

ЛІТЕРАТУРА

1. *Заслужений професор Київського національного університету імені Тараса Шевченка Новиков Микола Миколайович* : біобібліогр. покажч. наук. праць за 1956–2008 рр. / уклад. : В. А. Вергунов, Т. Ф. Дерлеменко, О. П. Анікіна, В. В. Якуба ; наук. ред. В. А. Вергунов ; Асоц. б-к України, ДНСГБ УААН. – 2-ге вид., доп. – К., 2008. – С. 90–93.
2. *А.с. № 452249 СССР. Способ получения зеркальной поверхности кристаллов* / Н.Н.Новиков, В.А.Сащок. – 1974.
3. *А.с. № 4787561 СССР. Способ определения толщины структурно-нарушенного слоя монокристалла* / Н. Н. Новиков, В. А. Швидкий, Н. Н. Непийвода. – 1990.
4. *А.с. № 1475971 СССР. Способ термической обработки сплавов на никелевой основе* / В. Н. Новиков, Н. В. Чернышок, Н. Н. Новиков. – 1989.
5. *А.с. № 1250416 СССР. Рабочий элемент электропаяльника* / В. П. Маслов, М. В. Маслов, В. Н. Новиков, Н. Н. Новиков, П. А. Рожнатовская. – 1985, А.с. № 1250416 СССР. Рабочий элемент электропаяльника / В. П. Маслов, М. В. Маслов, В. Н. Новиков, Н. Н. Новиков, П. А. Рожнатовская. – 1985; А.с. № 1407718 СССР. Способ изготовления нагревателя импульсного паяльника / В. Н. Новиков, Н. Н. Новиков. – 1988.
6. *А.с. № 1761398 СССР. Электропаяльник* / В. П. Маслов, В. Н. Новиков, Н. Н. Новиков. – 1992.
7. *Вергунов В. А. Новиков Микола Миколайович (22.06.1933–23.12.2007)* / В. А. Вергунов // Вергунов В. А. Нариси історії аграрної науки, освіти та техніки / В. А. Вергунов ; УААН, ДНСГБ. – К. Аграр. наука, 2008. – Ч. 2. – С. 474–482. – (Іст.-бібліогр. сер. «Аграрна наука України в особах, документах, бібліографії» ; кн. 24).
8. *Пат. № 77223 України. Спосіб інтегральної оцінки структурної досконалості кристалів* / В. А. Макара, М. М. Новиков, П. А. Теселько. – 2006.

Якуба В. В. «Изобретательская деятельность физика-материаловеда профессора М. М. Новикова (1933–2007)». *На основе имеющихся источников рассмотрена изобретательская деятельность профессора Николая Николаевича Новикова – ученого в области физического материаловедения. Его наследие представлено наряду с многочисленными книгами, статьями в научных изданиях, многими зарегистрированными заявками на изобретения, 38 авторскими свидетельствами и патентами, в том числе и внедренными.*

Yakuba V.V. «The inventive activity of physical Professor M.M. Novikov (1933–2007)». *The inventive work of Professor Nikolay Novikov – scientist in the field of physical materials is considered on the basis of available sources. His legacy is presented along with numerous books, articles in scientific journals, many registered applications for inventions, 38 copyright certificates and patents, including embedded.*

УДК 614.84

О ПРИЧИНАХ ПОЖАРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

Новичкова Н.Ю., канд. ист. наук, доц.

(Ивановский институт ГПС МЧС России)

В статье рассматривается состояние пожарной охраны на российских железных дорогах во второй половине XIX века. Сделан вывод о несовершенстве пожарного законодательства в области обеспечения пожарной безопасности на железнодорожном транспорте. Выявлены основные недостатки организации пожарной охраны железнодорожных объектов.

Пожары на российских железных дорогах во второй половине XIX были не редкостью, и, как правило, приводили к значительным убыткам. Грандиозность станционных пожаров обуславливалась тем, что на станциях на ограниченном

пространстве сосредотачивалось большое количество различных грузов, находившихся в вагонах, в пакгаузах, на платформах и т.д. Все эти богатства далеко не всегда были застрахованы от огня, и пожар оборачивался убытками не только железнодорожному ведомству, но и собственникам перевозимого товара.



Следует также отметить, что сами железнодорожные станции представляли собой пожароопасные объекты. Кроме умышленных поджогов и неосторожного обращения с огнем станционной прислуги, днем и ночью находившейся на рабочих местах, на железной дороге имелись особые факторы риска возникновения пожаров: искры от паровозов, непрерывное ночное освещение керосиновыми лампами, самовозгорание складов каменного угля в условиях его длительного хранения. Кроме того, в складских помещениях станций и в вагонах товарных поездов могли находиться легковоспламеняющиеся жидкости, к примеру, керосин, масло, спирт, а также боеприпасы.

Учитывая все эти обстоятельства, становится очевидным, что борьба с огнем на железной дороге требовала умелого руководства со стороны знающего свое дело брандмейстера, и эту работу нельзя было доверять далеким от пожарного дела станционным служащим. За свою неопытность и неумение они расплачивались не только увечьями, но и жизнью.

Трагически закончилось тушение пожара, вспыхнувшего ночью 11 ноября 1897 года в здании токарных мастерских при депо Рязанско-Уральской железной дороги в городе Козлове. Из-за скученности построек и плохих подъездных путей городская команда не смогла вовремя прибыть на место возгорания, поэтому тушение огня проводилось силами рабочих. В результате двое из них погибли, а один человек остался инвалидом. Пожар, продолжавшийся до 5 часов утра, нанес станции

огромные убытки [1]. Подобной трагедии можно было избежать, если бы помощь специалистов пришла вовремя.

На первый взгляд ответственность за случившееся должен был нести начальник станции, не обеспечивший защиту вверенного ему объекта, но действительным виновником следует считать российское законодательство. Же-

лезнодорожный Устав требовал только снабжать станции необходимым количеством пожарного инвентаря, а иметь при этом профессиональную пожарную команду было не обязательно. Этот пробел был дополнен распоряжением, согласно которому инвентарь расписывался между станционными служащими [2]. Именно их условно и считали личным составом железнодорожных команд, создававшихся в результате выполнения административных предписаний. Такие, по сути, фиктивные команды существовали на большинстве железнодорожных станций, и их непрофессионализм отрицательно сказывался на результатах борьбы с огнем.

Организация пожарной охраны на железных дорогах во многом зависела от позиции лиц, осуществлявших руководство транспортными перевозками. Например, старейшая в стране Николаевская железная дорога выделяла средства на содержание пожарной охраны и располагала специальной инструкцией для принятия мер пожарной безопасности. В Петербурге при Николаевском вокзале имела постоянная пожарная команда, состоявшая из профессионалов. Хорошо организованными, т.е. реальными пожарными силами, являлись команды Варшаво-Венской железной дороги. Руководство дороги обязало всех начальников станций не менее двух раз в месяц организовывать учения для станционных команд и ежемесячно объявлять учебную пожарную тревогу. Важным фактором, способствовавшим повышению боеспособности команд, являлась их комплек-

тация из лиц, проживавших на станциях, а не из станционных служащих, как это было принято почти повсеместно [3]. Штатные пожарные имели возможность постоянно совершенствовать свои профессиональные навыки, в то время как обслуживающий персонал станции брал в руки пожарные инструменты только когда возникал пожар.

В результате продуманного подхода к организации пожарного дела на станции Сосновицы Варшаво-Венской железной дороги вспыхнувший в 1893 году на нагрузочной платформе пожар был потушен в течение трех часов силами местной станционной пожарной команды. Директор железной дороги выделил 1000 рублей для награждения отличившихся пожарных [4]. Благодаря их самоотверженным действиям огонь не перекинулся на другие объекты, и станционное имущество было спасено. К сожалению, руководство большинства отделений железных дорог было не столь дальновидным и не уделяло должного внимания пожарной безопасности.

Еще в 70-х годах XIX века правительство обратило внимание на неудовлетворительное состояние пожарной охраны на железнодорожном транспорте. В 1872 году пожарный деятель Е.В. Богданович произвел проверку средств пожаротушения на 10 линиях российских железных дорог. Докладывая на железнодорожном съезде об ее итогах, он констатировал, что пожарная охрана находилась в плачевном состоянии, и «на станциях нет вполне удовлетворительных пожарных снарядов» [5]. Имея в виду полную незащищенность станций от пожаров, Е.В. Богданович предложил выделить полтора миллиона рублей для обеспечения каждой станции пожарным обозом. Кроме этого, он советовал не ограничиваться только приобретением огнетушащих инструментов, а организовывать на всех станциях пожарные артели, причем район действий этих команд не должен был ограничиваться территорией станции, а распространяться на окрестности для оказания помощи проживавшему там населению.

Последнее предложение было немаловажным, поскольку, как известно, даже небольшие железнодорожные станции привлекали к себе массу людей различного рода занятий (трактирщиков, лавочников, мастеровых и т.д.), и быстро становились населенными пунктами. В связи с этим в пожарной защите нуждались не только железнодорожное имущество, но и собственность жителей, деятельность которых была связана со станцией.

Вероятнее всего, в силу пресловутой российской инертности, данное обращение не получило поддержки со стороны делегатов съезда, и на протяжении следующего десятилетия практически ни одно из предложений Богдановича не было реализовано. Доказательством этого могут служить результаты, полученные правительственной комиссией, которая была создана в конце 1870-х годов для исследования состояния пожарной охраны на российских железных дорогах.

Комиссия пришла к выводу, что существовавшая на железнодорожном транспорте система тушения пожаров далека от совершенства, поскольку, как было написано в отчете, «средства тушения огня в случае внезапного появления пламени находятся в неудовлетворительном положении. Меры против пожаров на станциях, в пакгаузах и товарных складах в большинстве пунктов неудовлетворительны. В лучшей обстановке находится это дело на станциях, пакгаузах и складах в больших городах, имеющих городские удовлетворительно-организованные пожарные команды» [6]. Это означало, что реальную помощь в тушении огня на станциях оказывали в основном городские пожарные.

Члены комиссии определили причины многочисленных недостатков, которые имелись в организации защиты железных дорог от пожаров. Прежде всего, отмечалась некомпетентность в пожарном деле железнодорожной инспекции, призванной осуществлять надзор по поручению Министерства путей сообщения. Далее указывалось на слабую подготовку станционной

прислуги к работе с пожарными инструментами и отсутствие брандмейстеров-профессионалов, способных обучить людей навыкам пожарного дела. Одной из причин являлось также недостаточное финансирование данного рода деятельности. По сведениям за 1889-90 гг. Рязанская железная дорога затратила на пожарную охрану 4 тыс. руб., Московско-Нижегородская – 5 тыс. руб., Николаевская – 6 тыс. руб. [7]. По сравнению с доходами, которые получало железнодорожное ведомство, эти суммы были ничтожно малы.

В итоге своей работы комиссия фактически повторила рекомендации, данные ранее Е.В. Богдановичем, – о необходимости формирования специальных станционных команд, действительно способных бороться с пожарами с учетом специфики расположения станционных объектов. Поскольку для устранения выявленных недостатков требовалось не только время, но и средства, то этот процесс принял затяжной характер.

Исходя из изложенного фактического материала можно сделать вывод, что на большинстве мелких, отдаленных от промышленных центров железнодорожных

станций применялась практика тушения огня «чем придется» и «кем придется». В крупных городах положение спасало наличие в необходимом количестве противопожарного оборудования и оперативность городских пожарных команд, которым помогал станционный персонал. В целом организация пожарной охраны на железных дорогах требовала как финансовых вложений со стороны Министерства путей сообщения, так и участия профессионалов в формировании пожарных команд и руководстве их деятельностью.

ЛИТЕРАТУРА

1. Биржевые ведомости. – 1897. – № 313. – С. 4.
2. Иордан К. Пожарное дело в России // Пожарное дело. – 1898. – № 1. – С. 16.
3. Иордан К. Пожарное дело в России // Пожарное дело. – 1898. – № 1. – С. 17.
4. Пожарный. – 1893. – № 14. – С. 3.
5. Иордан К. Пожарное дело в России // Пожарное дело. – 1899. – № 2. – С. 79.
6. Иордан К. Пожарное дело в России // Пожарное дело. – 1898. – № 2. – С. 81.
7. Иордан К. Пожарное дело в России // Пожарное дело. – 1898. – № 2. – С. 82.

Новічкова Н.Ю. Про причини пожеж на залізничних станціях в дореволюційній Росії. В статті розглянуто стан пожежної охорони на російських залізницях у другій половині XIX століття. Зроблено висновок про недосконалість пожежного законодавства в галузі забезпечення пожежної безпеки на залізничному транспорті. Виявлено основні недоліки організації пожежної охорони залізничних об'єктів.

Novichkova N.U. The reasons of Fires at the railway station in prerevolutionary Russia. The article is devoted to the reasons of fires at Russian Railway stations in prerevolutionary Russia. The author made a conclusion that the state fire laws concerning Russian Railways were not perfect and shows the main problems of fire protection of the railway stations.

ВИТОКИ ПРОТИПОЖЕЖНОЇ СПРАВИ ДОНБАСУ

Татаринів С.Й., канд. іст. наук

(Українська інженерно-педагогічна академія)

У 1-й половині XIX в. дерев'яне повітове місто Бахмут горіло у 1815, 1823, 1831, 1833 рр. [1]. Гасіння пожеж здійснювало населення підручними засобами.

У серпні 1863 р. в Бахмуті була створена пожежна команда [2].

Бахмутська Дума розглядала питання розвитку пожежної справи на своїх засіданнях в грудні 1871 р., травні-вересні 1873 р., в серпні 1881 р., в 1884, 1888, 1889, 1892 рр. [3].