



Таких
любит
море

КАВАЛЕР МОРСКОГО МИНИСТЕРСТВА

Необычным был этот осенний день для художника Константина Александровича Вещилова. После долгой и обстоятельной беседы с самим морским министром Иваном Александровичем Григоровичем он согласился на предложение стать художником Морского Министерства и выполнять его отдельные заказы. Константин Александрович, как пейзажист успел уже стать лауреатом ряда художественных выставок, что принесло ему известность и признание. Это, в конечном счёте и стало определяющим фактором в выборе Адмиралтейства, поскольку должность художника Морского Министерства с 1904 по 1911 годы оставалась вакантной после гибели В. Верещагина на броненосце «Петропавловск» во время русско – японской войны.



Погружённый в размышления о своём новом назначении, художник направился домой на Петроградскую сторону, где проживал. Внезапно его думы прервал неожиданный оклик:

«Костя, ты!» Повернувшись, он увидел своего старого товарища со времён студенчества в Академии Художеств – Якова Андреевича Чахрова.

«Вот так встреча! Живём в одном городе, а не виделись тысячу лет!

«Знаю про твои успехи, старик. Выставляешься, работаешь!» - восторженно говорил Яков.

«Стараюсь. Да, кстати, можешь меня поздравить, только что стал штатным художником Морского Министерства. Буду писать батальные сцены».

«Здорово! Там тем превосходных много».

«Ну, а ты?» - спросил коллегу Константин, вроде бы тоже малюешь? Я помню твою картину «Повстречались».

«Да, Костя, я нашему делу не изменяю. Открыл художественную студию, даю уроки рисунка, композиции, живописи начинающим. Ты помнишь то славное время, когда мы жили у нашего учителя – Ильи Репина, дом которого был открыт для всех?»

«Конечно, разве такое забудешь. Как заботливый отец - Илья Ефимович всех нас поставил на ноги. Ещё и сейчас руководствуюсь его афоризмом: Смотрите больше, рисуйте дольше, пишите проще!»

«Да, да, ещё он часто любил повторять: Чувство меры! Чувство меры!»

«А как мы – восемь его учеников и сам Репин создавали большую картину «Постановка натуры в мастерской И. Репина в Академии Художеств?»

«Помню, помню Костя. Рисовали самих себя, разделившись, кто кого будет изображать. Вышло замечательно.»

Друзья ещё долго предавались дорогим воспоминаниям, пока не подошли на Ждановскую набережную, к дому К. Вещилова.

22 ноября 1911 года Константин Александрович Вещилов зачисляется на действительную службу по Морскому Министерству. Первой его работой на морскую тему стала картина «Прорыв крейсеров «Аскольд» и «Новик» в бою у Шандунга 28 июля 1904 года.» Художнику пришлось подробно исследовать событие прошедших лет, чтобы воссоздать его на полотне, прочитать о особенностях главного «персонажа» картины – бронепалубного крейсера «Аскольд» - «любимца» адмирала Макарова, единственного корабля того времени, имеющего пять труб.

Крейсер «Аскольд», командиром которого был Николай Карлович Рейценштейн, вместе с другим кораблём «Новик» решился на прорыв сквозь японскую эскадру, когда отряд русских броненосцев возвратился в Порт – Артур. В жестоком бою команда крейсера проявила стойкость и героизм, но корабль получил серьёзные повреждения и потери личного состава.

Эта картина имела успех, и Константину Александровичу поручили создать большое полотно «Уход эскадры вице – адмирала З. П. Рожественского» для украшения вестибюля Адмиралтейства.

Художник пользовался особым вниманием и расположением самого морского министра И. К. Григоровича. Известность и одобрение получили и другие картины - «Отражение минной атаки под Порт – Артуром броненосцем «Цесаревич», «Стоянка военных судов в Порт – Артуре», «Эскадра генерала Небогатова».

В 1912 году К. Вещилову присваивается чин титулярного советника, он становится кавалером ордена Анны 2-й степени (1913 г.), ордена Владимира 4-й степени (1916 г.)

Конечно, Константин Александрович не ограничивал себя только созданием морских полотен, он, будучи разносторонним художником, писал картины на темы русской и античной истории. В марте 1911 года представил первые работы на международную выставку современного искусства в Риме. В следующем году вместе с другом Г. Гореловым работал на Капри у М. Горького, путешествовал по Палестине и Египту.

К мастеру кисти – К. А. Вещилову, как нельзя лучше подходят слова его знаменитого учителя И. Е. Репина:

«Искусство любит беззаветную храбрость в художнике, безграничную дерзость его в искании новых очарований и новых откровений в безграничном мире красоты и поэзии. Оно не простит автору ошибки, но никогда не простит скуки и холодности работы.»

Константин Александрович действительно был дерзок и неутомим в своём творческом поиске, открывая всё новые и новые грани неиссякаемого таланта, но не принял приход социалистического строя, эмигрировал за границу; живя то во Франции, то в Италии и, наконец, окончательно поселился в Америке. Долгое время его имя, как «невозвращенца» было забыто и лишь в музеях на родине сохранились в запасниках его картины и эскизы. Так в Русском музее (именовавшемся музеем Александра III) находится картина «Стенька Разин бросает за борт персидскую княжну», портреты – зарисовки Ленина и Троцкого, сделанные во время работы Конгресса II Коминтерна, дореволюционные иллюстрации в «Живописном обозрении Санкт – Петербурга», «Огонёк», «Родина и Солнце России». В год окончания Петербургской Академии Художеств К. Вещилов представил свою картину «Иоанн Грозный после Казанских побед».

Другие работы при жизни художника (а умер он в 1945 году) экспонировались в известных международных галереях «Шарпентье» в Париже и нью – йоркской «Метрополитен».

ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ЖИВЯ ЗА ГРАНИЦЕЙ, К. ВЕЩИЛОВ ОСТАВАЛСЯ В ДУШЕ НАСТОЯЩИМ РУССКИМ ПАТРИОТОМ, КОТОРОМУ БЫЛА НЕБЕЗРАЗЛИЧНА СУДЬБА РОССИИ.

Примечание: Чахров Яков Андреевич (1875 – 1942) – художник, ученик И. Репина, умер в блокадную зиму в Ленинграде

СУБМАРИНА «СТЕНЬКИ РАЗИНА»

У экипажа подводной лодки «Тюлень» Черноморской Бригады ПЛ отдых на берегу был частым и продолжительным. Моряки – подводники, ходившие в походы на ней, более десятка часов находились в тесных отсеках, дышали отработанным за это время воздухом, так как ещё не существовало

устройств его регенерации, поэтому всегда возвращались на базу с сильной головной болью. Однако, отдохнув и сняв напряжение, снова уходили на опасные во всех отношениях задания: вели разведку морских коммуникаций, прикрывали главные силы флота, рвались в бой с германо – турецкими кораблями.



Старший лейтенант Черноморского флота, командир подводной лодки «Тюлень», Михаил Александрович Кितिцын, взявший с боя в плен турецкий транспорт «Родосто» в 6.000 тонн и приведший его в Севастополь. (См. «Отклики войны»).

Любимцем всего экипажа подводной лодки «Тюлень» являлся её командир – старший лейтенант Кितिцын Михаил Александрович, а любили его за смелость и решительность, надёжность, когда в нужный момент он принимал единственно верное решение, позволявшее сохранить людей и корабль. Правда, иногда мешала излишняя горячность и какая – то необыкновенная тяга к боевым подвигам, за что и прозвали его на лодке «Стенькой Разиным».

Сегодня на отдыхе Михаил Александрович был неразговорчивым и задумчивым как никогда. Заметившие необычное, офицеры переговаривались между собой:

«Что это с ним? Наш Стенька Разин какой – то не такой, видать задумал что?»

Одна единственная мысль сейчас не давала Михаилу Александровичу покоя, и лелеял он её уже давно. Очень хотелось ему захватить вражеский приз и чем больше об этом думалось, тем сильнее она его охватывала.

22 сентября 1916 года подводная лодка «Тюлень» ушла в очередное дежурство. Запас хода позволял ей дойти до пролива Босфор, хотя день уже клонился к вечеру. Сумерки ещё не окутали море, поэтому в перископ пока различались морские дали, и Михаил Александрович, приныкший к нему, вдруг заметил силуэт вражеского корабля, выходящего из пролива. План предстоящего боя был разработан прежде, чем лодка всплыла с перископной глубины. Укрывшись за подвернувшимся кстати островком и убедившись в отсутствии других кораблей противника, командир «Тюленя» приказал открыть беглый огонь с расстояния 5 – 6 кабельтовых. Отдельные выстрелы подводников поразили цель – на турецком пароходе (а им был «Родосто») начался пожар, но не смотря на это, враг тоже открыл огонь.

Артиллерийская дуэль подводной лодки и парохода продолжалась около часа, однако, вражеские снаряды ложились неточно. Вот управляющий огнём на «Тюлене» лейтенант Г. М. Краузе громко прокричал:

«Последний снаряд!»

И тут незамедлительно прозвучала команда командира лодки:

«На абордаж!»

У Михаила Александровича молнией промелькнуло в голове:

«Вот тот желанный миг, к которому я долго стремился!»

Лодка, повинаясь поворотам руля, подошла к пароходу с опущенными кранцами и встала борт о борт. Первым бросился на приступ, ухватив болтавшийся с борта парохода какой – то конец, старший офицер лейтенант Маслов, а за ним пошла призовая команда с «Тюленя» в составе ещё двух офицеров и двадцати матросов.

Надстройки «Родосто» горели, чёрный дым окутывал всё вокруг. Едва Маслов ступил на палубу парохода, как замер от изумления: перед ним стояла шеренга шести немецких офицеров, вытянувшихся во весь рост и держащих в левой руке свои кортики, как знак сдачи в плен. Яркое зарево пожара отражалось на их испуганных лицах.

Вскоре офицеры и команда были арестованы, пожар на пароходе потушен и даже исправлены повреждения в машинном отделении. Михаил Александрович назначил лейтенанта Маслова командовать пароходом и вести его в Севастополь.

Необычное зрелище представилось собравшимся торжественно встретить победителей боя: впереди шла подводная лодка «Тюлень» с построенной на палубе командой, за ней – с развевающимся на мачте Андреевским флагом - приз – пароход «Родосто», сопровождаемый эсминцем «Быстрый», который выслал Командующий для встречи лодки.

Бывший командир парохода «Родосто» - немецкий офицер ещё долго не мог прийти в себя и поверить в то, что его корабль захватила в плен небольшая подводная лодка.

За проявленную при захвате парохода «Родосто» отвагу весь экипаж подводной лодки «Тюлень» был награждён, а командир удостоился Георгиевского оружия.

Наконец – то, сбылось так долго переполнявшее душу Михаила Александровича Кितिцына желание, и он опять рвался в бой, а пока экипаж предавался отдыху на берегу, кто – то из матросов затянул в честь любимого командира - «Стеньки Разина» старую песню:

«Из – за острова на стрежень,
на простор речной волны,
Выплывают расписные
Стеньки Разина челны...»

P.S. Около двух лет М. А. Кितिцын командовал «Тюленем», в Первую мировую войну лодка отправила на дно 5 турецких пароходов, более 30 парусников и шхун, захватив 3 судна, в том числе и «Родосто».

ЗЕЕМАН ПОПОВ

«Как орёл с вершины гор через мирт и тополь.
Смотрит гордо на Босфор чуткий Севастополь.
Орудийные замки стынут в блеске стали,
не покажутся ль дымки в сизовой дали.»

.....

В. Воинов «Скоро ль?»

Как бы продолжая строки этого старого стихотворения, для города на Чёрном море наступали серьёзные испытания. Последовавший в марте 1854 года официальный разрыв отношений России с Англией и Францией, принявших сторону Турции, означал начало военных действий. Севастополь блокировал мощный англо - французский союзный флот, состоящий помимо парусных судов, из кораблей нового класса – паровых винтовых и колёсных. Соотношение сил складывалось явно не в пользу Черноморского флота. Появление у России кораблей с паровым двигателем, с одной стороны, принималось, как прогресс, с другой – в душе истинных моряков, отдающих первенство парусам, таких, как вице – адмиралы В. А. Корнилов и П. С. Нахимов, руководивших в эти дни обороной Севастополя, вызывало к ним некоторое недоверие. Однако, ещё в боях с турками, так и позднее, оказалось, что именно пароходы и пароходы – фрегаты показали себя с лучшей стороны и сыграли важную роль в защите города.



Оба адмирала склонились над донесением разведывательных данных, полученных в результате смелой вылазки капитана – лейтенанта Андрея Александровича Попова на пароходе – фрегате «Эльбрус».

«Да, Владимир Алексеевич, - обратился П. Нахимов к Корнилову, - даже не беря во внимание число парусных кораблей, стоящих сейчас против нас, количество паровых винтовых и колёсных, весьма превосходит наше. А ведь именно те немногие у нас осуществляют отдельные вылазки в стан врага, занимаются перевозками войск, переброской гарнизонов с укреплений береговой линии.

Конечно, всё это благодаря смелости и умению их командиров. Смотрите, наш офицер по особым поручениям – Андрей Попов, ведь молодец какой, флот полюбил с малолетства, пошёл по стопам отца – Александра Андреевича, крейсировал к турецким берегам на пароходах – фрегатах «Тамань» и «Эльбрус», турок топил, занимался разведкой Босфора, западного побережья Чёрного моря и устья Дуная, а нынче, всякий раз при появлении неприятеля выходит к нему навстречу распознать намеренья вражьи.»

«Полностью согласен с вами, Павел Степанович, но следует отдать должное и тому, с какой настойчивостью вы отрабатываете действия и взаимодействия пароходов – фрегатов, которые в условиях нынешней блокады просто незаменимы.

А что если для выполнения особо важного задания – получить в Одессе нужные для снабжения гарнизонов грузы, мы остановимся на капитане – лейтенанте Андрее Попове?

Что вы на это скажете?» - вопросительно посмотрел на П. Нахимова В. Корнилов.

«Если откровенно, Владимир Алексеевич, берегу я их – командиров пароходов и пароходов – фрегатов. А Попов не подведёт, выполнит любое задание», - ответил П. Нахимов.

Пароход – фрегат «Тамань» капитана – лейтенанта А. Попова под покровом ночи, без сигнальных огней, прошёл незамеченным среди неприятельских кораблей, добрался до Одессы, загрузился, а затем прибыл в Николаев, на обратном пути уничтожил торговое судно и благополучно прибыл в осаждённый Севастополь.

Одних мужества и смелости при таких дерзких вылазках было недостаточно, требовалось умелое управление кораблём; гребные колёса, вал, котлы которого находились выше ватерлинии и были хорошей мишенью для врага, паровая машина вследствие своей громоздкости занимала много места, а удлинение носа и кормы с целью установки вооружения, сильно ухудшали мореходные качества, даже при наличии некоторой парусности.

Флот жил, Севастополь продолжал сражаться, но 31 августа 1855 года по Высочайшему повелению все имеющиеся у осаждённых пароходы – фрегаты были затоплены на рейде, чтобы не достаться неприятелю.

А. Попов, как и другие моряки Черноморского флота, уже на суше участвовали в обороне города. Он занимался укреплениями Севастополя, бонового заграждения, готовил брандеры, руководил установкой морских орудий на бастионы. Был даже ранен при вражеском обстреле.

За боевое отличие в Крымской кампании получил ордена и удостоился Золотого оружия с надписью «За храбрость», звания капитана 1 ранга.

А ВПЕРЕДИ БЫЛА ВЕРНАЯ СЛУЖБА РОССИИ, ПУТЬ ОТ ЗЕЕМАНА ДО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ – СОЗДАТЕЛЯ НОВЫХ БРОНЕНОСЦЕВ И ЗНАМЕНИТЫХ «ПОПОВОК», АДМИРАЛА, ПОЛУЧИВШЕГО ЗВАНИЕ ПОЧЁТНОГО ЧЛЕНА КОРОЛЕВСКОГО ИНСТИТУТА КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ В ЛОНДОНЕ.

ПРИМЕЧАНИЯ: Зеeman или зейман - человек, знающий мореплавание, от голландского «Zee – man, «морской человек».

ПИОНЕР МИННОГО ОРУЖИЯ

Английский фрегат «Merlin» медленно продвигался вперёд, в его задачу входила разведка расположения береговых батарей Кронштадтской крепости и количества русских военных кораблей в заливе. Вдруг послышался сильный удар, часть команды со страхом бросилась на палубу, и в течении некоторого времени продолжалась суматоха, поплавки были сброшены в воду, а бок судна получил течь, были сломаны бимсы и пояса, побита посуда, и всё, что было внутри корабля, сильно перемешалось, почти все мачты сломаны, и корабль спасся только лишь чудом.

Тогда в 1855 году английские моряки ещё не знали о русских подводных гальванических ударных минах, применённых впервые в мире во время боевых действий на Балтике. Лишь несколько позднее они назовут их «адскими машинками» после подрыва ещё трёх кораблей.

Вместе с военными инженерами эти гальванические мины конструировал и устанавливал Б. Якоби, бывший ученик и продолжатель электротехнических опытов знаменитого учёного Павла Львовича Шиллинга (1786 – 1837) – пионера минного оружия и изобретателя электрической мины.

Осенью 1812 года жители Петербурга стали свидетелями удивительного зрелища – подрыва первой электрической мины. Её подрыв произвёл сам изобретатель П. Шиллинг, сближая на берегу концы медного провода, соединённого с гальванической батареей и протянутого под воду. Такие взрывы, только подземные, прозвучали и в столице.

П. Шиллинг был членом – корреспондентом Петербургской и ряда европейских научных академий, являясь одновременно физиком и востоковедом, криптографом и литографом, создателем электрического запала и первого в мире практического электромагнитного телеграфа, другом поэта А. Пушкина.

Проведя серию испытаний своей мины в различных условиях, он добивался принятия её на вооружение русских сапёрных войск. Новшеством изобретения стали электромагнитный запал и подводный кабель с гибким и герметичным покрытием. В 1813 году П. Шиллинг получает чин штабс – капитана 3 -го Сумского гусарского полка, а в следующем году принимает участие в решающих боях с наполеоновскими войсками. Награждается саблей с надписью «За храбрость». Однако, применить свою мину на полях сражений Шиллингу не пришлось, так как война с Наполеоном носила маневренный, а не позиционный характер.

Изобретатель постоянно совершенствовал мину, испытывал её во Франции, затем на полигоне под Красным Селом в присутствии императора Александра I.

Большую роль в дальнейшем применении гальванической мины для военных целей сыграло знакомство П. Шиллинга с командиром гвардейского сапёрного батальона К. Шильдером (1785 – 1854). В «адском редуте» под Красным Селом проводились испытания различных способов применения запальной системы Шиллинга, на которых присутствовал сам Николай I и члены Военно – учёного комитета. Они превзошли все ожидания, пройдя весьма успешно. Электрическая мина была принята на вооружение русской армии, а в 1834 году приняли и подводную мину.

Всё это послужило развитию электро-минного и электротехнического образования. В 1874 году впервые был организован Минный офицерский класс в Кронштадте.

В дни героической Севастопольской обороны именно благодаря электрическим минам П. Шиллинга велась беспрецедентная подземная война, показавшая всему миру превосходство русских минёров. Минные

заграждения, впервые использованные русским флотом в Крымскую войну, обеспечили оборону подступов к Кронштадту и другим портам. Страх перед ними сковывал действия англо – французского флота.

Жаль, что дальнейших результатов своей огромной работы П. Шиллингу не довелось увидеть, он умер в 1837 году, но вечную признательность своего Отечества он заслужил по праву.

ТОРПИЛЬЕРЫ И.ВИНОГРАДСКОГО

Море грохочет и бьётся о борт.
Отряд миноносок уходит в поход.
Флагман ведёт за собой корабли,
И берег родной остался вдали.

К началу Русско – японской войны 1904 - 1905 годов корабли Сибирской флотилии обеспечивали выполнение задач по морской обороне Владивостока. Владивостокский отряд миноносцев совершал смелые рейды с целью нарушения морских перевозок у берегов Японии. За время с начала войны до Цусимского сражения миноносцы Сибирской флотилии захватили и уничтожили до сорока японских торговых и рыболовецких судов. Эти потери явились весьма ощутимыми для каботажного флота Японии, вызывая раздражение и головную боль у морского министерства.

Ранним туманным утром японская рыболовная шхуна, наконец, достигла родных берегов, проведя двое беспокойных суток в напряжённом рискованном плавании к острову Хоккайдо. Находившиеся на её борту рыбаки всё ещё испытывали нервное потрясение после встречи с неизвестным русским миноносцем, который уже потопил две японские шхуны, экипаж ещё одной – большой «Орангута Мару» был пересажен на пришедшее сейчас в порт Хакодате, отпущенное русскими судно.

Японский унтер – офицер запаса Китахара, разделивший с рыбаками этот печальный рейс, ступив на берег, срочно направился в форт Горикаку крепости Хакодате. Прослуживший в армии не один год, он с присущей японским офицерам дисциплинированностью, спешил исполнить просьбу командира русского миноносца – передать небольшой конверт коменданту крепости генералу Марумацу.

Вот вдали показались мощные укрепления форта в виде пятиконечной звезды, его орудия прикрывали город Хакодате – морские ворота Японии. Город располагался на юго – западной оконечности острова, южнее находился Сангарский залив (Цугару), а на востоке – Тихий океан.

Проведя несколько томительных минут в ожидании коменданта крепости и предполагая, что содержимое передаваемого конверта сулит одни неприятности, Китахара усилием воли подготовил себя к этой встрече.

«Господин Марумацу – доно, мне велено передать вам это», - бывший унтер – офицер преклонил голову и передал генералу конверт.

Марумацу брезгливо взял его и с удивлением посмотрел на Китахару. Уже по форме обращения к нему генерал понял, что этот запасник хочет сообщить плохие новости.

В конверте оказалась только небольшая визитка с вензелями, изготовленная из хорошей плотной бумаги, а на ней – красивой славянской вязью было написано:

< КАПИТАН 2 РАНГА – ВИНОГРАДСКИЙ ИЛЬЯ АЛЕКСАНДРОВИЧ –
КОМАНДИР ОТРЯДА МИНОНОСЦЕВ СИБИРСКОЙ ФЛОТИЛИИ >

«Что это такое, чёрт побери?! Откуда?» - содрогнулся от ярости генерал Марумацу.

Переждав немного, когда комендант успокоится, Китахара, стараясь говорить спокойно, начал свой рассказ:

«Мы шли без груза из порта Онисика в Сасебо, как вдруг были остановлены внезапно появившимся русским миноносцем. Миноносец буксировал другую большую шхуну, насколько я помню, «Орангута Мару», очевидно захваченную ранее. Нам приказали принять на борт весь её экипаж и следовать дальше. Командир русского эсминца, узнав, что я бывший офицер, вручил мне этот конверт и наказал передать его вам.»

«Это возмутительно! Что делает наш блистательный Императорский флот, позволяя русским свободно совершать рейдерские захваты у наших берегов? Адмирал Камимура наверно забыл о храбрости полководца Кимуры Сигэнари и должен наказать наглых русских!» - снова повысил свой голос комендант.

Несколько ранее, загрузившись углём в бухте Ольга, преодолев морскую непогоду с прибрежными туманами, частыми в этих краях в летнее время, возвратился во Владивосток флагманский миноносец № - 203 под командой капитана 2 ранга И. Виноградского, буксируя захваченный в ходе рейда знатный «приз» - большую шхуну «Орангута Мару». Другие миноносцы № - 205 и № - 206, совершавшие вместе с флагманом 15 июня 1904 года поход к берегам Японии, вернулись благополучно в базу.

Собрав командиров двух других миноносок, капитан 2 ранга И. Виноградский обратился к ним:

«Ну, что, господа! Благодарю вас за успешный поход, принёсший нам ещё и добычу. Помимо рыбьего жира, риса и рыбы у нас сейчас есть хорошая шхуна, которая пойдёт, я уверяю вас, по немалой цене. Как деньги будем делить? А, командиры? Не кажется ли вам, это напоминает далёкие пиратские времена? Наши успешные набеги произвели настоящий переполох у японских каботажников, отрадно, господа! Если дело пойдёт так и дальше, оставим без снабжения всё западное побережье Японии.»

Эти слова, произнесённые командиром отряда миноносцев, не без бравады, действительно отражали сложившуюся ситуацию, хотя основные битвы Русско – японской войны были ещё впереди.

Каждый выход миноносцев, называемых торпильерами (от фр. torpilleur – миноносец), поскольку строились они во Франции ещё в 1886 году по чертежам известного французского кораблестроителя Огюста Нормана и имевшие слабое вооружение – торпедные аппараты и 47 – мм пушка Гочкиса, мог стать роковым в случае встречи с более сильным противником. Матросы, служившие на них, называли эти корабли «собачками». Трудно было справляться «торпильерам» с высокой океанской волной, хотя при спокойной воде они развивали приличную скорость. Одно хорошее свойство у миноносцев всё – таки нашлось – особо прочный корпус: подобно ледоколу могли колоть лёд, а при таране – разрезать пополам вражеское судно – транспорт, либо другое – по соизмеримой величине.

Ходить в море на таких кораблях – дело опасное и рискованное, недаром офицеры «торпильеров» постоянно носили на руке браслеты с надписью:

«МИННЫЙ ОТРЯД. ПОГИБАЮ, НО НЕ СДАЮСЬ!»

Мужества капитану 2 ранга Илье Александровичу Виноградскому было не занимать. На Дальний Восток его перевели с Балтийского флота в связи со сложной обстановкой перед началом Русско – японской войны. Он успел уже поучаствовать в китайских событиях 1900 – 1901 годов, за что получил золотую саблю «За Храбрость» и медаль. В сентябре 1904 года отличился в Корейском заливе, сражаясь с японцами, награждён орденом св. Георгия 4 - й степени. В 1909 году произведён в капитаны 1 ранга. Однако, жизнь этого мужественного морского офицера оказалась слишком короткой, ещё на службе он тяжело заболел и вскоре умер (1910). Многочисленные награды смельчака, а среди них – орден Почётного легиона кавалерского креста, японский орден Восходящего солнца и другие ордена и медали, возможно, сохранили его бессарабские потомки, но уже навечно именем офицера назван мыс в устье Уссурийского залива.

Примечания: Суффикс – «доно» используется в японском языке при обращении к офицеру, а также при сообщении плохих новостей.

Кимура Сигэнари – военначальник, отличавшийся легендарной храбростью.

У офицеров и команд минных отрядов существовало «Призовое правило» - захваченные японские суда продавались, и большая часть денег распределялась между всеми.

Во Владивостокский отряд входили также миноносцы и другой постройки.

9 июля 2018 года

Вячеслав Прытков.