

Виноградов Павел Валентинович

кандидат исторических наук,
доцент кафедры естественно-научных
и специальных дисциплин
Дальневосточной пожарно-спасательной академии –
филиала Санкт-Петербургского университета
Государственной противопожарной службы
МЧС России

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЖАРНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ
ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИХ ГРУЗОВ
В ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТАХ
РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ
В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ****Аннотация:**

В статье на основе архивных материалов рассматривается комплекс мероприятий, направленных на обеспечение пожарной безопасности дальневосточных портов Российской империи. С началом Первой мировой войны Владивосток и Николаевск-на-Амуре стали важнейшими пунктами приемки и обработки иностранных грузов, получаемых от союзников в рамках военно-технического сотрудничества. Иностранная поставка оружия и боеприпасов стали одним из способов ликвидации «кризиса вооружений» в русской армии, а поставки производственного оборудования – важнейшим фактором развития военной промышленности. Администрации портов предстояло не только провести оперативную обработку стратегического сырья и имущества, прибывавшего из-за границы, но и обеспечить их противопожарную безопасность. С этой целью во Владивостоке и Николаевске-на-Амуре проводились профилактические мероприятия в области пожарной безопасности, принимались меры, направленные на комплектование и совершенствование противопожарного вооружения и формирование собственных профессиональных пожарных команд. За годы войны удалось оснастить дальневосточные порты современными средствами борьбы с пожарами. Во Владивостоке была создана специализированная пожарная часть, защищавшая от пожаров как военно-технические грузы, так и территорию порта в целом.

Ключевые слова:

военно-техническое сотрудничество, военное имущество, огнеопасные вещества, пожарная безопасность, пожарная охрана, дальневосточные порты Российской империи, Владивосток, Николаевск-на-Амуре, Первая мировая война.

Vinogradov Pavel Valentinovich

PhD in History,
Assistant Professor,
Natural and Special Studies Department,
Far East Fire and Rescue Academy,
branch of Saint Petersburg University of
State Fire Service of EMERCOM of Russia

**FIRE SAFETY OF
MILITARY-TECHNICAL CARGO
IN THE FAR EASTERN
PORTS OF THE RUSSIAN
EMPIRE DURING
THE WORLD WAR I****Summary:**

Based on archival materials, the article reviews a set of measures aimed at ensuring fire safety of the Far Eastern ports of the Russian Empire. When the World War I begins, Vladivostok and Nikolayevsk-on-Amur have become the most important receiving and processing points for foreign cargo delivered by the allies within military-technical cooperation. Foreign deliveries of weapons and ammunition have become a way to eliminate the “armament crisis” in the Russian army, and production equipment supplies have been a major factor in the development of the military industry. Therefore, one of the main tasks of the port administration was not only the rapid processing of strategic raw materials and property from abroad but also ensuring their fire safety. To that end, there have been taken the preventive measures in the field of fire safety in Vladivostok and Nikolayevsk-on-Amur. These measures focused on the acquisition and improvement of the fire fighting equipment and the formation of professional fire crew in the abovementioned cities. During the war, the Far Eastern ports were equipped with modern fire fighting facilities. It was created a specialized fire unit in Vladivostok that protected both military-technical cargo and port from fire.

Keywords:

military-technical cooperation, military equipment, flammable substances, fire safety, fire protection, Far Eastern ports of the Russian Empire, Vladivostok, Nikolayevsk-on-Amur, World War I.

Первая мировая война продемонстрировала глубокий кризис в снабжении российской армии предметами военного имущества. С крахом всех довоенных планов воюющих сторон Первая мировая война стала «тотальной войной», которая потребовала от ее участников мобилизации всех экономических, финансовых и демографических ресурсов [1, р. 9]. Значительные расходы боеприпасов и оружия, вызванные позиционным характером войны, привели к «кризису вооружений». В царской армии данный кризис достиг особой остроты, вылившийся в настоящий «винтовочный и снарядный голод», так как российская промышленность не могла в кратчайшие сроки снабдить армию необходимым вооружением. Английский военный атташе генерал-майор А. Нокс в одной из своих телеграмм в июне 1915 г. по этому поводу писал: «...В связи с нехваткой стрелкового оружия Россия в течение ближайших восьми месяцев нигде

не сможет предпринять наступательные действия» [2, р. 271]. В сложнейшей ситуации царское правительство обратилось за помощью к своим союзникам по Антанте и США. Материально-техническая помощь союзников в годы войны стала играть существенную роль в снабжении армии оружием, а промышленности – стратегическим сырьем и производственным оборудованием.

Эскалация военных действий как на суше, так и на море привела к активизации боевых операций в бассейнах Черного и Балтийского морей, поставив под угрозу безопасное судоходство в их акватории. В связи с этим произошло изменение морских транспортных путей, связывавших Российскую империю с союзными государствами. Ключевыми пунктами в приемке различного военно-технического имущества стали второстепенные порты, расположенные на периферии империи, а именно Архангельск и Владивосток. Уже в процессе налаживания военных поставок к принятию иностранных грузов, в первую очередь частных, был подключен порт Николаевска-на-Амуре.

За годы войны на эти порты легла основная нагрузка по приемке и обработке военно-технических грузов. Так, всего за несколько лет войны в северные порты России союзниками было отправлено более 5 млн т грузов, «что почти на четверть больше, чем в период хорошо известных конвоев Второй мировой войны» [3, р. 317].

Настоящим дамочным мечом для администрации дальневосточных портов в связи с принятием большого объема различных грузов стала проблема обеспечения пожарной безопасности.

Во Владивостоке городская и портовая территория ввиду масштабных объемов поставок грузов, шедших в рамках военно-технического сотрудничества, превратилась в одно большое складочное место. Современник так характеризовал ситуацию в порту: «Прежде всего бросилась в глаза чрезвычайная загруженность порта: не было почти ни одного свободного куска земли, который не был бы завален грузом, причем для проезда оставалась такая узкая полоса, что на ней с трудом могли разъехаться две груженные телеги» [4].

Резко увеличилось поставки традиционно импортируемых товаров, которые в условиях военного времени стали необходимы для армии и промышленности, в частности хлопка и изделий из него, различных металлов и промышленного оборудования. Стали ввозиться и новые грузы, импорт которых диктовался требованиями военного времени. Это в первую очередь сырье, связанное с военной промышленностью: селитра, бертолетова соль, каучук, копра, цветные металлы, кожа. Среди готовой продукции, кроме оружия и боеприпасов, преобладало различное интендантское имущество, подвижной состав и комплектующие для железных дорог.

Невозможность оперативного вывоза грузов приводила к постепенному затариванию территории порта, города и пригорода различными товарами. В результате за короткий промежуток времени на таможенных и частных складах скопилось до 13 тыс. т хлопка, 8 тыс. т серы, более 2 тыс. т резины и парафина, не учитывая иные виды грузов [5]. В докладе командира военного порта П.В. Римского-Корсакова отмечалось следующее: «Все товары за исключением хлопка, вывезенного за 3 версты от порта, свалены в общую массу, кроме того, легковоспламеняющиеся товары, как например бертолетова соль, селитра и т. п., лежат среди других предметов, что, разумеется, представляется явлением опасным и недоступным» [6].

Большая скученность товаров, хранение на территории порта и города легковоспламеняющихся и горючих грузов, спешка при возведении складских помещений создавали благоприятные условия для возникновения пожаров. Острая ситуация складывалась в старых либо построенных на скорую руку крытых сараях, которые не были обеспечены даже первичными средствами пожаротушения. Если в пакгаузе начинался пожар, то остановить его было уже невозможно [7]. Товары, которым не находилось места в пакгаузах, хранились под открытым небом в черте города или за его пределами. Поэтому за городом скопились «...горы армейского снаряжения, оно мокнет, ржавеет, портится, гниет. Чего здесь только не увидишь: винтовки, миллионы боевых патронов, подводная лодка, автомобильные детали, обувь, медные и свинцовые слитки» [8, с. 105].

В рапорте начальника пожарной команды К.В. Имрота особо подчеркивалось отсутствие приемлемых подъездных путей к пристаням и складским помещениям. Коммерческая набережная была настолько завалена товарами, что невозможно было подъехать к берегу пожарному обозу и автомобилю. Дорога к временным деревянным причалам была перегорожена бревнами, у пакгаузов подъездные пути были либо завалены камнями, либо разбиты настолько, что в них рисковала увязнуть пожарная техника. Ко всем пристаням в основном вели грунтовые дороги, которые были «...очень испорчены и по таковым передвижение автомобилям возможно только в сухую погоду» [9]. Обострила ситуацию прокатившаяся зимой – весной 1915 г. «...целая серия загадочных пожаров на военных фабриках и заводах. Виновных так и не нашли» [10]. И хотя данные происшествия случились на заводах в европейской части страны, как например пожар на пороховом заводе в Петрограде или поджог состава с артиллерийскими боеприпасами в Гатчине, они вызывали серьезную тревогу как у местных, так и у центральных властей.

Генерал-губернатор Приамурского края Н.Л. Гондатти, лично державший под контролем мероприятия по развитию портовой инфраструктуры для приема и обработки военно-технических грузов, в отчете для председателя Совета министров писал: «Необходимость принятия радикальных мер предупреждения пожара на портовой территории в значительной степени усугубляется тем обстоятельством, что помимо возможности возникновения его по причине неосторожного обращения с огнем являются также серьезные опасения в возможности умышленного поджога злонамеренными лицами или взрыва с целью уничтожить те предметы боевого и материального снаряжения, а также запасы продовольствия, которые проходят через Владивостокский порт» [11].

Однако крупных финансовых ассигнований на кардинальное улучшение мер по борьбе с пожарами портовым властям Владивостока в начале войны не выделялось. Собственные же финансовые средства шли в первую очередь на развитие портовой инфраструктуры для оперативной обработки военных и стратегических грузов, в связи с чем крупных денежных средств на обеспечение пожарной безопасности не имелось. Как следствие, противопожарные мероприятия носили превентивный характер. Отсутствовала портовая пожарная команда, которая могла бы своевременно реагировать на возгорания в порту, поэтому в случае возникновения крупных пожаров приходилось прибегать к помощи городских пожарных частей, что не гарантировало оперативность и быстроту в ликвидации возгораний.

Противопожарные меры в порту регламентировались Положением о мерах пожарной безопасности, утвержденным в 1910 г. Данное положение определяло условия хранения, перевозки огнеопасных грузов и взрывчатых веществ, порядок использования открытого огня на территории порта и на судах, находящихся в акватории порта. Так, открытые источники огня разрешалось использовать только в случае проведения ремонтных либо строительных работ. На судах, имевших огнеопасные грузы, разрешалось разводить огонь только в топках машинного отделения и использовать исключительно электрическое освещение. На остальных судах вместо запрещенного керосина разрешалось применять помимо уже упомянутого электрического освещения свечи, пиронафт и растительное масло. Складские помещения должны были быть оборудованы шанцевым инструментом (лопаты, топоры, ломы и пр.), ведрами, бочками с песком. Во всех складских помещениях при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ запрещалось курение табака [12].

Однако должностного лица, специально контролирующего выполнение противопожарных мер, в штате портовой администрации не было. Поэтому нормы пожарной безопасности были далеки от реального соблюдения и воплощения на практике, выполнялись формально либо попросту игнорировались. Не соблюдались полностью и технические меры по обеспечению пожарной безопасности. Нередко случалось, что вода не могла быть подана с водоисточника, а в холодные периоды года замерзала в рукавах. Управление порта не располагало собственными средствами для тушения пожаров. Исключение составлял лишь ледокольный пожарно-спасательный катер «Славянка», оборудованный пожарной помпой. В случае пожара для его ликвидации могли использоваться только несколько частных катеров, специализированный катер добровольного флота «Диомид», а также наличные силы городской пожарной команды.

Уже упоминавшийся генерал-губернатор Приамурского края Н.Л. Гондатти в очередной телеграмме министру торговли и промышленности констатировал: «Вся территория порта и прилегающих районов забита грузами, благодаря чему свободного передвижения нет и опасность в пожарном отношении громадная» [13]. Для приемлемого уровня обеспечения безопасности необходимо было приобрести современные средства пожаротушения. Н.Л. Гондатти предписывал выполнить следующее: «...Ввиду того что пожарные пароходы зимой за отсутствием сильных ледоколов не будут в состоянии свободно передвигаться по бухтам, приобрести два или по крайней мере один сильный пожарный автомобиль со всеми приспособлениями и оборудованием» [14].

Правление торгового порта самостоятельно пыталось повысить пожарную безопасность, принимая меры, направленные в первую очередь на улучшение и увеличение средств борьбы с пожарами. В 1915 г. на вооружение городской пожарной части был принят пожарный автомобиль «Коммеркар», купленный за счет средств порта, с условием что он в первую очередь будет использоваться для ликвидации возгораний на портовой территории. В течение 1916 г. было закуплено большое количество пожарных рукавов, а все соединения на пожарных кранах и колонках на территории порта были приведены к единому размеру. Несколько судов, обслуживавших порт, в том числе ледокол «Казак Поярков», были снабжены пожарными принадлежностями и первичными средствами пожаротушения.

Однако данные меры не могли кардинально улучшить пожарную безопасность. Торговому порту необходима была в первую очередь собственная пожарная команда. Поэтому на территории порта периодически возникали пожары, уничтожавшие военно-технические грузы и сырье, столь необходимые промышленности и армии.

5 мая 1916 г. за Крестовой сопкой произошел пожар на складах с хлопком: «...Огонь прекратился только тогда, когда выгорел весь груз, расположенный по направлению ветра» [15]. В общей сложности было уничтожено до 2/3 находившегося в наличии хлопка. Ущерб оценивался в 5 млн р. [16]. Летом произошел пожар на Интендантской площади. Один из самых масштабных пожаров произошел 5 марта 1917 г. На территории порта на площади в 2660 м² загорелись кипы с хлопком. Из-за сильного ветра огонь быстро распространился по территории склада, где хранился хлопок, создалась угроза распространения огня на соседние складочные территории и хозяйственные постройки. Для ликвидации пожара пришлось мобилизовать все силы пожарных команд города и гарнизона. Тушением пожара лично руководил начальник городской пожарной части К.В. Имрот. Кроме него на пожаре присутствовали все ключевые руководители военных и гражданских органов исполнительной власти города.

Только благодаря поистине титаническим усилиям пожар удалось сначала локализовать, а затем ликвидировать. Под руководством младшего помощника командира порта И. Членова пять рот солдат и несколько рот флотского экипажа смогли локализовать пожар, не допустив его распространения на хозяйственные постройки и конный двор. Личному составу пришлось работать в очень тяжелых условиях – с подветренной стороны при сильном огне и удушливом газе, так как горел не только хлопок, но и часть буртов резины. При ликвидации пожара отличились электротехническая рота и трубник городской пожарной команды – Копейченко, который, будучи энергичным и опытным, активно помогал отстаиванию построек. Примечательно, что помимо специализированных и воинских частей в тушении пожара принимали участие и добровольцы, среди которых отличились учащиеся гимназии. Помощь в тушении пожара оказывали два катера, два ледокола, пять пароходов, но сложная ледовая обстановка в заливе Золотой Рог мешала оказанию эффективной помощи. Только спустя десять часов удалось обуздать распространение пожара, а окончательно он был ликвидирован спустя шестьдесят три часа [17, с. 41].

Возникавшие в порту пожары наглядно демонстрировали необходимость создания специализированной пожарной части, которая была образована в 1917 г. и стала обеспечивать пожарную безопасность портовой территории. Специально для нее на Эгершельде, одном из районов города Владивостока, где располагались причалы и склады, были возведены служебные и жилые помещения. Построена кирпичная каланча со служебными пристройками, в которой располагались трубная, ветеринарный пункт и конюшенная на двенадцать стойл. Для размещения автотехники и средств связи было построено отдельное кирпичное здание. Для пожарного караула, заступавшего на дежурство, построили служебное здание, состоявшее из трех комнат и кухни, в котором можно было разместить 11 человек. Для проживания семейных служащих был выстроен барак на двенадцать квартир.

При создании пожарной части местные власти столкнулись с типичными проблемами, связанными с формированием профессиональных пожарных команд, которые к тому же усугублялись тяжелыми условиями военного времени. Главные трудности были вызваны необходимостью крупных финансовых вложений в образование новой части и укомплектования личного состава. Наличие данных препятствий привело к тому, что ведомственная пожарная команда была создана только в 1917 г.

На строительство каменных зданий было затрачено 30 тыс. р. Конный обоз, состоявший из 15 лошадей и пяти бочоночных ходов, обошелся в 13,5 тыс. р. Ежегодные расходы на содержание личного состава части из 27 человек составляли 42 320 тыс. р. С учетом 12 тыс. р., приходившихся на закупку фуража для лошадей, содержание обоза и ремонт зданий, ежегодные расходы на содержание пожарной части составляли сумму, превышавшую 54 тыс. р. [18]. Указанная сумма не учитывает финансовых затрат на приобретение и содержание пожарных автомобилей.

Представлялось проблематичным комплектование личного состава команды. Люди, знакомые с пожарным делом и обладавшие соответствующими навыками и умениями, встречались на дальневосточной окраине империи крайне редко. Кроме того, в условиях военного времени люди, годные к тяжелой службе в пожарной охране, были мобилизованы в армию, поэтому набор физически крепких и квалифицированных кадров во Владивостоке шел довольно трудно. В связи с этим неудивительно, что при наборе в новую пожарную команду администрация порта отмечала следующее: «Совершенно невозможно достать людей, потому единственным выходом является назначение туда нижних чинов из имеющихся в гарнизоне крепости бывших пожарных, призванных на военную службу» [19].

Несмотря на трудности в создании пожарной части, с 1917 г. во Владивостокском порту стала функционировать собственная пожарная часть, которая надежно обеспечивала пожарную безопасность на его территории, сохраняя для армии и промышленности столь необходимые военные грузы и стратегическое сырье. Во второй половине 1917 г. масштабных пожаров на территории порта не происходило.

Подобно портовым властям Владивостока, администрация Николаевского портового присутствия тоже столкнулась с проблемой обеспечения пожарной безопасности. Увеличение объемов обработки грузов многократно усилило вероятность возникновения пожаров, тем более учитывая тот факт, что и в предвоенные годы противопожарные мероприятия здесь проводились недостаточно эффективно. В первые годы войны данный вопрос находился в тени на фоне более важных вопросов, связанных с модернизацией портовой территории. Однако налаживание системы военно-технического сотрудничества и увеличение с 1916 г. потока военных поставок привели к увеличению объемов накопления грузов в порту, снова обнажив проблему обеспечения пожарной безопасности. При этом надо учитывать, что существенно увеличилось число складских помещений, которые, как и во Владивостоке, строились на скорую руку, без соблюдения советующих регламентов, чем значительно повышали опасность возгораний.

Местные власти, конечно, принимали меры к обеспечению пожарной безопасности, но они носили профилактический характер, являясь скорее паллиативом, нежели действенным средством. Проводились мероприятия по комплектации производственных зданий и пакгаузов примитивным пожарным инструментом (топорами, лопатами, ломками и т. д.) и первичными средствами пожаротушения (ведрами, бочками и другими емкостями для воды и песка), вводились ограничения на использование открытого огня и огнеопасных средств на причальных линиях и судах.

Как и во Владивостоке, специального должностного лица, надзиравшего за соблюдением мер пожарной безопасности, в портовом правлении не было и противопожарные меры часто игнорировались. Решить данную проблему самостоятельно у портовой администрации не было ни возможности, ни средств. Поэтому портовое правление в переписке с надлежащими ведомствами регулярно поднимало вопрос о выделении специальных ассигнований на развитие мер пожарной охраны в порту. Но только в середине 1917 г. Министерство торговли и промышленности выделило специальный кредит в размере 135 тыс. р. на проведение мероприятий по обеспечению пожарной охраны порта [20]. Выделенные финансовые средства позволили администрации порта качественным образом улучшить пожарную охрану. Помимо приобретения пожарно-технического вооружения (пожарные рукава, огнетушители, шанцевый инструмент) были закуплены два пожарных автомобиля, четыре мотопомпы и начаты подготовительные работы к строительству специализированного здания для пожарного обоза.

Таким образом, за годы Первой мировой войны порты Владивостока и Николаевска-на-Амуре стали одними из главных пунктов, через которые ввозились военно-стратегические товары для армии и промышленности. Включение портов в систему военно-технического сотрудничества с союзниками потребовало от правительства царской России вкладывать значительные средства в модернизацию инфраструктуры портов, в том числе и в сфере пожарной безопасности. Во Владивостокском торговом порту была введена в строй своя собственная пожарная часть, позволившая ему обрести самостоятельность от городской пожарной службы. В Николаевском порту были существенно улучшены меры противопожарной безопасности путем комплектования его современным пожарным оборудованием. Это позволило качественно повысить пожарную безопасность и обеспечить сохранность военно-технического имущества, представлявшего высокую ценность для армии и промышленности.

Ссылки:

1. Neilson K. Strategy and Supply: The Anglo-Russian Alliance, 1914–1917. L., 1984.
2. Knox A. With the Russian Army, 1914–1917 : being chiefly extracts from the diary of a military attaché. L., 1921. Vol. I.
3. Neilson K. Op. cit. P. 317.
4. РГИА ДВ (Рос. гос. ист. арх. Дал. Востока). Ф. 702. Оп. 1. Д. 938. Л. 58.
5. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 887. Л. 123.
6. ОР РНБ (Отд. рукоп. Рос. нац. б-ки). Ф. 450. Д. 40. Л. 8.
7. РГИА ДВ. Ф. 32. Оп. 1. Д. 32. Л. 22.
8. Иситт Б. Из Виктории во Владивосток. Канадская Сибирская экспедиция 1917–1919 гг. Владивосток, 2013.
9. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 887. Л. 303.
10. Некряч И. Специальная пожарная охрана отмечает 69-летие со дня образования в России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mchsmedia.ru/focus/item/6519044/?print=1> (дата обращения: 10.07.2017).
11. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 938. Л. 56.
12. РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 5. Д. 1726. Л. 122.
13. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 887. Л. 258.
14. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 938. Л. 59.
15. ОР РНБ. Ф. 450. Д. 40. Л. 8.
16. Там же.
17. Виноградов П.В., Дуносов В.А. Хроники пожарного дела. СПб., 2015.
18. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 887. Л. 365.
19. Там же.
20. РГИА ДВ. Ф. 1276. Оп. 14. Д. 357. Л. 3.