

Новая книга издательства ВНИРО

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

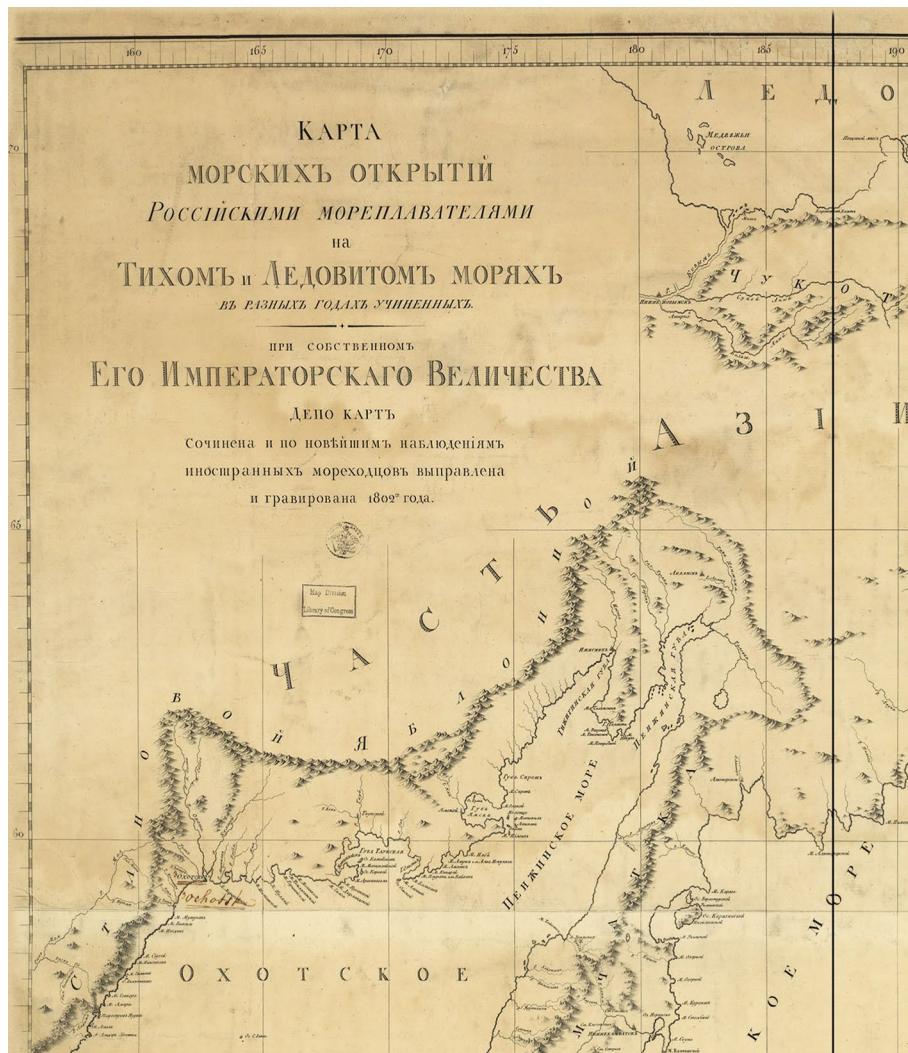
Монография представляет собой объемный труд, иллюстрированный 212 фотографиями, хорошо структурированный, что открывает возможность для читателей без труда найти нужную информацию или справку. Издание содержит достаточно развернутое предисловие, объясняющее назначение и важность издания, пять смысловых 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 промышленного 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 представляя 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 промышловому 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-



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, музеиных 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

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

Строительство начато	Спущен на воду	Введен в эксплуатацию	Выведен из состава флота
11.11.1891	21.08.1891	26.11.1891	04.07.1924
Размерения			
Длина макс.	70,5 м / 231 фут	Двигатели	2 БР
Длина п. п.	62,82 м / 206 фут	Мощность	1950 л.с. (1450 л.с.) / 1400 л.с.
Ширина	10,1 м / 33 фут	Скорость	14,7 (13,5) узлов
Углубление носовой	4,20 м / 14 фут	Антихромист	2880 / 3240 миль
Углубление кормовой	4,60 м / 15,2 фут	Эхолот	9 / 207 м
Водоизмещение	1385 т	К 1913 г.	9 / 68 чел.
Вместимость	1332 т брут		
Вооружение			
6 × 47-мм., 1 × 37-мм. 425 мин.			
4 × 47-мм., 1 × 37-мм. 425 мин.			
С 1913 г.	2 × 47-мм. (4 × 1917 г. — 1 × 47-мм., 1 × 760 миль пр.)		
С 1915 г.	2 × 75-мм.		
С 1919 г.	3 × 75-мм.		

Следующий пароходный однопалубный артиллерийский транспорт «БУТ» 29 сентября 1899 г. заключил контракт с российской Морской Ведомостью, 18 мая 1891 г. транспорт № 52 по Морскому Ведомству записан в списки с этим именем. 2 июля проведено испытание отсеков наполненных водой. 24 ноября прошел ходовые испытания на морской миль и 26 ноября был сдан заказчику.

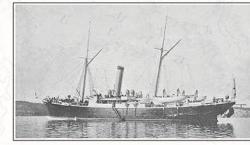


Рис. 1.1. Транспорт «БУТ»

22 АКАДЕМИЧЕСКОЕ ПОДРУЖДЕНИЕ Часть 1

абря мажк выключил свет. 12 ноября 1867 г. его увезла паровая шхуна «ЭЛЬБОРГ» в Норвегию. В 1868 г. встал у Аденского порта. К концу 1869 г. из-за плохого состояния парового котла, поставленного на слом, разобрали на дрова. Во всяком случае, в «Описании мажков, башен и других предшественственных для мореплавателей знаков Российской империи» 1872 г. Кинбурнский плавучий мажк не значится.

«ПЕСЧАНЫЙ»			
Николаевское Адмиралтейство. Николаев			
Строительство начато	Спущен на воду	Введен в эксплуатацию	Выведен из состава флота
1900 г.			
Размерения			
Длина	25,8 м / 84,4 фут	Двигатели	
Ширина	6,5 м / 21,3 фут	Мощность	—
Осадка	2,17 м / 7 фут	Скорость	9,5 уз.
Водоизмещение	100 т	Эхолот	—
Вместимость	711 бру		
Вооружение			
2 × 4-фунт. (27 / 30-мл)			
С 1900 г.	2 × 47-мм., 2 × 37-мм.		

Кинбурнский плавучий однопалубный артиллерийский плавучий мажк «ПЕСЧАНЫЙ». Заказчик – Главное гидрографическое управление. Водяная машина, увезен в Севастополь. После мятежа 20 сентября 1900 г. транспорт «ВЕХА» ушел в Азовское море и поставил его в Бессарабском санджаке (на Еёска на Азовском море). 10 ноября выловлен членами экипажа 1900 г. в Севастополе. Весной 1901 г. вновь выловлен. Затем его начали кампаний. 23 марта стал синтить. 4 ноября снят выплюнул. Затем его на буфере увезли в Севастополь. 6 декабря 1902 г. окончил кампанию, а 19 февраля 1903 г. ее начал. Затем его увезли в Азовское море. Со



Рис. 1.10. Плавучий мажк «ПЕСЧАНЫЙ»

Азов-Черноморский лассейн 69

1827 г. был построен Ордук судоначальник Черноморского флота в Севастополе. В 1829 году из-за плохого технического состояния парового котла был сдан Николаевскому порту. В 1880 году в капитальном ремонте установлен новый паровой котел. В 1879 году принадлежал Николаевскому Адмиралтейству, но ходил недолго из-за проблем с паровой машиной. Приказом по Морскому Адмиралтейству № 57 от 23 мая 1882 г. был исключен из списков флота и вернут, после снятия паровой машины и парового котла, нестроен в баржу. Позднее данных нет.

«ПЕНДЕРАКИЯ»			
Корпус — William Denny & Brothers, Dumbarton, стр. № 52.			
Паровая машина и котлы — McNab & Clark, Greenock, Белфастбрейтфорд			
Строительство начато			
1851 г.	14.07.1851	30.08.1851	После 1957 г. данных нет
Размерения			
Длина	66,5 м / 218,0 фут	Двигатели	1 БР
Длина п. п.	57 м / 187,3 фут	Мощность	—
Ширина	8,2 м / 26,6 фут	Скорость	9,5 уз.
Углубление носовое	3,80 м / 12,4 фут	Антихромист	—
Углубление кормовое	5,13 / 17 фут	Эхолот	108 миль.
Водоизмещение	1005 / 1052 т		
Вместимость	711 бру		
Вооружение			
2 × 4-фунт. (27 / 30-мл)			
С 1878 г.	2 × 47-мм., 2 × 37-мм.		



Рис. 1.14. Военный пароход «ПЕНДЕРАКИЯ»

Азов-Черноморский лассейн 89

ДОЛГОТА ОТЪ ОСТРОВ.

