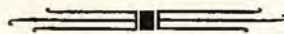


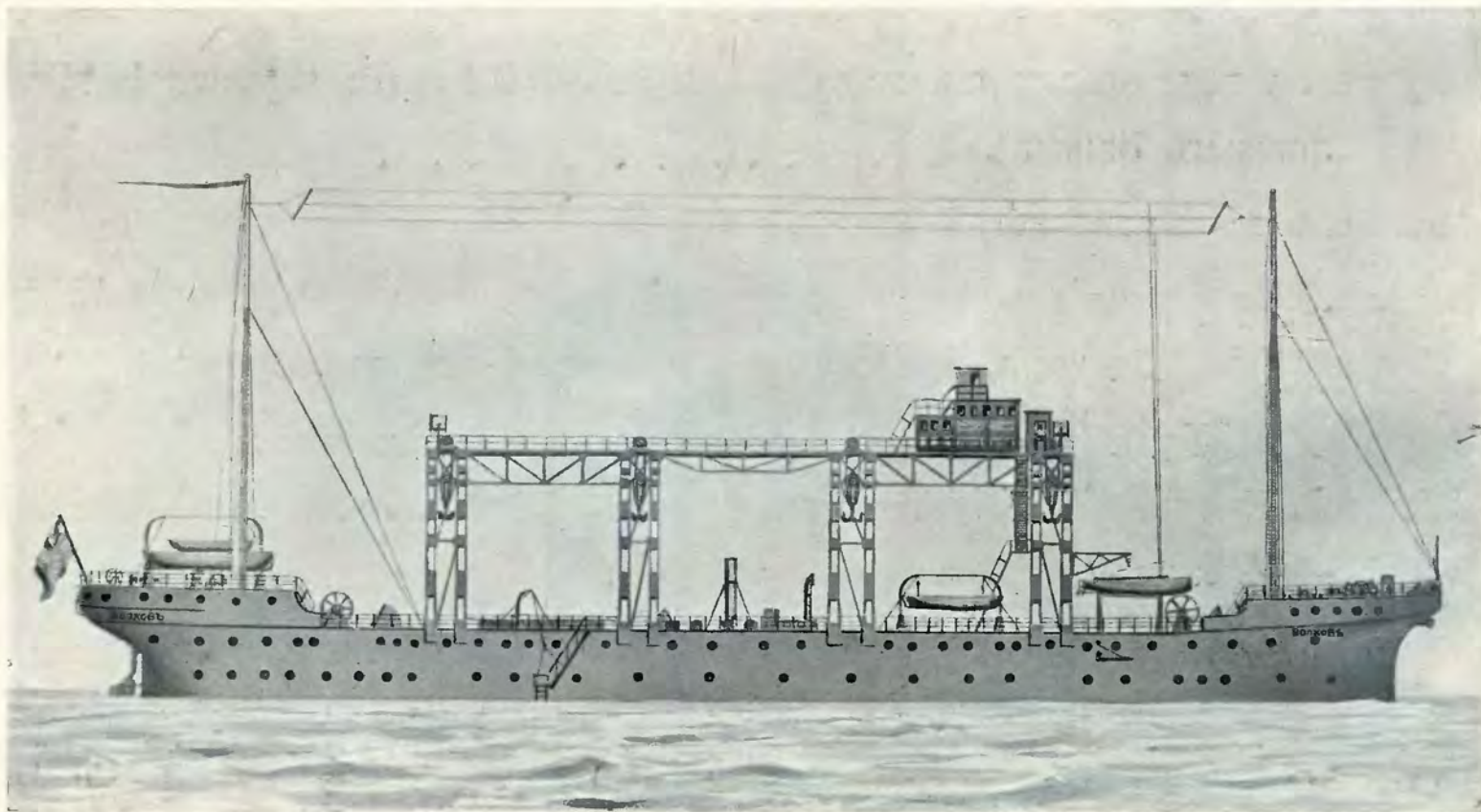
ПРОГРАММА ТОРЖЕСТВА:

1. Спускъ на воду спасательнаго судна «ВОЛХОВЪ» (на территоріи Путиловскаго Завода).
2. Молебень на Путиловской Верфи.
3. Закладка на Путиловской Верфи легкихъ крейсеровъ:
„Адмиралъ Бутаковъ“ и „Адмиралъ Спиридовъ“.
4. Закладка на Путиловской Верфи эскадренныхъ миноносцевъ:
„Капитанъ Изыльметьевъ“, „Лейтенантъ Ильинъ“, „Капитанъ Белле“ и „Лейтенантъ Дубасовъ“.
5. Закладка на территоріи Путиловскаго Завода эскадренныхъ миноносцевъ:
„Капитанъ Кононь-Зотовъ“ и „Капитанъ Кернь“.



4

Спасательное судно для подводныхъ

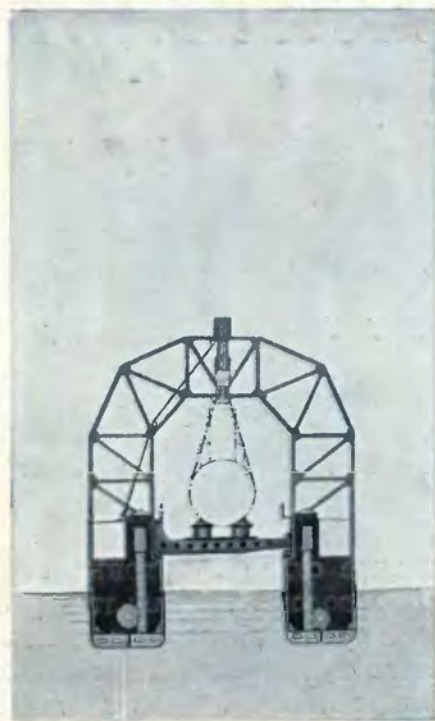


Наружный видъ.

лодокъ Балтійскаго моря „Волховъ“.



Видъ съ носа
(видъ съ кормы одинаковъ)



Поперечный разръзъ съ под-
нятой лодкой

СПАСАТЕЛЬНОЕ СУДНО „ВОЛХОВЪ“.

ГЛАВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ:

Полная длина.	315 футъ.	Наибольшій вѣсъ поднимаемыхъ подводныхъ лодокъ.	1000 тоннъ.
Ширина.	61 „	Наибольшая глубина, съ которой могутъ быть подняты подводныя лодки . . .	30 м. саж.
Осадка.	12 „	Продолжительность подъема . . .	не болѣе 2 час.
Водоизмѣщеніе.	2400 тоннъ.	Скорость хода.	10 узловъ.
		Раіонъ плаванія.	до 3000 м. миль.

Спасательное судно „Волховъ“ строится по проекту Путиловскаго Завода, разработанному совмѣстно съ германскимъ заводомъ „Говальдтсверке“ въ Килѣ.

Назначеніе судна—быстрый подъемъ затонувшихъ подводныхъ лодокъ, а также докированіе и ремонтъ ихъ.

Типъ этого судна, совершенно новый въ Россіи, представляетъ изобрѣтеніе германскаго инженера фонъ Клитцингъ, которымъ былъ составленъ проектъ прототипа „Волхова“ — германскаго спасательнаго судна „Вулканъ“. Въ сравненіи со своимъ прототипомъ, „Волховъ“ представляетъ по своимъ техническимъ особенностямъ существенный шагъ впередъ, главнымъ образомъ вслѣдствіе замѣны паровыхъ машинъ двигателями внутренняго сгоранія (Дизель-моторами).

Изъ-за особенности своего назначенія, „Волховъ“ имѣетъ весьма оригинальный видъ и конструкцію, а именно—онъ какъ-бы состоитъ изъ двухъ рядомъ поставленныхъ судовъ, разстояніе между которыми составляетъ 28 футъ. Оба судна соединены общими бакомъ и ютомъ, а также спеціальными жесткими носовыми и кормовыми надводными соединеніями. Въ средней части, надъ обоими судами возвышаются че-

тыре двойныя аркообразныя фермы, высотой 60 футъ надъ поверхностью воды, укрѣпленныя основаніями на обоихъ судахъ. Фермы эти предназначены для подвѣшиванія на нихъ талей для подъема и докированія подводныхъ лодокъ; самый подъемъ производится съ помощью четырехъ громадныхъ электрическихъ лебедокъ.

Надъ прорѣзью, между внутренними бортами обѣихъ половинъ судна, имѣются особой конструкціи поперечные бимсы. Каждый бимсъ шарнирно соединенъ съ одной половиной судна, благодаря чему можетъ устанавливаться либо вдоль внутренняго борта этой половины судна, либо надъ прорѣзью, поперекъ нея, опираясь на бортъ другой половины судна при помощи особаго упорнаго устройства. Первое положеніе бимсы имѣютъ во время подъема подводной лодки; когда-же лодка уже поднята на таляхъ, то бимсы ставятъ во второе положеніе и опускаютъ лодку на киль-блоки, установленные на бимсахъ. Въ такомъ положеніи подводная лодка можетъ быть или доставлена въ ближайшій портъ, или-же отремонтирована собственными средствами „Волхова“, для чего на послѣднемъ устроена специальная кузница и механическія мастерскія.

Кромѣ того, спасательное судно имѣетъ оборудованія, помѣщенія и спеціальныя устройства для снабженія подводныхъ лодокъ всѣми нужными имъ запасами (нефть, прѣсная вода, сѣрная кислота, мины, сжатый воздухъ, заряженные аккумуляторы и т. д.). Для полученія сжатого воздуха, необходимаго для водолазныхъ работъ, для минъ Уайтхеда, пневматическихъ сверлъ и молотковъ, на „Волховѣ“ имѣются электрическіе компрессора большой мощности. Для откачиванія воды изъ спасаемыхъ судовъ установлены двѣ спасательныя помпы, изъ которыхъ каждая откачиваетъ въ часъ 3.000 тоннъ воды.

Главныя машины спасательнаго судна — два реверсивныхъ Дизель-мотора новѣйшей конструкціи, общей мощностью въ 1200 эфф. силъ, расположены по одной на каждой половинѣ судна. При помощи фрикціонныхъ муфтъ этими моторами можно приводить въ движеніе, по желанію, либо гребные винты судна, либо динамо-машины, снабжающія токомъ всѣ подъемныя и другія электрическія установки „Волхова“.

Кромѣ главныхъ Дизель-моторовъ, имѣются еще два вспомогательныхъ Дизеля, по 80 эфф. силъ каждый, соединенныхъ съ особыми динамо-машинами, которыя снабжаютъ токомъ электрическія установки судна на случай бездѣйствія главныхъ Дизель-моторовъ или при работѣ послѣднихъ на гребные винты.

Для отопленія судна и приведенія въ движеніе нѣкоторыхъ вспомогательныхъ механизмовъ имѣется вспомогательный котель.

Судно будетъ снабжено радіотелеграфной станціей.

Жилыя помѣщенія разсчитаны какъ на постоянный составъ экипажа „Волхова“, такъ и на шестьдесятъ человѣкъ команды со спасенной лодки. Для помѣщенія пострадавшей команды спасенной лодки имѣется лазаретъ на тридцать коекъ.

Въ виду особыхъ условій службы судна, послѣднее будетъ снабжено значительнымъ количествомъ шлюпокъ, въ числѣ которыхъ будутъ два паровыхъ барказа и два моторныхъ развѣздныхъ катера.

Двигатели внутренняго сгорания для спасательнаго судна (четыре Дизель-мотора) строятъ Рижскій Чугунно-Литейный и Машиностроительный Заводъ, бывшій ФЕЛЬЗЕРЪ и К°.

8

Все электрическое оборудование спасательного судна изготовляется заводами „Всеобщей Компании Электричества“.

ВЫСОЧАЙШИМЪ приказомъ отъ 24-го іюня 1913 года спасательное судно „Волховъ“ зачислено въ списки судовъ флота, въ классъ транспортовъ Балтійскаго Моря.

Первые килевые листы спасательного судна были установлены на стапель 12-го ноября 1912 года. Съ тѣхъ поръ и до изготовленія судна къ спуску, т. е. за двѣнадцать мѣсяцевъ, установлено на мѣсто 67.200 пудовъ матеріала по корпусу и дѣльныхъ вещей, что составляетъ въ среднемъ 5.600 пудовъ въ мѣсяць. Готовность корпуса судна составляетъ по вѣсу, въ моментъ спуска, 72⁰/₁₀₀. Вполнѣ законченъ постройкой „Волховъ“ будетъ весной 1914 года.
