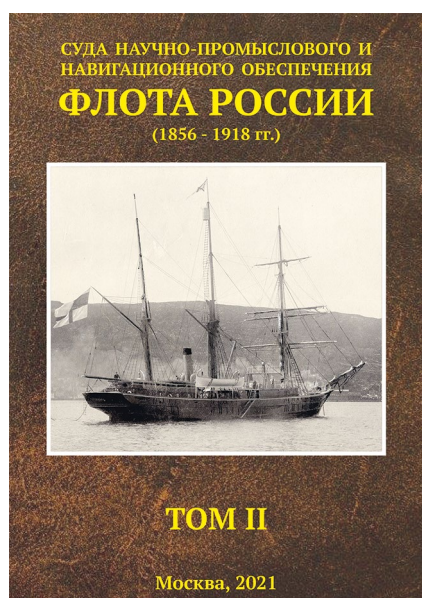




## Новая книга издательства ВНИРО

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.

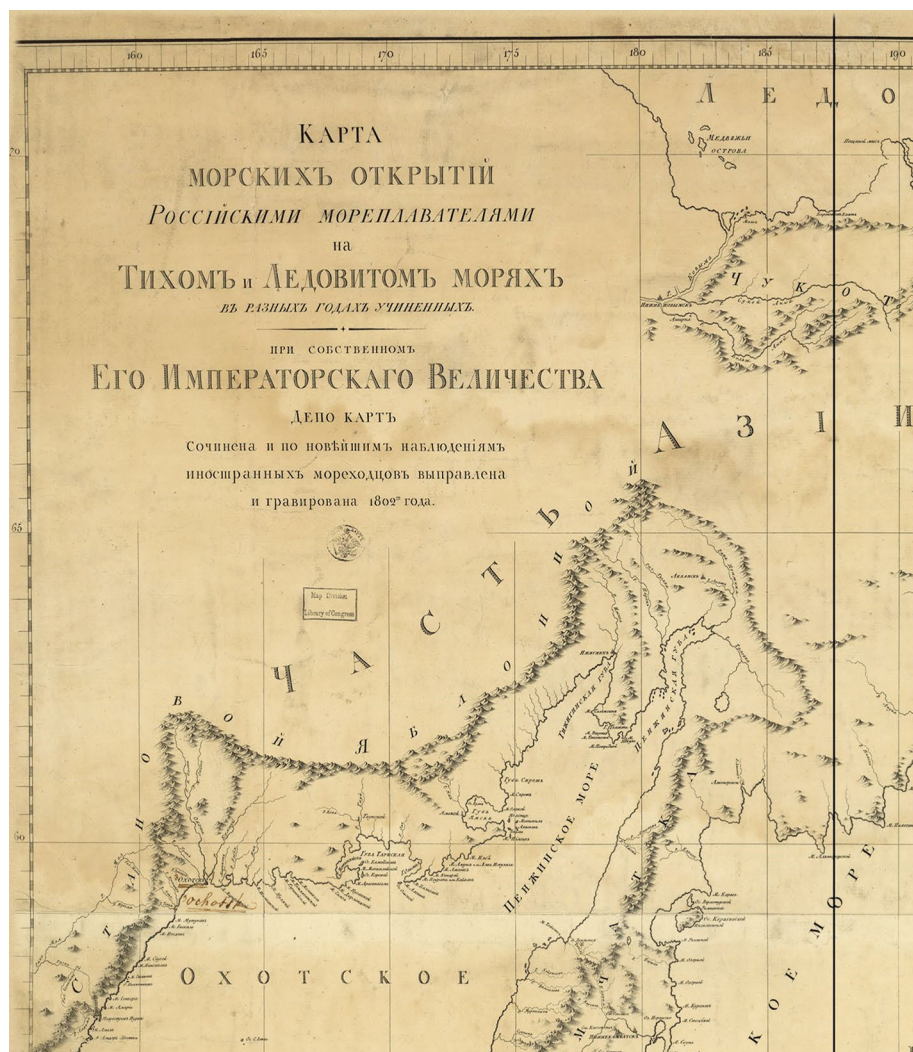
Монография представляет собой объемный труд, иллюстрированный 212 фотографиями, хорошо структурированный, что открывает возможность для читателей без труда найти нужную информацию или справку. Издание содержит достаточно развернутое предисловие, объясняющее назначение и важность издания, пять смысловых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



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

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

| Строительство начато | Спущен на воду     | Введен в эксплуатацию                                 | Выход из состава флота     |
|----------------------|--------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------|
| 11.1889 г.           | 21.08.1891         | 26.11.1891                                            | 04.07.1924                 |
| <b>Размеры</b>       |                    |                                                       |                            |
| Длина м.             | 26,3 м / 86,3 фута | Длина м.                                              | 2,87                       |
| Длина в.п.           | 62,02 м / 203 фута | Мощность                                              | 12 817                     |
| Ширина               | 10,31 м / 34 фута  | Скорость                                              | 14,2 (испытания) / 13,9 уз |
| Углубление м.        | 5,36 м / 17,7 фута | Автономность                                          | 2000 / 2300 миль           |
| Углубление мидель    | 4,65 м / 15,2 фута | Дальность                                             | 9 / 207 миль               |
| Водоизмещение        | 1385 т             | В 1913 г.                                             | 9 / 68 миль                |
| Высотность           | 1332 фута          | <b>Вооружение</b>                                     |                            |
|                      |                    | 6 × 47 мм, 4 × 37 мм, 425 мм.                         |                            |
| В 1913 г.            |                    | 6 × 47 мм, 5 × 37 мм, 425 мм.                         |                            |
| В 1915 г.            |                    | 2 × 75 мм, 4 (в 1917 г. — 1) × 47 мм, 1 × 762 мм. мп. |                            |
| В 1919 г.            |                    | 3 × 75 мм.                                            |                            |

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



Рис. 1.1. Транспорт «БУТ»

22 ЧАСТИ 1

абри мала выключил свет. 12 ноября 1867 г. его ушла паровая шхуна «ЭЛЬБЮРС» в Николаев на зимовку. В 1868 году встал у Адмиралтейской косы. К 1870 году из-за плохого технического состояния, вероятно, после сдвиги на своем разобор на древо. Во всяком случае, в «Описании наливов, башни и других приспособлений для мореплавательной службы Российской империи» 1872 г. Кинбурский плавучий маяк не значится.

**«ПЕСЧАНИЙ»**  
Николаевское Адмиралтейство, Николаев

| Строительство начато | Спущен на воду     | Введен в эксплуатацию | Выход из состава флота   |
|----------------------|--------------------|-----------------------|--------------------------|
| 1900 г.              |                    |                       | Полве 1937 г. данных нет |
| <b>Размеры</b>       |                    |                       |                          |
| Длина м.             | 12,8 м / 41,9 фута | Длина м.              | —                        |
| Ширина               | 6,3 м / 20,7 фута  | Мощность              | —                        |
| Осадка               | 2,13 / 7 фута      | Скорость мп.          | —                        |
| Водоизмещение        | 189 т              | Дальность             | —                        |

Железный несамондальный одноплунжерный двухтактный плавучий маяк «ПЕСЧАНИЙ». Заказчик — Главное гидрографическое управление. Введен в строй, введен в Севастополь. После мелких доделок 10 сентября 1901 г. транспорт «ПЕСЧА» ушел в Азовское море и поставил его у Песчаных островов близ Ейска на Азовском море. 10 ноября выключил свет. С 16 ноября 1901 г. остановился зимовать в Мариуполе. 19 марта 1902 г. начал капремонт. 23 марта стал светить. 4 ноября свет выключил. Затем его на буксире увели в Севастополь. 6 декабря 1902 г. окончил капремонт, а 19 февраля 1903 г. ее начал. Затем его увели в Азовское море. Со



Рис. 1.0. Плавучий маяк «ПЕСЧАНИЙ»

Азово-Черноморский бассейн

69

1877 г. был поднят Огнем судам Черноморского флота в Очаков. В 1879 году из-за плохого технического состояния парового котла был сдан Николаевскому морю. 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. Поданные данных нет.

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

| Строительство начато | Спущен на воду      | Введен в эксплуатацию          | Выход из состава флота |
|----------------------|---------------------|--------------------------------|------------------------|
| 1874 г.              | 14.07.1875          | 30.08.1875                     | Возник 20.9.1911       |
| <b>Размеры</b>       |                     |                                |                        |
| Длина м.             | 66,5 м / 218,2 фута | Длина м.                       | 1807                   |
| Длина в.п.           | 67 м                | Мощность                       | 201 л.с.               |
| Ширина               | 9,3 м / 30,6 фута   | Скорость                       | 9,5 уз                 |
| Углубление м.        | 5,08 м / 16,7 фута  | Автономность                   | —                      |
| Углубление мидель    | 5,13 / 17 фута      | Дальность                      | 100 миль               |
| Водоизмещение        | 1085 / 1052 т       | <b>Вооружение</b>              |                        |
| Высотность           | 175 фута            | 2 × 47 мм (87 / 20 мм)         |                        |
| С 1878 г.            |                     | 2 × 47 / 43 мм, 2 × 37 / 25 мм |                        |
| С 1900 г.            |                     | 2 × 47 / 43 мм, 2 × 37 / 25 мм |                        |



Рис. 1.14. Военный пароход «ПЕНДЕРАКЛИЯ»

Азово-Черноморский бассейн

89

ДОЛГОТА ОТЪ ОСТРОВА