX ƏSRIN ƏVVƏLLƏRINDƏ TEXNIKI INNOVASIYALAR VƏ AZƏRBAYCAN CƏMİYYƏTİ

Fuad Ağayev
AMEA Milli Azərbaycan Tarixi Muzeyi

Açarsözlər: *elmi-texnikitərəqqi, cəmiyyətin social strukturu, yeni peşələr, telefon rabitəsi*

Təqdim olunmuş məqalədə XIX əsrinsonu – XX əsrin əvvəllərində elmi-texniki tərəqqinin social həyata təsiri tədqiq olunmuşdur. Bu dövrdə 65 ocial 65 ist münasibətlərin inkişafı yeni texniki yeniliklərin meydana çıxması ilə nəticələnmişdir. Bu da öz növbəsində cəmiyyətin 65 ocial strukturunda, xüsusilə nəqliyyat, kənd təsərrüfatı, kommunikasiya vasitələri və digər sahələrdə əhəmiyyətli dəyişikliklərə təsirsiz ötüşməmişdir. Məqalədə qeyd olunmuş tarixi dövrdə gündəlik həyata tətbiq olunmuş yeniliklərdən sonar yaranmış yeni ixtisas və peşələrdən əzərdən keçirilmişdir.

TECHNICAL INNOVATIONS AND AZERBAIJANI SOCIETY IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURIES

Fuad Aghayev
The National Museum of the History of Azerbaijan, ANAS

Keywords: *scientific and technological progress, social structure of society, new professions,telephone communications*

This article is devoted to the study of the influence of the scientific and technical process on social processes in the late XIX – early XX centuries. The development of capitalist relations led to the emergence of technical innovations that led to significant changes in the social structure of society: transport, agricultural and industrial machinery, communications, etc. As a result of the introduction of technical achievements, new specialties and professions appear, changes in everyday life over the specified historical period are taken into account.

Научно-технический прогресс, начавшийся во второй половине XIX века, коренным образом изменил жизнь миллионов людей в мире, в первую очередь капиталистических странах, а также периферийных территорий в виде колоний и полуколоний. Развитие капитализма в Российской империи во второй половине XIX века привело к формированию двух общественных классов – буржуазии и рабочих. «Великие реформы» императора Александра II 1860-1970-х годов привели к кардинальным социально-экономическим и политическим изменениям.

Развитие капиталистических отношений во внутренних российских губерниях, потребности российского капитализма в сырье привели к социально-экономическим изменениям и на окраинах империи. Указанные изменения затронули и входивший в состав Российской империи Северный Азербайджан, где под влиянием развития капиталистических отношений, вызванных в том числе и техническим прогрессом, произошли трансформации в социальной структуре общества. Иерархическая структура размывалась и видоизменялась.

Рассмотрим влияние научно-технического процесса в промышленности в первую очередь нефтяную отрасль, ставшую «локомотивом» всех остальных социально-экономических процессов. Нефтедобыча была связана с применением новых технических средств, и капитализация в отрасль тормозилась существовавшей в то время откупной системой. Закон от 17 февраля 1872 года ликвидировал

откупную систему и начался процесс продажи нефтеносных участков с аукциона частным лицам. Часть нефтеносных участков была приобретена представителями национальной буржуазии, стремительно набиравших вес в обществе и экономический капитал в новых экономических условиях.

Крупные капиталовложения в нефтедобычу привели к промышленному перевороту в этой отрасли. Начиная с 70-х годов получило широкое распространение бурение нефтяных скважин с помощью бурового и ударного метода и вскоре ручной труд при бурении был заменен паровыми двигателями. В результате внедрения технологических новинок нефтедобыча перешла на промышленный этап развития. Рост капитализации требовал значительного числа рабочих рук, что привлекало в Бакинский промышленный район рабочую силу не только изкавказского региона, но и со всех концов империи.

В первую очередь научно-технический прогресс привел к урбанизации и росту численности городского населения, притоку неквалифицированной рабочей силы из сельской местности и квалифицированных кадров из внутренних губерний. Появление зажиточных слоев общества привело к появлению соответствующих обслуживающих их людей. Строительство особняков, доходных домов, государственных учреждений, требовало большого числа рабочих и специалистов, что привлекало в город Баку тысячи людей.

После катастрофического землетрясения 1859 года, практически полностью разрушившего город Шемаху, наместник Кавказа князь А.И.Барятинский, исходивший из географических преимуществ и экономической выгоды, заявил о планах переноса всех губернских учреждений в город Баку. Он. 6 декабря 1859 года появился указ императора Александра II о перенесении губернского центра в Баку и переименовании Шемахинской губернии в Бакинскую губернию. Проблемы, связанные с перенесением губернского центра в Баку, были связаны с отсутствием необходимой инфраструктуры, пригодных для государственных учреждений и ведомств зданий, квартирному кризису и т.д.

Городское население в Азербайджане с 1873 по 1897 гг. увеличилось на 94,3%. [5, с.13]Общая численность населения увеличилась с 1.272.52 до 1.890.126 человек, а городское население увеличилось с 141.882 до 275.664 человек.[5, с.13]

Потребность в жилой площади за пределами Крепости привела к сносу средневековых построек и строительству двух и трехэтажных строений. Намечаются главные улицы и проспекты, архитекторы намечают новые пути развития градостроительства и отходят от сложившихся средневековых архитектурных приемов городской

застройки, и внедряют инженерные, санитарный и эстетические нормы новой, европейского типа городской застройки. [2,с.64]

В преобразовании городского хозяйства Баку была и оборотная сторона. Ухудшение экологии, загруженность коммуникаций, рост травматизма на производстве – неизбежные спутники индустриализации конца XIX века. Городской голова Александр Новиков в начале XX века писал об этой стороне происходивших изменений: «А Чёрный город! – этот город заводов, со свистящим паром и электричеством, но рядом с этим с совершенно непроходимыми улицами, на которых трубы проложены без системы, без порядка…Тут же вдоль улиц канавы с текущим в них мазутом, не говоря уже про то, что вся земля пропитана нефтью и нефтяными остатками…».[11, с.17]. Скученность населения на относительно небольшом Апшероне приводила к широкому распространению туберкулеза, холеры, трахомы и других болезней, с которыми официальные власти не могли справиться вплоть до падения царизма.

Касаясь влияния научно-технического прогресса на сельское хозяйство, следует вспомнить предысторию. Крестьянская реформа 1870 года в Азербайджане привела к началу развития капиталистических отношений. Технический прогресс оказал влияние и на развитие сельского хозяйства. Конец XIX века отмечен началом использования в сельском хозяйстве сельскохозяйственной техники: конных сеялок, молотилок и маслобоек. Значительная часть крестьян продолжали использовать старые методы обработки земли, так как новые усовершенствованные орудия и машины стоили дорого. Широко внедрялись в сельское хозяйство технические культуры– хлопок, табак и др., что потребовало строительства целой сети оросительных каналов, прежде всего на Мугани.

Одним из новых видов транспорта, сыгравшим большую роль в экономическом развитии Южного Кавказа был железнодорожный транспорт. Российские власти были заинтересованы в прокладке железных дорог между крупными городами региона, с целью быстрой транспортировки грузов на большие расстояния. Железная дорога Тифлис – Баку общей протяженностью 514,96 версты была введена в эксплуатацию в 1883 г. На ней было построено 26 станций, 53 места и проложено дополнительно 48,58 версты разъездов и запасных путей на станциях. [4, с.183] А в 1900 году Закавказская железная дорога была соединена с железнодорожной сетью внутренних губерний империи через Петровск – Дербенд – Баку.

Возникновение городского транспорта связано с ростом городского населения. Общественный транспорт появился в только эпоху развития капитализма. Научно-технический прогресс напрямую связан с

появлением новых видов транспорта, прежде всего общественного, основным из которых стала конно-железная дорога, больше известная как конка. Инициаторами предприятия конно-железной дороги являлись Г.А.Тагиев, Я.И.Адамов и К.А.Ирецкий. Устав Бакинского акционерного общества конно-железных дорог был высочайше утвержден 5 июля 1891 г. [12]А непосредственно датой начала функционирования конно-железной дороги в Баку считается 24 мая (5 июня – по новому стилю) 1889 г. Линии конки обслуживали преимущественно центральные улицы: Вокзальную, Михайловскую, Молоканскую, Мариинскую, Барятинскую и т.д.

На протяжении веков человечество активно пыталось использовать различные способы коммуникации: использование сигнальных огней, почтовых голубей, пушечных выстрелов и т.д. Но только в XIX веке, с изобретением телеграфа и телефона уровень коммуникации превзошел все технические параметры, возможные на тот период.

Началом развития телекоммуникации в Азербайджане следует считать 1868 год – с развития телеграфной связи. Именно в 1868 году российское правительство, исходя из военно-стратегических планов, соединило город Тифлис телеграфной связью с городом Баку через Елизаветполь [3, с.126]

В конце XIX века в Российской империи началось строительство телефонных станций. 23 ноября 1881 года была построена первая телефонная линия длиной в 6 км, официально считающаяся первой телефонной линией Баку. Телефонный аппарат стоил дорого, но число владельцев новинки в Баку росло. Телефонные аппараты приобретались в основном обеспеченными слоями городского населения, крупными предпринимателями, представителями технической интеллигенции и др. Телефон считался также статусным предметом интерьера. Работу телефонных станций обеспечивали телефонистки. На работу принимались незамужние девушки в возрасте от 18 до 25 лет, хорошо образованные, в основном из обедневших дворянских семей. [13] Жалованье телефонистки было приличным, но профессия считалась вредной из-за чрезмерной физической и эмоциональной нагрузки.

В апреле 1907 года государство передало фирме «Э.Ф.Биеринг и Ко» концессию на эксплуатацию телефонной сети в Баку и его окрестностях с условием переустройства существовавшей воздушной сети на более совершенную двухпроводную кабельную сеть. В представленный фирмой в октябре 1907 года проект был утвержден 28 июля 1908 года, при этом проект был рассчитан на 3 года. Вместе с воздушной сетью переустройству подлежали и центральные телефонные станции. [14, с.5]

Однако массовой телефонизации не произошло, и потребителей данной услуги было немного. В 1913 году общее число абонентов телефонной сети в Баку составило 4176 чел. [13]

Изменения в экономике второй половины XIX века повлекли за собой и изменения в области искусства и способах его функционирования. Одной из технических новинок являлся кинематограф, изобретенный братьями Люмьер в 1895 году. Основателем азербайджанского кинематографа считается Александр Мишон, переехавший на постоянное место жительство в Баку из Харькова. В августа 1898 года в театре-цирке Васильева-Вятского А.Мишон демонстрировалсвои картины – «Пожар нефтяного фонтана на Биби-Эйбате 27 июля 1898 г.», «Проводы его высочества эмира Бухарского на пароходе «Великий князь Алексей», «Кавказская пляска» и др.[1] В Баку начинают работу первые кинотеатры и постепенно складывалась традиция посещения кинотеатров, ставшая одной из любимых развлечений горожан. В канун 1907 года в театре Тагиева были продемонстрированыновые зарубежные кинокартины и в этом же году в пассаже Тагиева открылся кинотеатр Французский «Электро-Биограф» – вероятно, первый специализированный кинотеатр Баку. [1]

А.Мишон является также основателем фотографического дела в Азербайджане как профессионального занятия. В крупных городах открывались фотоателье, росло количество фотографов, регион посещали в том числе известные российские и иностранные фотографы. Благодаря искусству фотографии и развитию фотографического дела историки и исследователи имеют возможность изучать всю палитру общественной и экономической жизни указанного периода: фотоальбомы учебных и общественных организаций, фотокарточки городов, известных личностей и происходивших событийпредставлены в фондах НМИА в виде сотен фотодокументов.

Под влиянием новых социально-экономических отношений во второй половине XIX века неизбежно появляются новые профессии и специальности. Предприниматели были заинтересованы в квалифицированных кадрах на своих предприятиях.В нефтяной отрасли и других сферах экономики национальный капитал в лице крупных предпринимателей: Г.З.Тагиева, Ш.Асадуллаева, М.Мухтарова, М.Нагиева, Н.Мехтиева, А.Б.Кулиева, бр. Дадашевых и многих других активно привлекали в работе на своих предприятиях инженеров, бухгалтеров, архитекторов, управляющих и др. Молодые азербайджанцы вынуждены были из-за отсутствия высших учебных выезжать на учебу в крупные города Российской империи, либо за границу. Материалы Национального музея истории Азербайджана раскрывают перед нами

биографии представителей коренного населения, выпускников различных учебных заведений.

Один из первых электриков-азербайджанцев, студент химического отделения в 1900-1906 годах Киевского Политехнического Института Императора Александра II Ага Ахундов окончил также Институт МонтефиореЛьежского университета (Бельгия), где получил звание инженера-электрика. [6]Работал в Цюрихе на заводе «Эрликон» и по возвращении на родину основал электротехническое бюро в Баку, которым руководил вплоть до 1920 года. За указанный период он участвовал в разработке проектов электростанций, многие из которых претворил в жизнь.

Внесли азербайджанцы вклад в развитие железнодорожного транспорта. Один из первых азербайджанцев-железнодорожников – СамедВекилов окончил в 1899 годуПетербургский государственный институт путей сообщения, и более 20 лет проработал на железных дорогах Кавказа – Закавказской и Владикавказской. [10]Другой представитель азербайджанской молодежи – один из первых химиков, Фатулла Рустамбеков окончил в 1893 году Петербургский Технологический Институт со званием инженера-технолога, впоследствии управлял нефтяными предприятиями известного предпринимателя Мусы Нагиева. [7]

Одной из сфер, которая стремительно развивалась со второй половины XIX века – судоходство на Каспии. Развитие судоходства на Каспии, связанное в первую очередь с транспортировкой нефтепродуктов, привело к появлению в регионе профессий, связанных с мореходством. В мае 1858 года была основана судовладельческая компания под названием Акционерное общество «Кавказ и Меркурий». Эта дата считается началом развития пароходства на Каспии. Баку постепенно превращается в один из центров крупного морского транспорта в Российской империи.

Вскоре среди представителей мусульманского населения появились капитаны, штурманы и шкиперы. «На основании правил, утвержденных Министерством Финансов в 1867 году для производства испытаний на звание штурмана и шкипера присваивается окончившему курс жителю города Баку Гурбан Али Дадаш оглы» [8]. Среди подписавших согласие на принятие, значился и «купец первой гильдии Г.З.Тагиев».

В одном из договорах между Правлением Куринско-Каспийского акционерного пароходного общества и бакинским жителем Курбан Али Бабаевым за 1911 год о назначении его капитаном шхуны «Нижний Новгород» прописаны его обязанности: «начальство над шхуною, людьми в ней находящимися и товаром в ней погруженном»[9] В одном из договоров от 1899 года, заключенным между владельцами стального

парохода (танкера) для перевозки нефти и керосина наливом «Хан Усейнов» бакинскими 2-й гильдии купцами Али Усейн Усейновым, Алескером Мустафа оглы и Ага Дадаш Усейновыми и судовщиком (командиром) указанного судна Дадаш Ага оглы сроком были прописаны условия найма на работу на один год. Само судно было спущено на воду в 1897 году.

Для управления такой сложной техникой, как суда для перевозки сухих грузов, а также нефти и керосина наливом, требовалась специальная профессиональная подготовка. Кроме Г.З.Тагиева крупными судовладельцами в второй половины XIX – начала XX веков являлись братья Г.А.Усейнов и М.Б.Усейновы, братья Расуловы, братья Дадашевы и др., они были заинтересованы в подготовке квалифицированных кадров из числа местного населения для развития судоходной отрасли.Тем не менее, появление среди коренного азербайджанского населения представителей новых профессий не носило массового характера.

Технический прогресс и его влияние на развитие общества является актуальной темой, которая требует всестороннего изучения и исследования. Изменения сопровождались развитием техники, новинки которой охватывали различные сферы производства, транспорта, быта, произошли изменения в организации промышленного производства, его технологиях. Возникло много новых отраслей промышленности, ранее не существовавших. Это связано с произошедшей в рассматриваемый период научно-технической революцией.

Список использованных источников и литературы

1.Бакинские кинотеатры. Кинематограф в Баку https://ourbaku.com/index.php/Бакинские кинотеатры._Кинематограф_в_Баку. Дата обращения. 22.09.2021.

2.Гасымова Ф. Шамиль Фатуллаев – основоположник исследования истории формирования архитектуры транспортного каркаса г. Баку XIX – начала XX веков // İncəsənətvəmədəniyyətproblemləri / Problemsof Arts andCulture / Проблемы искусства и культуры. Баку. 2014. N2 (48).

3.Каграманзаде А.Г. Этапы развития телекоммуникации Азербайджана. Баку. 2011.

4.Мурадалиева Э. Города Кавказа на Великом Шёлковом Пути. Баку. 2011.

5.Мурадалиева Э. Северный Азербайджан в планах и практике Российской империи по экономическому «завоеванию» Кавказа. Известия НАН Азербайджана. Серия общественных наук. Баку. 2017. №1.

6.Национальный музей истории Азербайджана ФДИ. 55/36.

7.НМИА. ФДИ 82/12.

8.НМИА. ФДИ 145/2.

9.НМИА. ФДИ 145/8.

10.НМИА ФДИ. 531/1.

11.Новиков А. Записки городского головы. Санкт-Петербург. 1905.

12.Полное собрание законов Российской Империи. Том XI. Санкт-Петербург. 1891 г.

13.Почта-Телеграф-Телефон (Баку) https://ourbaku.com/index.php/Почта_-_Телеграф_-_Телефон_(Баку). Дата обращения: 22.09.2021.

14.Список абонентов Бакинской телефонной сети. Август 1910 г. Баку. Типография А.К.Касабова. 1906.