

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОРТА Г. ВЛАДИВОСТОК В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

П.В. Виноградов, кандидат исторических наук.

**Дальневосточная пожарно-спасательная академия –
филиал Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России**

В статье на основе архивных материалов исследуются вопросы обеспечения пожарной безопасности Владивостокского порта в годы Первой мировой войны. Рассматривается комплекс мероприятий, направленных на защиту от пожаров военных грузов, полученных от союзников по Антанте и повышению пожарной безопасности порта в целом.

Ключевые слова: Владивостокский порт, заграничные поставки военного имущества, взрывчатые вещества, противопожарная охрана

FIRE SAFETY IN THE PORT OF VLADIVOSTOK DURING THE FIRST WORLD WAR

P.V. Vinogradov. Far East fire and rescue academy –
a branch of Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia

On the basis of archival materials investigated issues of fire safety Vladivostok port during the First World War. We consider a set of measures designed to protect against fires military cargo received from the Entente allies and improve fire safety in general port.

Keywords: Vladivostok port, overseas supply of military equipment, explosives, fire protection

Начавшаяся Первая мировая война перешла из быстрой и маневренной в затяжную, а боевые действия приняли ярко выраженный позиционный характер. Прорыв мощной оборонительной линии противника стал очень сложной задачей и требовал значительных затрат не только живой силы, но и оружия и боеприпасов. Огромные расходы боеприпасов и массовый выход из строя оружия уже в первых крупных военных операциях начавшейся войны привели воюющие армии к острому кризису в снабжении предметами военного назначения. В российской армии «кризис вооружения» вылился в настоящий «снарядный голод», так как отечественная промышленность оказалась неспособной в кратчайшие сроки снабдить всем необходимым действующую армию. В такой ситуации царскому правительству пришлось обратиться за помощью к своим союзникам. Материально-техническая помощь союзников стала играть важную роль в снабжении армии различными видами вооружений, а промышленности стратегическим сырьем и производственным оборудованием.

Но с началом Первой мировой войны Черное и Балтийское моря превратились в зоны активных боевых действий, относительно безопасное судоходство по ним стало невозможным. У России осталось два порта, через которые можно было поддерживать разнообразные связи с союзными державами и нейтральными государствами это – г. Архангельск и г. Владивосток. Первая мировая война значительно усилила торгово-транспортное значение Дальнего Востока. Будучи глубоким тылом, регион приобрел особую роль в развитии внешнеэкономических связей России. Возросло международное значение г. Владивостока: его порт ежедневно принимал сотни торговых судов из разных стран, в городе функционировали более десяти консульств – США, Бельгии, Великобритании, Китая, Нидерландов, Норвегии, Турции, Франции, Швеции, Японии и целый ряд торговых

представительств [1]. С началом военных действий Владивостокскому порту пришлось стать одним из главных пунктов по принятию военно-технического имущества для армии и стратегического сырья для промышленности предоставляемых союзниками и закупаемых в нейтральных странах.

С конца 1914 г. в порту начинается активное строительство. Прежде всего принимаются меры по расширению причальных набережных для приема большого количества океанских пароходов. Протяженность причальной линии была увеличена в два раза и составляла 7 680 погонных метра. Масштабным было и строительство складских помещений, в которых ощущалась острая нужда, особенно в крытых, предназначенных для хранения быстро портящихся и ценных грузов. Крытые складские помещения строились не только вдоль причалов, но и вообще где только можно было складировать грузы. Пакгаузы строились по одному типу и представляли из себя деревянный остов, обшитый железными листами шириной 10 м, так что получалась весьма дешевая конструкция. В итоге общая площадь крытых складских помещений порта г. Владивосток к концу войны составляла 74 716 кв. м, что позволяло разместить 124 367 т груза. Площадь открытых складских помещений равнялась 20 048 кв. м, что позволяло разместить 29 333 т груза [2]. В г. Владивосток доставлялось оружие и боеприпасы, стратегическое сырье (цветные и черные металлы, порох, пироксилин, копра, каучук, хлопок, сера), станки и производственное оборудование, а также большинство заказов Министерства путей сообщений. К 1917 г. в порт было доставлено более 2,5 млн т грузов различного назначения. На таможене и частных складах хранилось до 128 т не вывезенных грузов, из которых 13 тыс. т хлопка, 8 тыс. т серы, более 2 тыс. т резины и парафина [3]. Вся территория порта превратилась в огромное складочное место для грузов, привезенных морем и ожидавших своей отправки вглубь страны по железной дороге. Опасность пожаров в связи с этим значительно возросла.

Этому способствовала большая скученность товаров, нахождение в порту легковоспламеняемых и горючих грузов, спешка при строительстве крытых складских помещений, в результате чего меры пожарной безопасности в них оставляли желать лучшего. Если в пакгаузе начинался пожар, то остановить его было уже невозможно [4].

В телеграмме министру торговли и промышленности в чьем ведении находился порт, Приамурский генерал-губернатор Л.Н. Гондатти указывал: «Владивостокский торговый порт совершенно не оборудован в противопожарном отношении, а между тем и в особенности теперь, когда он загружен до крайних пределов грузом чрезвычайной важности, эта сторона дела заслуживает сугубого внимания. Необходимо немедленно самым энергичным образом заняться организацией противопожарных мероприятий – механических, химических, последних в особенности, в закрытых помещениях и снаряжением особых пожарников, которые должны специально следить за безопасностью порта в пожарном отношении» [5].

Однако значительных финансовых средств на обеспечение мер пожарной безопасности торговому порту не выделялось, собственные же финансовые возможности не позволяли администрации порта кардинально и качественно улучшить пожарную безопасность. В штате портовой администрации должность пожарного надзирателя предусмотрена не была, но, самое главное, отсутствовала портовая пожарная команда, которая могла бы своевременно реагировать на возгорания в порту.

Собственно пожарная безопасность в порту регулировалась Положением о мерах пожарной безопасности, принятым в 1910 г., которое регулировало вопросы хранения, транспортировки легковоспламеняющихся грузов и взрывчатых веществ, условия использования открытого огня в порту. В частности, в порту разрешалось использовать открытые источники огня только во время производства ремонтных или строительных работ. На кораблях, стоящих в порту и нагруженных легковоспламеняющимися грузами, разрешалось разводить огонь только в топках машинного отделения, а в качестве освещения использовать только электрическое. Всем остальным морским судам для освещения корабля и его помещений разрешалось использовать вместо керосина растительное масло, пиронафт,

стеариновые свечи или электричество. В складских помещениях предписывалось иметь ведра, бочки с песком, топоры и прочий инструмент. При проведении разгрузочно-погрузочных работ с взрывчатыми и легковоспламеняющимися веществами, а также во всех складских помещениях запрещалось курение табака [6]. Однако лиц, специально следивших и надзирающих за соблюдением мер пожарной безопасности, в штате портовой администрации предусмотрено не было, поэтому о строгости соблюдения последних говорить не приходилось. Многие правила пожарной безопасности игнорировались либо выполнялись формально. В складах, особенно частных, отсутствовал элементарный набор инструментов, а имевшиеся пожарные бочки и емкости были либо пусты, либо использовались по иному назначению, не соблюдался запрет на курения табака. Техническое обеспечение противопожарной охраны в порту также оставалось неудовлетворительным. Зимой, а нередко и в более теплые периоды года, вода при прохождении по длинным шлангам промерзала, и подача последней полностью прекращалась. Управление порта не располагало собственными средствами для тушения пожаров. Борьба с огнём велась городской пожарной охраной, катером «Диомид» Добровольного флота и несколькими частновладельческими катерами. В подчинении портовых властей находился лишь построенный по заказу порта ледокольный пожарно-спасательный катер «Славянка», оборудованный помпой производительностью 300 т/час и шлангами в 1000 м.

Современник так описывал ситуацию в порту г. Владивостока: «Вся территория порта и прилегающих районов забита грузами, благодаря чему свободного передвижения нет и опасность в пожарном отношении громадная» [7]. «Выяснилась полная беззащитность порта в пожарном отношении, что вообще недопустимо, в особенности в то время, когда на его территории находится столько груза чрезвычайной важности, причем груза легковоспламеняющегося. Отсутствие водоснабжения недостаточность противопожарных средств как внутренних, так и внешних, делает открытым для огня Владивостокский порт. Так как порт кишит самым разнообразным людом, среди которых много китайцев и корейцев, то всегда можно опасаться возникновения здесь пожара как от неосторожного обращения с огнем, так и от поджога» [8].

Портовые власти своими силами пытались улучшить пожарную безопасность порта. В 1915 г. портом куплен пожарный автомобиль фирмы «Коммеркар» с насосом, дающим 140 вёдер в минуту, и передан в Суйфунскую пожарную команду г. Владивостока с условием, что она будет выезжать в первую очередь на линию огня в порту. В 1916 г. было закуплено большое количество пожарного шланга общей длиной около 4 тыс. м, часть из которого располагалась на пожарно-спасательном катере «Славянка» и ледоколе «Казак Поярков». Все пожарные рукава и соединения на пожарном оборудовании были приведены к единому размеру. Кроме того, в порту имелось десять пароходов, снабженных пожарными принадлежностями и оказывающими помощь при пожарах на берегу.

Однако пожары на территории порта, несмотря на предпринятые меры, возникали, причиняя немалый урон и уничтожая столь необходимые промышленности и армии стратегические материалы и сырье.

В начале 1916 г. за Крестовой сопкой сгорели склады с хлопком, летом – пожар на Интендантской площади. Но самый масштабный пожар произошел 5 марта 1917 г. В порту на пространстве в 2 660 кв. м загорелись бурты с хлопком. Благодаря сильному ветру огонь распространился с быстротой молнии. В тушении огня под руководством начальника городской пожарной части К.В. Имрота 63 ч участвовали два катера, два ледокола, пять пароходов, но из-за сложной ледовой обстановки суда не оказали существенной помощи. Воду из залива подавал катер «Павел». На линии залива с подветренной стороны под сплошным дымом и страшным жаром под руководством надзирателя коммерческого порта Л.И. Морозова работала команда ледокола военного порта «Надежного». С запада от линии воды под руководством младшего помощника командира порта И. Членова пять рот солдат и несколько рот флотского экипажа не допустили

распространения огня в нежелательном направлении. Им пришлось работать с подветренной стороны при очень тяжелых условиях, так как вместе с хлопком горела резина. При сильном огне и удушливом газе они отстояли конный двор и казенные постройки. Особенно отличилась электротехническая рота. Тут же у забора работал трубник городской пожарной команды – Копейченко, который, благодаря энергии и опытности, помогал отстаиванию построек. На пожаре особенно отличились при сбрасывании кип хлопка, заливании огня учащиеся гимназии. Ими руководил один из гимназистов, который сначала работал в самом пекле, а затем около трёх часов выстоял по колено в заливе, подавая товарищам воду вёдрами. Замыкал круг пожара старший надзиратель коммерческого порта Н.И. Клопфер. В его тылу находился хлопок вплоть до военного кладбища. На пожаре были комендант крепости генерал-лейтенант Д.Д. Крылов, командир порта вице-адмирал П.В. Римский-Корсаков, начальник крепостного штаба генерал-лейтенант И.С. Думбадзе, надзиратель коммерческого порта барон Г.Н. Таубе, помощник начальника порта В.И. Михайлов, начальник инженеров крепости полковник А.Л. Федоров, комендант станции Владивосток подполковник Собник, заведующий передвижениями войск полковник Петренко, командир 4-го крепостного полка полковник Витте, полицмейстер Н.А. Баранов, начальник охраны территории порта ротмистр В.Л. Баранов, почти все чины полиции. Около десяти часов огонь совершенно не поддавался тушению. Однако, благодаря поистине титаническим усилиям, пожар удалось локализовать и затем потушить.

Произошедшие в порту пожары заставили руководство порта всерьез задуматься об организации собственной пожарной команды, которая была создана в 1917 г. Для нее на территории порта было сооружено деревянное здание, состоящее из трех комнат и кухни, в котором можно было расквартировать 11 человек. Построена кирпичная каланча с деревянной пристройкой, в которой располагались трубная и конюшенная на 12 стойл, ветеринарный лазарет. Был построен и капитальный кирпичный гараж для размещения трех автомобилей и телефонной комнаты. Для семейных служащих был построен барак харбинского типа на 12 квартир.

Создание портовой пожарной части наглядно демонстрирует сколь значительными были материальные и финансовые затраты на строительство и содержание только одной пожарной части. Поэтому неудивительно, что пожарная часть в порту появилась только в 1917 г. На строительство только одного 2-х этажного каменного здания необходимо было 30 тыс. руб. Для покупки 15 лошадей и сбури для них – 10,5 тыс. руб., пяти бочоночных ходов – 3 тыс. руб., то есть в общей сложности – 43,5 тыс. руб. Ежегодно на содержание пожарной команды из 27 человек требовалось 42 320 тыс. руб., фуража для лошадей – на 6 тыс. руб., текущее содержание и ремонт обоза и здания части – 6 тыс. руб., всего – 54 320 тыс. руб. в год [9]. И это не учитывая расходов на покупку и содержание пожарных автомобилей!

Показательна и другая проблема в создании и содержании пожарной части – трудность в комплектовании личным составом. При наборе команды во вновь созданную пожарную часть 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» [10]. Призыв на службу бывших военных особо приветствовался. Так, в инструкции пожарным командам г. Владивостока особо отмечалось, что в пожарную команду «...принимаются преимущественно с военным образованием, знающие какое-либо полезное для службы ремесло и обладающие крепким здоровьем» [11]. Желаяющий продолжить службу в пожарной команде должен был помимо заявления и характеристик с прежнего места службы пройти медицинское освидетельствование и вступительные испытания [11].

Главной задачей образованной в 1917 г. пожарной части являлось обеспечение пожарной безопасности территории Владивостокского торгового порта. В частности, благодаря ее усилиям удалось не допустить развития масштабного пожара на складе боеприпасов в ноябре 1917 г. в районе нынешнего Морского вокзала. Однако к концу 1917 г.,

в связи с событиями политического и социального характера, произошедшими в России, объем поставляемых союзниками предметов материально-технического имущества резко сократился, а в 1918 г. вовсе прекратился. Территория порта постепенно стала освобождаться от накопившихся грузов, и крупных пожаров подобного тому, который случился в марте 1917 г. не происходило, в связи с этим администрация порта, испытывая финансовые трудности с выделением денежных средств на содержание пожарной части, передала ее в 1920 г. в ведение городского самоуправления г. Владивостока.

Таким образом, обеспечение пожарной безопасности Владивостокского торгового порта в начале Первой мировой войны было неудовлетворительным. Большая скученность, в том числе и легко воспламеняющихся грузов, отсутствие надежного водоснабжения, недостаток противопожарных средств, а, главное, портовой пожарной команды привели к ряду крупных пожаров, в которых было уничтожено необходимое армии и промышленности военно-техническое имущество. И только благодаря мерам по снабжению порта новыми противопожарными средствами, и, главное, созданию в 1917 г. специализированной портовой пожарной команды, удалось существенно снизить риск возникновения крупных пожаров на территории Владивостокского торгового порта.

Литература

1. История Дальнего Востока России / отв. ред. Б.И. Мухин. Владивосток, 2003. Кн. 1. С. 70.
2. Российский государственный архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 32. Оп. 1. Д. 32. Л. 7.
3. Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны. Хабаровск, 1999. С. 94.
4. РГИА ДВ. Ф. 32. Оп. 1. Д. 32. Л. 22.
5. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 3. Д. 469. Л. 44.
6. РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 5. Д. 1726. Л. 122.
7. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 887. Л. 258.
8. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 938. Л. 58.
9. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 887. Л. 365.
10. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 887. Л. 367.
11. РГИА ДВ. Ф. 30. Оп. 1. Д. 384. Л. 28.