

References:

1. Holodomor 1932–1933 rokiv v Ukraini: dokumenty i materialy. Uporiad. R. Ya. Pyrih. Kyiv : Vyd. dim «KMA», 2007. 1128 s.
2. Zaliudneni punkty Kharkivskoi okruhy. Vyd. 2-he. Kharkiv: Derzhavne vyd-vo «Hospodarstvo Ukrainy», 1930. 97 s.
3. Natsionalnyi sklad silskoho naselennia Ukrainy. Poperedni pidsumky vsesoiuznoho perepysu naselennia 1926 roku. Kharkiv: Vyd-vo TsSU USRR, 1927. 226 s.
4. Postanova VUTsVK «Pro administratyvno-terytorialnyi podil Kharkivshchyny» vid 07 bereznia 1923 roku. Zbirnyk uzakonen ta rozporiadzhen robitnycho-selianskoho uriadu Ukrainy (ZURRSUU). 1923. № 18–19. St. 313.
5. Rozrakhunky za statystychnymy materialamy perepysu naselennia 1926 roku.

УДК 614.84 (477)

Михайло Іванович Харламов,
доктор історичних наук, професор,
професор кафедри соціальних і гуманітарних дисциплін,
Національний університет цивільного захисту України (НУЦЗ України)
ORCID 0000-0002-5289-0290

КВАЛІФІКОВАНІ ПОЖЕЖНИ В ТРАНСПОРТНИХ ПОЖЕЖНИХ КОМАНДАХ УКРАЇНИ НАПРИКІНЦІ 1920-Х РОКІВ - НА ПОЧАТКУ 1930-Х РОКІВ

Mykhailo Kharlamov,
Doct. Historian Science, professor,
professor of the department of social and humanitarian disciplines,
National university of civil protection of Ukraine (NUCP Ukraine)
ORCID 0000-0002-5289-0290

QUALIFIED FIREFIGHTERS IN TRANSPORT FIRE BRIGADES IN UKRAINE IN THE LATE 1920S AND EARLY 1930S

Слід сказати, що вивчення питань діяльності кваліфікованих вогнеборців в транспортних пожежних дружинах України наприкінці 1920-х років та на початку 1930-х років є достатньо новою темою в сучасній історіографії нашої держави. Ґрунтовно та незаангажовано дані проблеми досі ніхто з істориків-науковців нашої держави не розглядав. Вказані наукові проблеми, мають науково актуальний характер, оскільки проливають світло на досі не вивчені аспекти роботи кваліфікованих вогнеборців на транспорті наприкінці 1920-х років - на початку 1930 років. Метою даної роботи є характеристика діяльності кваліфікованих пожежних України, що працювали на транспорті наприкінці 1920-х - на початку 1930-х років.

Діяльність транспортних пожежних команд (на залізницях, річкових та морських портах) у міській зоні з 1928 до початку 1930 років в основному залежала від місцевих умов. Народний комісаріат шляхів сполучення УСРР та Народний комісаріат внутрішніх справ УСРР разом координували діяльність пожежних організацій на транспорті. Головну роль відігравав НКВС української республіки зі своїми підвідомчими органами пожежної безпеки. Існували як професійні (зазвичай на великих залізничних вузлах) команди вогнеборців, так і добровольчі дружини транспортних пожежних, що обслуговували певні ділянки залізничних шляхів, до яких були прикріплені [3, с. 24].

За їх діяльність відповідали управління українських залізниць. Залізничні пожежкоманди повинні були тісно взаємодіяти з представниками вогнеборців з інших відомств. Начальники пожежколективів усіх відомств, що знаходилися поблизу залізниць повинні були добре знати підзвітні території в контексті ліквідації гіпотетичного займання та взаємодіяти між собою. Повинен був випрацюваний чіткий порядок одночасного сповіщення вогнеборчих команд при залізницях. Спеціальні залізничні та інші команди поблизу

державних шляхів сполучення повинні були повідомляти одне одного про усі зміни у водопостачанні, наявності засобів гасіння вогню, кадрові зміни, щоб покращити власний стан бойової готовності.

Кількість пожежних у командах, їх оснащення та забезпечення суттєво відрізнялися. У 1928 році у складі пожежної команди, що обслуговувала Донецьку залізницю, було 184 особи. Серед них: начальник пожежної охорони, інструктор-технік, 4 лінійних інструктори, 12 брандмейстерів, що знаходилися при ділянкових пожежних депо та головних майстернях, 36 старших пожежних та 128 рядових вогнеборців. На їх озброєнні були пожежні автомобілі, мотопомпи, пожежний потяг. Вони отримували належну фінансову та матеріальну підтримку [1, с. 11]. І навпаки, наприклад, на станції Прилуки Південної залізниці була команда у складі 40 осіб разом з брандмейстером, що обслуговувала 128 кілометрів залізничних шляхів. Там у 1928 році не було гаража для пожежного автомобіля, не було приміщень для проведення занять з пожежними, не відбувалося поповнення новим протипожежним реманентом, не було відчутної підтримки з боку управління пожежної охорони Південної залізниці. Вони отримували мізерну субсидію від держави у розмірі 150 карбованців на рік, якої не вистачало навіть на елементарні речі. На початку досліджуваного у підрозділі періоду також спостерігалася певна безсистемність у постачанні протипожежним устаткуванням залізничних пожежних команд. Іноді до пошколективів, розташованих при маленьких станціях передавали занадто багато спорядження, і навпаки великим залізничним вузлам часом не вистачало пожежного реманенту та устаткування [2, с. 17].

Однак вже в середині 1930-х років кожна залізнична станція УСРР отримала пожежний реманент і команду згідно затверджених норм, в залежності від свого розміру, підконтрольної території, важливості об'єктів тощо. Вони мали на озброєнні окрім звичного пожежінвентарю також: пожежні потяги та вагони, пожежні автодрезини та паровози.

При великих річкових та морських портах також існували пожежні команди, діяльність яких залежала від керівництва самих установ. Наприклад, пароплав «Пожежний» у м. Києві, хоч і був оснащений спеціальним приладдям, часто виконував загальні господарчі доручення управління річкового транспорту і гасіння пожеж не було його основною функцією. Морські порти Чорного та Азовського морів мали добре оснащені пожежні команди зі спеціальним пожежним морським транспортом. Управління вогнеборчою справою у торговельних портах УСРР здійснювалося згідно затвердженого у 1929 році «Положення про пожежну охорону у торговельних портах СРСР» [4, с. 24-28].

Так пожежною охороною порту завідував начальник пожежної охорони, що підпорядковувався помічникові начальника порту або безпосередньо начальникові порту. Для захисту майна та споруд порту від вогню створювалися: професійні пожежні організації (команди та пости), добровільні пожежні дружини за типом загальноцивільних організацій, що діяли на основі нормальних статутів транспортних добровільних пожежорганізації, пожежні дружини з робітників, службовців та управлінців порту, які залучалися до вогнеборчої справи у вигляді трудової повинності. Усі згадані організації очолювалися брандмейстерами, що діяли на основі окремих інструкцій та мали спеціальний вогнеборчий реманент та устаткування. Усіма справами забезпечення та кадрового формування пожежних організацій порту займався начальник пожежорхони порту [4, с. 24].

Усі співробітники вогнеборчої охорони порту при вступі на службу мали відповідати загальним вимогам, що їх пред'являли до працівників морського вузлу торгівлі. А також вони повинні були мати певний стаж роботи на посадах борців з вогнем. Керівником пожежної охорони порту могла була призначена особа, що мала стаж адміністративної роботи, спеціальну технічно-пожежну підготовку, досвід теоретичної та практичної роботи на командних «пожежних» посадах. Брандмейстерами портових пошколективів могли бути чоловіки, що прослужили на посадах брандмейстера або помічника брандмейстера у міських або промислових командах не менше двох років. Їх приймав на роботу голова пожежбезпеки порту. Рядовими професійними пожежними портів призначалися люди, які мали однорічний

досвід стройової вогнеборчої служби у професійних чи добровільних пожежкомандах. Кандидатури останніх узгоджувалися з брандмейстерами порту та начальником пожежохорони.

Портові вогнеборчі команди мали на озброєнні: пожежне пересувне спорядження з ручною, автомобільною чи кінною тягою; спеціально облаштовані пожежні катери та судна, та допоміжні плавзасоби; стаціонарні механічні прилади спеціального вогнеборчого призначення, а також інші механізми, що могли бути пристосовані до вогнегасіння; великі пожежні портові судна для подачі води та безпосереднього гасіння пожеж [4, с. 26].

Порядок дій портових профкоманд з профілактики та ліквідації загорянь, як в територіальних та і в водних кордонах порту, а також внутрішній порядок пожежорганізації регулювався спеціальною інструкцією, затвердженою НКШС та НКВС УСРР. На початку 1930-х років від Наркомату шляхів сполучення СРСР відділився Народний комісаріат водного транспорту СРСР (НКВТ СРСР), який самостійно почав займатися справою захисту від пожеж. В середині ж НКШС було створено Всесоюзне транспортно-експедиційне об'єднання (Союзтранс), що об'єднало автомобільний та гужовий транспорт. У зазначених організаціях (НКШС СРСР, НКВТ СРСР та Союзтранс) у досліджуваний період було створено схожу систему пожежного управління, як і у промисловості. Там існували свої органи пожежної безпеки на транспорті, завідувачі пожежної охорони, брандмейстери, пожежні інспектори та інструктори, професійні та добровільні пожежні дружини, які координували свою діяльність разом з державними пожежними органами НККГ УСРР.

Література:

1. Асадчих Н. Пожежна охорона на Донецькій залізниці. Пожежна справа. 1927. № 12 (34). С. 10-12.
2. Асадчих Н. Забезпечити залізничні станції засобами пожежогасіння. Пожежна справа. 1932. №2 (84). С. 15-17.
3. Циркуляр № 227 від 10.06.1929 року. Про організацію роботи пожежних дружин транспорту з сусідніми пожежними командами. Пожежна справа. 1929. № 8 (54). С. 24-27.
4. Циркуляр № 318 від 25.09.1929 року. Положення про пожежну охорону в торгівельних портах СРСР. Пожежна справа. 1929. № 9 (55). С. 24-28.

References:

1. Asadchykh N. Pozhezhna okhrona na Donets'kiy zaliznytsi. Pozhezhna sprava. 1927. № 12 (34). S. 10-12.
2. Asadchykh N. Zabezpechyty zaliznychni stantsiyi zasobamy pozhezhohasinnya. Pozhezhna sprava. 1932. №2 (84). S. 15-17.
3. Tsyркulyar № 227 vid 10.06.1929 roku. Pro orhanizatsiyu roboty pozhezhnykh druzhyn transportu z susidnimy pozhezhnymy komandamy. Pozhezhna sprava. 1929. № 8 (54). S. 24-27.
4. Tsyркulyar № 318 vid 25.09.1929 roku. Polozhennya pro pozhezhnu okhronu v torhivel'nykh portakh SRSR. Pozhezhna sprava. 1929. № 9 (55). S. 24-28.

УДК 316.334.2

Олександр Володимирович Воронянський

кандидат історичних наук, професор,
професор кафедри ЮНЕСКО «Філософія людського спілкування»

та соціально-гуманітарних дисциплін,
Державний біотехнологічний університет

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4926-8887>

**ДВІ МОДЕЛІ — ОДНА ТЕНДЕНЦІЯ: КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ
ТЕХНОКРАТИЗАЦІЇ ІНТЕЛІГЕНЦІЇ В РОСІЇ ТА НА ЗАХОДІ**