

Новая книга издательства ВНИРО

Вышла в свет книга Д.Е. Левашова, К.В. Колончина, Н.П. Булановой, Е.Д. Бровко «Суда научно-промыслового и навигационного обеспечения флота России (1860–1918 гг.)» под общей редакцией Д.Е. Левашова.

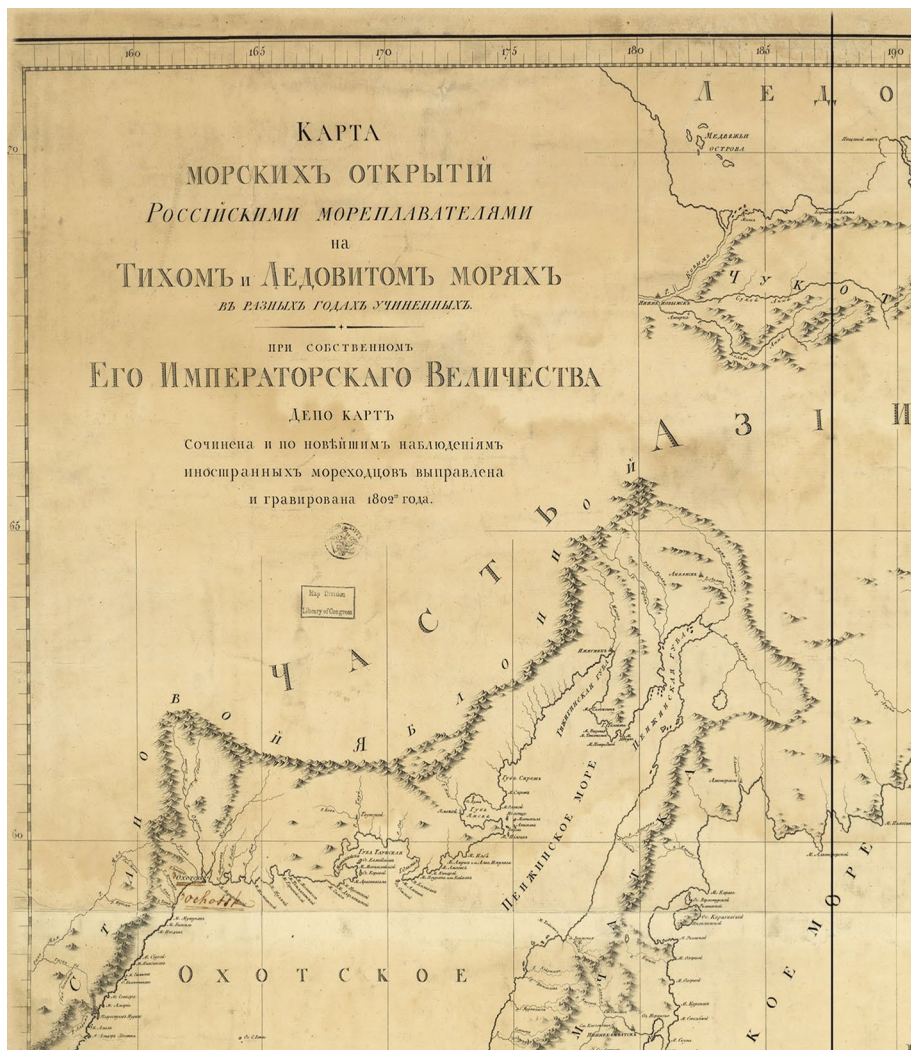
Монография представляет собой объемный труд, иллюстрированный 212 фотографиями, хорошо структурированный, что открывает возможность для читателей без труда найти нужную информацию или справку. Издание содержит достаточно развернутое предисловие, объясняющее назначение и важность издания, пять смысловых разделов, обширный список источников, использованных при подготовке (249 названий), и, что очень важно, алфавитный указатель 422 названий судов, упомянутых в монографии. Даны справки по судам, которые использовались для промыслового и навигационного обеспечения флота России в период с 1860 по 1918 гг., включающие их историю, основные характеристики, конструктивные особенности и оснащение. Авторами охвачен огромный спектр судов, различающихся по размеру, техническим характеристикам, конкретному направлению использования, ведомственной принадлежности и пр. В монографии рассмотрены суда региональных гидрографических служб, суда, обеспечивающие проведение морских научных экспедиций, ведение и охрану рыбного и зверобойного промыслов. Особый интерес вызывает справочный материал по судам, арендованным и привлекаемым к работам на добровольной основе. «Память» о таких судах, к сожалению, очень быстро исчезает из истории, при этом, часто представляет большой исторический интерес.

Описание судов сгруппировано в соответствии с основными районами их использования: Азово-Черноморский бассейн, Каспий, Балтика, Север и Дальний Восток, что создает дополнительные «справочные» удобства пользователям книги. Совершенно обосновано включение в перечень регионов крупнейшего озера России — Байкала, который на протяжении полутора веков был объектом интенсивных исследований и важным районом промысла.

Материалом для создания книги послужили доступные исторические материалы и результаты собственных скрупулезных работ с архивными данными, научными публикациями и отчетами, которые позволили воссоздать не только облик судов, их технические особенности, но и ту работу, которую они выполняли по гидрографическому, научному и промысловому обеспечению.

Большую самостоятельную ценность представляют собранные авторами фотографии — их 212. Многие из них были бы недоступны не только широкому кругу читателей, но и профессионалам-специалистам, не будь они включены в данное издание.

Нужна ли такая обобщающая справочная книга, касающаяся истории российского флота сегодня, когда «раскопки» в интерне-



«БУТ»
Корпус — Lindgölmens Mekaniske Verkstad. Göteborg. Стр. № 347.
Паровая машина и котлы — Metala Mekaniske Verkstad, Metala, Швеция

Строительство введено	Спущен на воду	Введен в эксплуатацию	Выведен из состава флота
11.1889 г.	21.08.1891	26.11.1891	04.02.1924
Размеры			
Длина макс.	26,5 м / 87 фут	Длинные	Другие показатели
Длина в п.	23,2 м / 76 фут	Мощность	1912 (расчетная) / 1000 л.с.
Ширина	10,31 м / 34 фут	Скорость	14,2 (расчетная) / 13,9 уз
Углубление макс.	5,26 м / 17,3 фут	Амплитуда	2000 / 2100 миль
Углубление средней	4,65 м / 15,2 фут	Экипаж	9 / 207 чел.
Водоизмещение	1385 т	К	1913 г.
Вместимость	1332 фрт	В	9 / 68 чел.
Вооружение			
К 1891 г.	6 × 47 мм, 4 × 37 мм, 425 мм.		
К 1913 г.	1 × 67 мм, 5 × 37 мм, 425 мм.		
К 1919 г.	2 × 75 мм, 4 (в 1917 г. — 1) × 47 мм, 1 × 762 мм оуп.		
К 1919 г.	3 × 75 мм		

Стальной двухцилиндровый однонаправленный двухцилиндровый транспорт «БУТ», 29 сентября 1889 г. заключен контракт с русскими Морским ведомством, 18 мая 1891 г. приказом № 52 по Морскому ведомству зачислен в списки с тем именем. 2 июля проведено испытание отстойки наливом воды. 24 ноября прошен ходовые испытания на морской милях и 26 ноября был сдан заказчику.



Рис. 1.1. Транспорт «БУТ»

22

Часть 1

абри мая выданы свет. 12 ноября 1867 г. его ушла паровая шхуна «ЭЛЬБОРУС» в Николаев на зимовку. В 1868 году встал у Адмиралтейской косы. К 1870 году из-за плохого технического состояния, вероятно, после сдачи на слом разобран на дрова. Во всяком случае, в «Описанием навалов, башки и других принадлежностей для мореплавательной флотии Российской империи» 1872 г. Кинбурский плавучий маяк не значится.

«ПЕСЧАНЫЙ»
Николаевское Адмиралтейство, Николаев

Строительство введено	Спущен на воду	Введен в эксплуатацию	Выведен из состава флота
1900 г.			Полве 1937 г. дачник лет
Размеры			
Длина	12,8 м / 42,3 фут	Длинные	Другие показатели
Ширина	6,3 м / 20,7 фут	Мощность	-
Скорость	2,13 / 7,1 фут	Скорость макс.	-
Водоизмещение	189 т	Экипаж	-

Железный несомасштабный однонаправленный двухцилиндровый плавучий маяк «ПЕСЧАНЫЙ». Заказчик — Главное гидрографическое управление. Войдя в строй, увезен в Севастополь. После мелких доделок 10 сентября 1901 г. транспорт «ПЕСЧА» увез в Азовское море и поставил его у Песчаных островов близ Ейска на Азовском море. 10 ноября выключил свет. С 16 ноября 1901 г. оставался зимовать в Мариуполе. 19 марта 1902 г. начал кампанию. 23 марта стал светить. 4 ноября свет выключил. Затем его на буксире увезли в Севастополь. 6 декабря 1902 г. окончил кампанию, а 19 февраля 1903 г. ее начал. Затем его увезли в Азовское море. Со



Рис. 1.0. Плавучий маяк «ПЕСЧАНЫЙ»

Азово-Черноморский бассейн

69

1877 г. был подчинен Отряду судов Черноморского флота в Очаков. В 1879 году из-за плохого технического состояния парового котла был снят Николаевскому ремонту. В 1880 году в капитальном ремонте установлен новый паровой котел. В 1879 году приника Николаевского адмиралтейства, но хотя некого из-за проблем с паровой машиной. Приказом по Морскому ведомству № 57 от 8 мая 1882 г. был исключен из списков флота и, вероятно, после снятия паровой машины и парового котла, перестроен в баржу. Позднее данных нет.

«ИНДИРАКЛИЯ»
Корпус — William Denny & Brothers, Dumbarton, стр. № 52.
Паровая машина и котлы — McNab & Clark, Greenock, Великобритания

Строительство введено	Спущен на воду	Введен в эксплуатацию	Выведен из состава флота
1874 г.	14.07.1875	20.08.1875	Возле 20 г. ст.
Размеры			
Длина макс.	45,6 м / 150 фут	Длинные	Другие показатели
Длина в п.	37 м	Мощность	591 л.с.
Ширина	9,3 м / 30,6 фут	Скорость	9,5 уз
Углубление макс.	13,8 м / 45,3 фут	Амплитуда	108 миль
Углубление средней	5,31 м / 17,4 фут	Экипаж	108 чел.
Водоизмещение	1085 / 1052 т	В	
Вместимость	1114 фрт	Вооружение	
С 1878 г.	2 × 4-фунт (87,20 мм)		
С 1900 г.	2 × 47 / 43 мм, 2 × 37 / 23 мм		



Рис. 1.4. Военный пароход «ИНДИРАКЛИЯ»

Азово-Черноморский бассейн

89

ДОЛГОТА ОТЕ ОСТРОВ

те позволяют найти почти любую информацию? Ответ очевиден — безусловно, да. Достаточно всего двух аспектов, чтобы это подтвердить. Очевидно, далеко не вся информация, которую тщательно собрали авторы, есть в интернете. И второе, авторы систематизировали собранную информацию, придали ей удобную и логичную справочную структуру, что делает книгу уникальной. России, которая имеет огромную морскую историю и стремится сохранить и упрочить статус Великой морской державы, издание подобных книг необходимо.

Книга найдет широчайший круг читателей — историков, создателей современного флота, морских исследователей разного профиля, музейных работников, студентов и просто людей, интересующихся историей российского флота.

Научный руководитель направления Экологии морей и океанов Института океанологии им. П.П. Ширшова РАН
академик РАН **М.В. Флинт**

Зам. директора Института океанологии им. П.П. Ширшова РАН
Д.Т.Н.
Н.А. Римский-Корсаков

