

Трибуна молодого ученого

РОЛЬ АСТРАХАНСКОГО ГОРОДСКОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В ОРГАНИЗАЦИИ ПОЖАРНОЙ СЛУЖБЫ

А.Ю. Ташлыков
(Россия, г. Астрахань)

В статье рассматривается вопрос деятельности Астраханской городской думы направленной на создание и развитие системы пожарной безопасности. Автор статьи анализирует методы используемые органами общественного управления для борьбы с пожарами, выявляет проблемы финансирования, комплектования штатов и размещения пожарной команды.

Ключевые слова: городская дума, городское общественное управление, городской голова, пожарный обоз, брандмейстер, пожарные участки, пожарные служители, каланча, пожарный автомобиль.

The article considers the issue of the Astrakhan State Duma activity aimed at the establishment and development of fire emergency system. The author of the article analyzes the methods implemented by the public administration bodies to provide fire control, indicates the issues of financing, staff recruitment and fire brigades distribution.

Key words: State Duma, city public administration, city head, fire train, firewarden, fire station, fire tower, fire-brigade truck.

Местное самоуправление является важнейшей частью государственного устройства, поэтому опыт деятельности органов общественного управления, анализ тенденций развития системы, просчетов и ошибок, совершенных на этом пути, являются необходимым материалом для эффективного развития муниципальной власти. В XIX в. государственная власть, не имевшая на местах эффективных управленческих механизмов, отдала часть своих функций городскому самоуправлению, в том числе возложив на него заботу по борьбе с пожарами.

Высокая пожароопасность сохранялась почти на всем протяжении российской истории, только во второй половине XIX в. произошло около 2 млн пожаров (до 40 тыс. в год). Ежедневно жертвами огня становились в среднем около 1000 человек, а материальный ущерб от пожаров достигал 5020 млн золотых рублей [16, с. 45].

В середине XIX столетия в Астрахани из 5946 городских домов 5659 являлись деревянными строениями [22, с. 586], как писал «Астраханский листок», город представлял собой «целый ряд неправильных улиц и переулков», которые являются «неровными, изломанными, стесненными» [17]. Не было необходимых разрывов между зданиями, поэтому пожар, возникший в одном месте, беспрепятственно распространялся на другие дома и уничтожал их. В черте города располагались пристани и склады с огромным количеством древесины, представлявших реальную угрозу для возникновения пожаров.

В начале XX в. внутриквартальные территории в Астрахани стали настолько плотно застраиваться жилыми домами, что еще больше нарушались элементарные градостроительные правила, в том числе и противопожарные [18, с. 113].

В XIX в. в Астрахани произошло несколько крупных пожаров. Так, например, 16 мая 1800 г. большой пожар охватил район города «от архиерейской пристани до инженерного двора и от Косы до гауптвахты. Погибли хлебные и агарянские ряды». 8 августа 1848 г. сгорели городские строения на пространстве от Красного до Воздвиженского моста. Убыток составил около 100 тыс. руб. Особенно страшный пожар произошел в августе 1858 г. на лесных пристанях. Огонь быстро распространился от Волги до Сапожниковского моста. Загорелись даже суда на Волге, из-за этого огонь добрался до Чагана, затем перекинулся через Кутум, приводя все к новым и новым разрушениям. В пламени пожара сгорело около 300 тыс. четвертей хлеба, сложенно-

го на пристани для отправки в Персию. Только через шесть дней удалось погасить пламя [28, с. 33, 48, 50].

В 1870-е гг. в Астрахани в среднем в год случалось 21,6 пожаров [23, с. 168]. В конце столетия в городе произошло несколько опасных возгораний. В 1886 г. выгорел целый квартал от Казанской церкви до волжских пристаней. В августе 1889 г. пожар на Болдинских лесных пристанях нанес ущерб в несколько тыс. руб. В 1891 г. сгорели пристани Позолотина и Кузнечикова, убытки составили 80 тыс. рублей. В ноябре 1892 г. загорелся караван нефтяных барж на реке Болде. Огнем было уничтожено 26 барж с нефтью и керосином [28, с. 89, 97]. В целом с 1889 по 1898 гг. в Астрахани произошло 2016 пожаров, сгорело 2210 строений, причиненный ущерб оценивался в 3 582 753 руб. [19, с. 129]

Значительное количество пожаров было результатом недооценки пожарного бедствия и невнимания к нему. Самыми распространенными причинами возгораний являлись: «горение сажи в трубе» (19 %), неосторожное обращение с огнем (18 %), неисправность печей (8 %), неисправность дымоходов (7 %) и др. [13, с. 29]

Развитие пожарного дела тесно связано с развитием городского управления. Жалованная грамота городам Екатерины II, изданная 21 апреля 1785 г. передала вопросы противопожарной защиты в ведение городской Думы [12, с. 67]. Астраханские органы городского самоуправления противопожарную защиту считали своей первоочередной задачей

В 1812 г. в Москве и Петербурге учреждаются пожарные депо с мастерскими, которые должны были изготавливать пожарный инструмент для всех губерний. Приказано было из каждой губернии присылать для обучения по три способных человека, имеющих уже навык к какому-нибудь ремеслу – слесарному, кузнечному и др. Война с Наполеоном несколько затормозила организацию пожарных депо и мастерских в других городах России [21, с. 43].

Первое упоминание об организации профессиональной пожарной команды в Астрахани относится к 1814 г., когда городская Дума Астрахани обратилась с просьбой к Александру I об увеличении финансирования пожарной охраны. В ходатайстве говорилось, что «город Астрахань не имеет ни брандмейстеров, ни учеников для сего необходимых», поэтому городские власти вынуждены были «отправить в учрежденное по сей части в Москве особое Депо из здешних обществ мещанского, армянского и татарского по одному ученику, отчисляя при первом случае на содержание им 600 руб.» [14, с. 16–17].

В январе 1818 г. вышел указ «Об устройстве полиции в губернских городах и в особенности пожарной части». Им предписывалось в каждом городе определить число кварталов и частей, для каждой части выявить нужное количество пожарных инструментов и лошадей, которые состояли бы в полном ведении полиции. Каждая часть должна была иметь помещение для размещения пожарных команд. Комплектовать пожарные команды предписывалось из «людей внутренней стражи, которые, не будучи в тягость городам, отправляли бы службу и употреблялись при пожарах» [27, с. 204].

В штате каждой пожарной части предусматривались: брандмейстер (начальник пожарной части), ученик брандмейстера, 48 пожарных, 10 фурманов (кучеров), 17 лошадей, 12 повозок, 4 заливных пожарных трубы и прочий инвентарь [8, с. 53].

Велика была роль начальника пожарной части, он следил за чистотой и кормлением лошадей, за состоянием пожарного оборудования. Брандмейстеры обладали огромным опытом тушения пожаров, умело руководили своими подчиненными, в борьбе с огненной стихией проявляли мужество и героизм. Так, например, в 1867 г. брандмейстер астраханской пожарной команды Вержбицкий «за оказанный им человеческий подвиг» был награжден серебряной медалью с надписью «За спасение погибающих» [4].

В 1853 г. именным указом императора Николая I был утвержден «Нормальный табель состава пожарной части в городах». По Табелю, все города делились на семь разрядов. К первому относились города с населением до двух тысяч жителей, к седьмому – свыше 30 тыс. (в Астрахани проживало 42 832 человека [24, с. 8]). Число по-

жарных устанавливалось соответственно 5 при 2 трубах и 75 человек при 6 трубах, 16 бочечных ходов и 60 лошадей, набираемых из военного ведомства [25, с. 34].

Городская реформа 1870 г. благоприятно повлияла на состояние системы противопожарной безопасности. Компетенции органов самоуправления распространялись, прежде всего, на вопросы жизнеобеспеченности города. В «высочайше утвержденном» городском положении говорилось: «К предметам ведомства городского общественного управления принадлежит: дела касающиеся благосостояния населения: ... о принятии мер предосторожности против пожаров и об обеспечении причиненных ими убытков. ... Городской думе представляется о следующих городского благоустройства издавать, порядком ниже указанным, обязательные для городских жителей постановления, с тем, чтобы эти постановления ни в чем не противоречили существующим законам; а именно: ... и) об устройстве кровель и об устройстве, чистке и осмотре дымовых труб и печей и вообще о мерах предосторожности против пожаров; е) о местах, где допускались склады дров, сена, соломы, масла, спирта и других легковоспламеняющихся веществ» [10, с. 12–13]. Таким образом, решение всех противопожарных вопросов по городскому Положению принадлежало местным органам «самоуправления».

Содержание пожарной команды возлагалось на городскую Думу, которая должна была также предоставлять «фураж для пожарных лошадей» и проводить «ремонт пожарных инструментов» [5, Л. 11 об. – 12]. Расходы на противопожарные мероприятия составляли значительные суммы и постоянно увеличивались. Так, если в 1834 г. «на фураж для 56 пожарных лошадей, на ремонт их и пожарных инструментов» Астраханская городская дума выделила 15 477 руб. [6, Л. 2], то содержание пожарной команды в 1917 г. обошлось городскому самоуправлению в сумму 238 771 руб. [15, с. 114].

Городские власти должны были нести расходы на обмундирование (шинели из серого сукна, рабочие куртки из такого же сукна, медные пуговицы на обмундирование с изображением герба города, ремни с пряжками, обувь, парадная форма из голубого сукна), лечение, продовольственное обеспечение пожарных [20, с. 21].

В 1873 г. городская Дума Астрахани приняла постановление об организации вольнонаемной пожарной команды взамен существовавшей ранее, комплектовавшейся из отставных военных.

В том же году Астраханская дума одобрила проект по устройству пожарного обоза (учрежден в 1865 г.) [28, с. 61], являвшегося основной силой в борьбе с пожарами. В его состав входили: так называемая линейка, служащая для перевозки команды и мелких пожарных инструментов, ручной или паровой насос, 2–3 бочки с водой, рукавный и лестничные ходы [8, с. 23].

Пожарные обозы размещались на съезжих дворах, где также находилась полиция, пожарный инвентарь, конюшни, кузница. После удаления из съезжих дворов полиции, они стали называться пожарными участками [26, с. 58]. В начале XX в. в Астрахани функционировало шесть пожарных частей: Спасская, Рождественская, Троицкая, Адмиралтейская, Покровская, Болдинская [2].

Состав астраханской пожарной службы постоянно увеличивался: если во второй половине XIX столетия в пожарной команде состояло 148 человек [15, с. 179], то в начале XX в. – 193 человека. Штат пожарной части состоял из брандмейстера, 6 помощников, 2 машинистов, 7 старших и 177 младших служащих. Общее число пожарных инструментов равнялось 16 (включая 2 паровые машины), пожарных бочек находилось 17 штук. Команда находилась в подчинении городского управления, а во время пожаров подчинялась полиции [2]. В среднем на 1 нижний чин пожарной команды приходилось 566 жителей [9, с. 195].

Пожарные проходили специальную подготовку, основу которой составляла скорость выезда на пожар. Городские власти часто проводили учебные тревоги.

Работа пожарной части была устроена следующим образом, о сигнале пожарной тревоги сообщал часовой, звоня в колокол с каланчи, или извещал телефонный звонок. Затем на шпиль каланчи поднимали шары в количестве, соответствовавшем номеру участка, где был пожар. В ночное время поднимали фонари. За 15 минут по-

жарные добирались до самой отдаленной части города. Помимо выполнения своих непосредственных обязанностей астраханские пожарные в соответствии с решением городской Думы должны были зажигать уличные фонари и истреблять бродячих собак [13, с. 30–31].

Служба в пожарной охране была тяжелым испытанием, поэтому городские власти принимали меры для материальной поддержки пожарных. По предложению губернатора Н.М. Цеймерна 14 марта 1877 г. Астраханская дума приняла решение об устройстве вспомогательной кассы для пожарных служителей, с этой целью из городских доходов ежегодно отчислялось 300 руб. [28, с. 65]

В 1875 г. была создана добровольная (волонтерная) команда из обывателей в помощь пожарной охране, а в 1877 г. учреждено Вольное пожарное общество [28, с. 53, 66]. Добровольные пожарные организации оказывали большую помощь профессиональным командам. Члены пожарного общества несли службу по охране от пожаров в свободное от основной деятельности время. Это были настоящие энтузиасты своего дела, работавшие без всякого материального вознаграждения, лишь иногда поощряемые премиями [21, с. 46].

Большое внимание органы городского самоуправления уделяли предотвращению пожаров, еще в 1833 г. указом Николая I предписано было домовладельцам «крыши на каменных зданиях общественных, казенных и частных делать железные или черепичные». В большинстве своем крыши астраханских домов были деревянными, и власти не разрешали их ремонтировать, а требовали замены на соответствующие правилам безопасности [11, с. 61].

В 1870 г. Астраханской думой были выпущены «Обязательные правила для жителей г. Астрахани», в соответствии которыми запрещалось в черте города вести огнеопасные работы, связанные с бондарным и кузнечным производством; особое внимание домовладельцев обращалось на устройство печей, дымовых труб и их своевременную чистку [28, с. 61].

Наиболее опасные в пожарном отношении предприятия и склады переводились за городскую черту. По постановлению Думы, в 1866 г. лесные пристани с огромным количеством строительных материалов и дров, располагавшиеся на берегу Волги в 6–8 саженьях от жилых домов, перенесли в предместье на берег Болды, отделив земляными валами [3]. В сентябре 1880 г. городские власти вывели за город «колесные заведения», а в октябре 1889 г. открыли пожарное отделение на Болдинских лесных пристанях [28, с. 70, 89].

Тушение пожаров во многом осложнялось отсутствием удобных подъездных путей к источникам воды. В 1875 г. на заседании городской Думы обсуждался вопрос об исправлении съездов по берегам астраханских рек. В частности, отмечалось, что «во время тушения пожаров, пожарная команда постоянно встречала остановку в действиях своих от несвоевременного доставления бочек с водою, что происходило единственно от малого числа и дурно устроенных съездов к воде по берегам Волги, Кутума и Варвациевского канала. Большие расстояния между съездами, кроме того, отнимали время, дорогое при тушении пожаров, утомляли еще до совершенного изнурения пожарных лошадей, так как спешность действий на пожарах требовала подвоза воды на рысях, часто во время непроходимой грязи. Дурное же устройство большей части съездов к воде, как равно и неимение их вовсе на правой стороне Варвация канала и почти по обоим берегам Кутума, несколько раз было причиною, что пожарные лошади тонули. Съезды, устроенные в 1-м и во 2-м участках: противу дома купца Бекунова, а также Татарский в 5-м и Армянский в 6-м околотке до того разбиты и в такой степени образовались по ним рытвины, что не только спуски к воде и подъемы крайне затруднительны, но даже проезды мимо них по берегу Варвация канала опасны, так как рытвины проходят почти до половины улицы. Существующие съезды у берегов реки Волги пришли в такое ветхое состояние, что брать с них воду не представляется уже никакой возможности и что 11 сего ноября потонули в реке Волге две пожарные лошади, на которых пожарные служители для налива бочки во-

ды выехали на съезд, существующий в 1-м участке г. Астрахани, около торговых бань чиновника Филипповича» [15, с. 180–181].

Частично эта проблема была решена с пуском в эксплуатацию в 1880 г. в Астрахани водопровода, что позволило повысить эффективность тушения пожаров. Несмотря на то, что водопроводная линия не была оборудована пожарными гидрантами, на ней были установлены водоразборные краны, откуда воду в бочках доставляли к месту пожара [15, с. 182].

Сложности пожаротушения были связаны не только с трудностью доставки воды, но и с неблагоустроенностью дорог. Улицы и переулки весной и осенью утопали в грязи, а летом на них лежал толстый слой песка. Зимний снег с улиц не убирался, образовывались глубокие впадины и ухабы, по которым тяжелые санные повозки пожарных продвигались, как лодки по морским волнам. Несмотря на значительные затраты (только в 1880-х гг. астраханская Дума израсходовала на установление дорожного покрытия 613 485 руб. 51 коп.), из 360 улиц города замостили лишь 58. Поэтому программа замощения вызывала много нареканий [15, с. 150]. Городские власти проявляли заботу об укреплении материально-технической базы противопожарной службы.

В 1875 г. городская Дума приняла решение о приобретении машины «для тушения пожаров», при обсуждении этого вопроса мнения разделились: одни гласные выступали за покупку «водокачательной паровой машины», другие, во главе с городским головой А.К. Ключаревым, – за «паровую огнегасительную машину». В итоге было принято решение о приобретении пожарной машины «Бедувэ» [7, Л. 1–2], которая представляла собой паровой пожарный насос производительностью 1000 л/мин.; водяная струя подавалась на расстояние более 40 м. Однако при всей эффективности паровые пожарные насосы имели ряд недостатков: были достаточно тяжелы; их надо было вывозить на специальных тяжелых конных повозках; на разогрев парового котла требовалось значительное время (15–20 мин.) [8, с. 12].

В 1898 г. в Астрахани была создана речная пожарная флотилия, в состав которой вошли пожарные пароходы «Туча», «Красный яр», «Иоанн», в начале XX в. флотилия пополнилась аварийно-спасательными пожарными ледоколами «Каспий» и «Астрахань» [14, с. 33].

В 1914 г. на вооружение астраханской пожарной охраны поступил пожарный автомобиль фирмы «Густав Лист» [1] (для сравнения в Петербурге пожарная машина появилась в 1904 г., в Москве в 1907 г.). Условия его приобретения были утверждены городской Думой. Автомобиль заказали за 17 тыс. руб. В Думе рассматривали вопрос об устройстве в Астрахани пожарной электрической сигнализации фирмы «Бенц» [13, с. 32].

Об эффективности деятельности астраханских пожарных свидетельствует статистика. Так, в 1913 г. в Астрахани случилось 110 пожаров (93 были прекращены пожарной командой), для оказания помощи пострадавшим была введена должность фельдшера. Его услугами воспользовались 134 пожарных и 22 пострадавших от огня [13, с. 35].

Таким образом, Астраханская городская Дума сыграла важную роль в повышении уровня технической оснащенности и подготовки личного состава пожарной охраны, разрабатывала новые формы и методы борьбы с пожарами, способствовала совершенствованию системы пожарной безопасности.

Список литературы

1. *Астраханский* вестник. – 1914. – № 5.
2. *Астраханский* листок. – 1910. – № 73.
3. *Астраханский* справочный листок. – 1867. – № 132.
4. *Астраханский* справочный листок. – 1867. – № 54.
5. *ГААО*. – Ф. 480. – Оп. 1. – Д. 559.
6. *ГААО*. – Ф. 480. – Оп. 1. – Д. 778.
7. *ГААО*. – Ф. 94. – Оп. 1. – Т. 2. – Д. 3795.
8. *Голубев С. Г.* Пожарное дело в СССР / С. Г. Голубев, Ф. Б. Зильберштейн, П. С. Савельев. – М.: Изд. литературы по строительству. 1968. – 307 с.
9. *Города* России в 1904 г. – СПб., 1906. – 720 с.
10. *Городовое* положение с объяснениями. – СПб., 1873. – 136 с.
11. *Городские* поселения в Российской империи. СПб., 1860. – Т. 1. – 590 с.

12. *Законодательство* периода расцвета абсолютизма : в 9 т. / отв. ред. : Е. И. Индова ; под общ. ред. О. И. Чистяков. – М. : Юрид. лит., 1987. – Т. 5. – 528 с.
13. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1915. – № 5.
14. *Казаков П. В.* На страже правопорядка и законности : научно-популярное издание / П. В. Казаков, Е. В. Казакова, С. В. Лебедев. – Астрахань : Изд-во Астраханского гос. пед. ун-та, 2002. – 266 с.
15. *Липчанский А. М.* Столица преславной провинции: История астраханского городского общественного самоуправления : монография / А. М. Липчанский, Е. Г. Тимофеева, С. В. Лебедев, П. В. Казаков. – Астрахань : Издательский дом «Астраханский университет», 2008. – 307 с.
16. *Макарьева И.* Так повелось исстари / И. Макарьева // Пожарное дело. – 1989. – № 1. – С. 44–56.
17. *Обзор города Астрахани* по Высочайше утвержденному плану // Астраханский справочный листок. – 1867. – № 86.
18. *Осятинский А. И.* Строительство городов на Волге / А. И. Осятинский. – Саратов : Изд-во Саратовского ун-та, 1965. – с. 192.
19. *Памятная* книжка Астраханской губернии на 1901 г. – Астрахань, 1901.
20. *Пассерман А. В.* Каланча / А. В. Пассерман. – М. : Стройиздат, 1991. – 118 с.
21. *Савельев П.* Исторические вехи пожарной охраны / П. Савельев // Пожарное дело. – 1993. – №4. – С. 39–52.
22. *Соколов А. П.* Астрахань, в ее прошлом и настоящем / А. П. Соколов // Журнал Министерства внутренних дел. – 1845. – № 12. – С. 580–612.
23. Статистический временник Российской империи. – Издание центрального статистического комитета Министерства внутренних дел. – Серия 2. – Выпуск 19. – СПб., 1882. – 186 с.
24. *Тимофеева Е. Г.* Деятельность Астраханской городской думы по развитию транспортных коммуникаций в Астрахани на рубеже XIX–XX вв. / Е. Г. Тимофеева // Каспийский регион: экономика, политика, культура. – 2011. – № 1.
25. *Титков В.* «Для внезапных пожарных случаев» / В. Титков // Пожарное дело. – 1989. – № 10. – С. 10–40.
26. *Труды* астраханского губстаткомитета. – Вып. IV. – Астрахань, 1877.
27. *Хавский П.* Собрание законов о полицейском управлении / П. Хавский. – СПб., 1823. – Кн. 12. – 407 с.
28. *Штылько А. Н.* Астраханская летопись. Ист. известия, события, постановления правительства и др. учреждений и факты из обществ. жизни г. Астрахани с 1554 г. по 1896 г. вклуч. / А. Н. Штылько. – Астрахань, 1897. – XIV. – 126 с.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.

Е.Г. Корниенко
(Россия, г. Астрахань)

Рассматривается история законодательства России в сфере частного судостроения, причины смены и содержания принципов государственного регулирования предпринимательства. Одним из направлений регулирования является таможенная политика. В связи с этим рассматриваются вопросы импорта судов и материалов для их строительства, а также предоставления льгот и иных мер стимулирования российского судостроения.

Ключевые слова: протекционизм, таможенные тарифы, льготы, судостроение, государственное регулирование, импорт.

Examines the history of the Russian legislation in the private shipbuilding industry, the reasons for the replacement and maintenance of the principles of state regulation of business. One of the areas of regulation is the customs policy. In this regard, we consider the import of ships and materials for their construction, as well as providing benefits and other incentive measures, the Russian shipbuilding industry.

Key words: protectionism, customs tariffs, incentives, shipbuilding, government regulation, imports.

Государственное регулирование судостроения в России берет свое начало в XVIII в. Городовым положением 1785 г. частное строительство крупных речных судов позволялось купцам 1–2-й гильдии, малых речных – 3-й гильдии. С 1800 г. права на судостроение получили дворяне, посадские и все купцы (без различия в гильдиях) [5, с. 59]. Исследователи в качестве причины слабого развития отечественного судостроения отмечают несовершенство торгово-промышленного законодательства.