**01-424 Пожарный автомобиль АО «Фрезе и Ко» 4х2 трубо-линеечный ход Александро-Невской ПЧ с ручным насосом, лестницами, стендером и рукавами 160 м, привод цепной задний, боевой расчет 9, De Dion-Bouton 9 лс, 16 км/час, 1 экз., г. Санкт-Петербург 1904 г.**

*Из труда А.В. Карпова «Моторная пожарная команда». - М.: «Грин-принт», 2020. И что бы мы, любители истории российских автомобилей, знали и понимали о наших пожарках, если бы не труды Александра Владимировича! Спасибо!*

Сегодня нам уже не узнать, что подвигло инженера, предпринимателя и изобретателя П.А. Фрезе на создание первого российского пожарного автомобиля. Может заказ городских властей, может его частная инициатива, а может впечатления от пожара в ночь с 26 на 27 марта 1904 года, когда в гараже Почтамта огонь уничтожил все новые автомобили, изготовленные его мастерскими по заказу почтового ведомства. Так или иначе, весной 1904 года в мастерских П.А. Фрезе была завершена постройка первого в России пожарного автомобиля.

Сама идея такой разработки догоняла (а может в чём-то и перегоняла, как мы помним!) передовые европейские тенденции в пожарном деле. В этом была заслуга русского изобретателя - аверс нашей медали. А реверсом её было то. что маленькая повозка с трескучим одноцилиндровым двигателем обогнала темпы развития отечественного огнеборчества, вступив в противоречие с современным ей российским профессиональным укладом.

Факт появления пожарного автомобиля на мощёных проспектах Санкт-Петербурга сразу же заинтересовал огнеборцев, обывателей и журналистов. Самое пристальное внимание его появлению уделил издающийся третий год «единственный в России иллюстрированный 2-недельный журнал, посвящённый автомобилизму, его технике и применению механических двигателей для передвижения» - «Автомобиль». Подробному описанию новинки и хронологии его появления были посвящены две журнальные статьи в №№ 17-18 за 1904 год.

Пожарный автомобиль Акционерного общества автомобилей «Фрезе и Ко» имел кузов на девять человек с продольной посадкой, в котором вывозился ручной пожарный насос, стендер, спасательные приборы. В составе боевого расчёта на пожар выезжал и фельдшер для оказания первой помощи пострадавшим. В его распоряжении имелась аптечка и носилки. В конструкции применялся одноцилиндровый двигатель «De Dion Bouton» (мощностью 9 л.с. с рабочим объёмом 942 см3). Вращательный момент на колеса передавался посредством цепной передачи. Автомобиль мог развивать скорость до 15 км/ч.

Автомобиль поступил в Александро-Невскую пожарную часть Санкт-Петербургской пожарной команды в подчинение брандмейстера В.С. Рудницкого. Появление новинки произошло неспроста, а преследовало определённую цель в планах как бывшего, так и нового столичных брандмайоров - в районе цирка планировалась постройка пожарной части, для создания которой, как всегда, не было ни места, ни полноценного штата. Между тем, особенности района выезда новой части налагали на пожарных особую ответственность:

«... Ускорение выезда особенно важно для вновь формируемой части у здания цирка, на

обязанности коей будет охрана района города, где сосредоточены Дворцы его Величества, Дворцы Великих князей, Эрмитаж, Главный Штаб, несколько театров, зал Дворянского собрания, цирк, Гостиный двор и несколько банков». По оценкам специалистов: «... для составления части с конным обозом потребовалось бы: один ход с трубой (насосом), три бочки, из них одна с насосом, одна механическая выдвижная лестница, одна паровая машина, один фургон для рукавов и угля и для перевозки команды, необходимой для действия на пожаре, одна линейка «четвёркою», всего-восемь ходов при 20 лошадях. Для выезда команды на пожар с этим обозом требуется не менее 35 человек, из которых 10 человек несут исключительно кучерские обязанности. Означенное количество людей нельзя считать преувеличенным, если принять во внимание, что для одновременной запряжки 20 лошадей нужно иметь не менее 25 человек. При замене в этой части конного обоза автомобильным вместо восьми повозок потребуется лишь четыре: трубо-линеечный ход (автолинейка с насосом), бак для воды, паровая машина и выдвижная лестница к этому обозу. Вместо 35 человек потребуется лишь 10 человек топорников, восемь трубников и четыре шофёра».

Именно такие вот «резоны» привлекали в свои ряды новых сторонников механизации отечественного пожарного дела, как правило, практиков. Вместо бесконечных споров и дебатов на страницах журналов о роли пожарного автомобиля при помощи обычной арифметики была решена серьёзная оперативная задача. Всё решили простые и понятные соотношения: восемь ходов или четыре, тридцать пять штатных единиц или двадцать две? Теоретически на бумаге всё выглядело очень привлекательно. Но для полноты картины не хватало только одного - реального испытания автомобиля в городских условиях российской столицы. Брандмейстеру В.С. Рудницкому для испытания новинки был установлен срок опытной эксплуатации в четыре месяца. После которого и предстояло сделать окончательные выводы.

Трудовой стаж пожарного автомобиля начался спустя всего 2,5 часа после его появления: 10 июня 1904 года он был доставлен в пожарную часть в 19 часов вечера, а уже в 21 час 30 минут в полном снаряжении выехал на пожар. И это было лишь начало. Такой «весёлой» для «моторной пожарной команды» Александро-Невской части выдалась вся вторая половина 1904 года.

Четыре дня спустя, 16 июня в 8 часов 30 минут утра Санкт-Петербургский градоначальник генерал-лейтенант И.А. Фуллон по учебной тревоге вызвал моторную команду Александро-Невской части к Каменноостровскому летнему театру. На проезд от Николаевского вокзала до театра на Каменном острове потребовалось 26,5 минут. На проезд на лошадях этого же расстояния пожарная команда обычно тратила 35-38 минут.По прибытию к месту вызова брандмайор А.В. Литвинов продемонстрировал автомобиль и все его пожарные принадлежности перед градоначальником, после чего команда приступила к «постановке» лестниц и насоса. Менее чем за две минуты были подняты штурмовые и выдвижные лестницы на крышу театра, а также пожарные со стволами, откуда потом они спустились на землю по верёвкам. Всё это время пожарный «служитель-фельдшер» показывал приёмы оказания первой помощи раненым. Это был первый опыт, показавший полную пригодность применения автомобиля для пожарных целей.

… уже в начале июля 1904 года в столичной пожарной команде появляется второй автомобиль. На этот раз его изготовителем был столичный Машиностроительный, Чугуно-Литейный и Котельный завод «Г.А. Лесснер» (далее - «Лесснер»). Автомобиль имел 2-цилиндровый в 15 л.с. мотор «системы Даймлера» и представлял собой трубо-линеечный ход (автолинейку с ручным насосом). Автолинейка была рассчитана на 14 человек, брандмейстер и «машинист» размещались на так называемых «козлах» (водительском сиденъи). Полезная нагрузка автомобиля доходила до 120 пудов (около 2 т). Скорость движения составляла до 22 верст в час (23 км/ч) в зависимости от состояния дороги.

С появлением автомобилей пришлось менять пожарный уклад, сложившийся веками. И коснулось это изменение прежде всего сбора и выезда части по тревоге. Слово брандмейстеру В.С. Рудницкому: «... Первоначально, пока команда не освоилась, на выход с её по тревоге из казармы, расположенной в третьем этаже, требовалась одна минута. Последующие дни команда могла уже выезжать днём через 50 секунд. После нескольких дней испытания я ввёл дежурство служителей для выезда на моторе и поместил их на первом этаже, рядом с обозным сараем. Последствием перемещения людей с третьего этажа на первый было значительное ускорение выезда автомобиля. Днём команда выезжала в 25-30 секунд, ночью в 35 секунд, из которых собственно на введение в действие мотора требуется от 5 до 10 секунд». Конный обоз и тем более паровые машины такой оперативностью похвастаться не могли.

А вот как это сказывалось на боевой работе: «Несмотря на сравнительно тихоходность автомобиля фабрики «Фрезе и К°», делающего около 15 вёрст в час (16 км/ч), чему отчасти была виною перегрузка повозки, дежурная команда при всех выездах не только прибывала значительно раньше конного обоза, выезжающего по общей с автомобилем тревоге, но и успевала до прибытия части произвести разведку пожара, открыть пожарные краны, поставить стендер и проложить рукава». Вопреки досужим разговорам скептиков, «... при производившемся в продолжении месяца испытании автомобиля Акционерного Общества «Фрезе и К0» и в настоящее время автомобиля Машиностроительного завода «Г.А. Лесснера» ни разу не было случая замедления в выездах автомобилей или их порчи и остановки в дороге».

Четырёхмесячное испытание автомобилей под руководством брандмайора А.В. Литвинова и непосредственным исполнением брандмейстера В .С. Рудницкого выявило не только пригодность автомобилей для пожарной службы в Петербурге, но и подтвердило материальную выгоду от замены конного обоза автомобильным. Была доказана простота управления автомобилем, которое легко освоил один из пожарных части. За это же время удалось «выяснить и восполнить некоторые недочёты в пробных автомобилях». Во избежание поломок и порчи автомобилей «употребление» в их конструкции деревянных частей было сведено к минимуму. Важным для безотказной работы было применение системы двойного зажигания, «независимого одно от другого: одно от электромагнето, другое от аккумулятора. Разборка одних частей мотора от других совершенно не зависит, и управление им, а равно как и регулировка скоростей, производится на ходу, безо всякой остановки самого автомобиля. Перемена скоростей совершается плавно, без шума и толчков, повороты делаются легко, даже на полном ходу, требуя малую площадь. Автомобиль даёт задний ход, то есть останавливается сразу с полного хода, так как имеет два тормоза: один действует на трансмиссию, а второй - ручкой на ступицы задних колес». Особое затруднение у пожарных вызывал выбор резиновых шин к колесам. В итоге были применены шины русского изобретателя Розенблата с внутренними желобами, что давало им возможность «сплющиваться и не так быстро изнашиваться». Возникали вопросы по недостаточной мощности двигателей для автомобилей, работавших в условиях перегрузки - начальство требовало более высокой скорости движения автомобилей. О всех недостатках сообщалось изготовителям.

… на этом первая попытка применения автомобиля в деле пожаротушения заканчивается. Про судьбу её героев известно совсем немного. По воспоминаниям современников, переводясь из Александро-Невской части Санкт-Петербурга в Замковую, брандмейстер В.С. Рудницкий забрал с собой и пожарный автомобиль. Причём, ни у кого это не вызвало возражения, а современники на страницах «Пожарного дела» обсуждали этот факт, как пример «справедливого переподчинения пожарного обоза», в улучшение которого бескорыстными профессионалами вкладывались значительные личные средства.

Автомобиль завода «Лесснер», по непроверенной информации, в дальнейшем был оснащён паровой машиной и использовался в качестве учебного при школе брандмейстеров, скоро открывшейся в Санкт-Петербурге.