

МЕСТЬ за «Петропавловск»

Сергей Балакин

Какой российский военный корабль нанес врагу наибольший ущерб за всю более чем трехвековую историю отечественного флота? Подозреваю, что за пределами узкого круга профессионалов мало кто сможет ответить на этот вопрос правильно. И еще большее замешательство вызовет просьба назвать фамилию командира этого корабля.

Не будем томить читателя: корабль этот — минный транспорт «Амур», а фамилия его командира — Иванов. Точнее, Иванов 6-й — так она значилась в списках Российского императорского флота 120 лет назад...

Подрыв на японской мине флагманского броненосца «Петропавловск» вместе с командующим флотом вице-адмиралом С. О. Макаровым и большинством офицеров его штаба произвел на моряков порт-артурской эскадры удручающее впечатление. Вынужденно вступивший в командование эскадрой контр-адмирал В. К. Витгефт к роли флотоводца оказался не готов. Пассивность российского флота позволила противнику начать высадку своих войск на Ляодунский п-ов, что неизбежно влекло за собой блокаду Порт-Артура с суши.

Поскольку перевес японцев в силах к апрелю 1904 г. стал неоспоримым (в Порт-Артуре полностью исправными оставались лишь два броненосца), командующий Объединенным флотом адмирал Того разделил 1-й боевой

отряд на две бригады, которые, сменяя друг друга, несли постоянное дежурство в непосредственной близости от крепости. Японцы уверовали в то, что им ничто не угрожает, и ежедневно следовали одним и тем же маршрутом. Этого не могли не заметить русские наблюдатели. Появился хороший шанс отомстить за «Петропавловск». Первым проявил инициативу командир минного транспорта «Амур» капитан 2-го ранга Федор Николаевич Иванов. Он обратился к Витгефту с предложением выставить на пути вражеских кораблей минное заграждение. Адмирал долго колебался, опасаясь, что постановка мин за пределами трехмильной зоны территориальных вод может привести к «международным осложнениям», но в итоге согласился. После нескольких совещаний с участием начальника «подвижной и минной

Подрыв японских броненосцев «Хацусэ» и «Ясима» на русских минах 2 мая 1904 г. Худ. И. Деметьев, ЦВММ



Командир минного транспорта «Амур» капитан 2-го ранга Федор Николаевич Иванов

обороны» контр-адмирала Лоцинского Виттефт выдал командиру «Амура» предписание выставить заграждение из 50 мин в 8–9 милях от входа в гавань, то есть на расстоянии 5–6 миль до ближайшего берега.

Однако с помощью пеленгов, взятых одновременно с нескольких наблюдательных постов, выяснилось, что путь движения японских кораблей проходит на 2–2,5 мили мористее. Иванов сообщил об этом в штаб командующего, но Виттефт в категоричной форме не разрешил ставить мины дальше 9 миль от входа — нельзя, мол, столь явно нарушать международное морское право. Упорство адмирала поистине удивительно, так как указанное им место минной постановки все равно находилось за пределами территориальных вод. Не говоря уже о том, что японцы с первого дня войны не считались с международным правом (достаточно вспомнить хотя бы их действия в корейском порту Чемульпо)...

Благоприятный момент для минной постановки предстался 1 мая 1904 г. (здесь и далее все даты указываю по старому стилю). В этот день японский блокирующий отряд под флагом контр-адмирала Дэва отошел достаточно далеко в море, а между ним и берегом образовалась завеса из густого тумана. Посчитав, что выход русских кораблей японцы не заметят, в 14:25 контр-адмирал Виттефт приказал поднять на мачте флагманского броненосца «Севастополь» сигнал: ««Амур» идти по назначению. Идти осторожно».

Минный транспорт «Амур» сопровождало шесть миноносцев, четыре из которых должны были очистить фарватер от мин и шли парами впереди, буксируя тралы. Но из-за желания достичь места постановки как можно быстрее, пока туман не рассеялся, капитан 2-го ранга Иванов 6-й приказал миноносцам увеличить ход с пяти-шести узлов до десяти. Увы, тралы не выдержали и один за другим лопнули. По логике, «Амуру» следовало бы возвращаться назад. Несомненно, именно так распорядились бы все вышестоящие порт-артурские начальники. Но из-за плохой видимости те были не в курсе происходящего. И Иванов 6-й решил рискнуть, проигнорировав все приказы. Он, не считаясь с возможностью напороться на мину, увеличил скорость до 17 узлов и устремился вперед, на зюйд. Удалившись от берега на две мили дальше, чем значилось в приказе Виттефта, «Амур» начал минную постановку. Все прошло удачно: 50 мин встали в одну линию длиной 12,5 кабельтова на расстоянии 10,5–11 миль от Золотой горы, то есть там, где обычно проходили японские корабли.

Назад «Амур» и миноносцы тоже возвращались полным ходом. Они сильно рисковали: туман постепенно рассеивался, уже отчетливо были видны дымные японских кораблей. Но операция завершилась благополучно: хотя противник тоже заметил на внешнем рейде дым, выставленное заграждение осталось для него тайной.

Бесспорно, капитан 2-го ранга Иванов 6-й проявил решительность и бесстрашие, не свойственные большинству

его порт-артурских коллег. Но, доложив о своих действиях командующему, он получил от Виттефта выговор. Неудовольствие Вильгельма Карловича понятно: кому из начальников нравится невыполнение их приказов? Командир «Амура» вообще имел все шансы попасть под суд, но последующие события полностью оправдали его самоуправство...

Победителей не судят

Один английский историк как-то сказал о Нельсоне, что тот обладал «талантом не подчиняться». А первый морской лорд адмирал Фишер, «отец дредноута» и создатель флота Владычицы морей периода ее наивысшего расцвета, изрек еще более крамольную мысль: «На войне первый принцип — не соблюдать приказов. Выполнять приказы сможет любой дурак!»

Разумеется, многим военачальникам, занимавшим высокие посты и в прежние времена, и сейчас, такие фразы не нравятся. Но как бы то ни было, случаи, когда именно невыполнение приказа приводило к победе, не так уж редки.

Когда утром 2 мая блокирующий отряд японских кораблей под флагом контр-адмирала Насибы Токиоки (броненосцы «Хацусэ», «Сикисима», «Ясима», крейсер «Касаги» и авизо «Тацута») покинул передовую базу

на о-вах Эллиот, ничто не предвещало беды. Но в 09:55 на расстоянии порядка 11 миль от русской крепости под кормой флагманского «Хацусэ» взорвалась мина; рулевое отделение корабля оказалось мгновенно затопленным. Насиба приказал изменить курс, но при выполнении поворота на мину наткнулся и броненосец «Ясима». В результате он сразу же получил крен на правый борт и дифферент на нос, а через несколько мгновений под его корпусом произошел второй взрыв... Броненосец остановился, и его окутало облако пара.

На «Хацусэ» вышло из строя рулевое управление, кроме того, был поврежден один гребной винт. По словам русских наблюдателей, «Хацусэ» «сидел как-то неестественно глубоко». Как и «Ясима», он долгое время оставался неподвижным; лишь течением его отнесло на запад. Примерно в 11:30 «Хацусэ» начал приближаться к «Ясима» и, вероятно, еще раз пересек линию минного заграждения. В 11:33 под его корпусом раздался новый взрыв, вызвавший детонацию кормовых погребов боезапаса. Вверх взметнулся столб черного и желтого дыма, рухнули за борт дымовая труба и грот-мачта, из корпуса вырвалось облако пара... Броненосец затонул за минуту, уйдя под воду кормой и высоко задрал нос.

Японцы немедленно спустили шлюпки; на авизо «Тацута» были подняты из воды контр-адмирал Насиба, командир броненосца Накао, 15 офицеров и унтер-офицеров

Минный транспорт «Амур»



и 199 матросов. Крейсер «Касаги» подобрал 16 офицеров и унтер-офицеров, а также 118 нижних чинов. Из числа спасенных три офицера и 92 матроса имели ранения, ожоги и травмы различной степени тяжести. Вместе с кораблем погибли старший офицер капитан 2-го ранга Аримори, 35 офицеров и унтер-офицеров, 445 нижних чинов и 12 вольнонаемных.

Броненосец «Ясима» оставался без движения; попытке ему пыгался оказать крейсер «Такасаго». Но несмотря на все меры вода в помещениях «Ясимы» неотвратно прибывала. К 16:40 крен корабля достиг 16,5°, и его командир капитан 1-го ранга Сакамото приказал команде покинуть судно. На броненосце спустили флаг, и экипаж перешел на крейсер «Сума». Позже «Ясима» затонула на этом же месте, в пяти милях от островка Энкантер-Рок. Потери в личном составе корабля оказались минимальными: всего четверо раненых, пострадавших в момент взрыва мины.

Официальная японская история войны на море сообщает, что шансов спасти броненосец практически не было, и об оставлении «Ясимы» экипажем повествует в высокопарных выражениях — с торжественным переносом портрета императора под звуки национального гимна, криками «банзай» и т. п. В то же время английский военно-морской атташе Пэкинхэм в своем послании в Адмиралтейство оценивал действия командира корабля далеко не лучшим образом. По некоторым данным, «Ясима» оставалась на плаву до утра следующего дня, и при более грамотных действиях экипажа корабль, возможно, удалось бы спасти... Но поскольку броненосец все же затонул, единственное, что смогли сделать японцы, так это засекретить факт его гибели. Хотя информация о потере корабля все же просочилась в прессу, точных данных на сей счет не имелось, и наши моряки даже год спустя, накануне Цусимского боя, ожидали встретить «Ясиму» в числе своих противников.

События 2 мая 1904 г. для японского военного командования стали настоящим потрясением. Еще бы, ведь линейные силы флота сократились на треть! Теперь у адмирала Того оставалось всего четыре броненосца 1-го класса, а в Порт-Артуре после завершения ремонта их станет шесть. Кроме того, на Балтике полным ходом шла комплектация 2-й Тихоокеанской эскадры, в которую, как ожидалось, войдут еще восемь броненосцев. Японии противопоставить им было нечего, кроме броненосных крейсеров. Паритет сил на море Страну восходящего солнца не устраивал, ей было необходимо безоговорочное господство, иначе обеспечить бесперебойное снабжение сухопутной армии в Маньчжурии не представлялось возможным.

Успех минной постановки «Амура» был настолько ошеломляющим, что вопрос о наказании капитана 2-го ранга Иванова 6-го за нарушение приказа отпал сам

собой: победителей не судят. Контр-адмирал Витгефт лично обратился к заместителю и главнокомандующему адмиралу Е. И. Алексееву с просьбой наградить командира «Амура» золотым оружием «За храбрость», а чуть позже представил Ф. Н. Иванова к ордену Св. Георгия 4-й степени.

Родоначальники нового класса

Корабль, принесший российскому флоту столь впечатляющую победу, по-своему уникален и заслуживает отдельного рассказа. «Амур» числился всего-навсего минным транспортом, но это потому, что официально класс минных заградителей в российском флоте появился только в 1907 г. А фактически «Амур» и однотипный с ним «Енисей» можно по праву считать основоположниками нового класса боевых кораблей — крейсеров-заградителей. Именно они стали первыми судами, предназначенными для использования мин в качестве наступательного оружия.

«Амур» был заложен на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге 7 мая 1898 г. и уже 27 октября, меньше чем через полгода, спущен на воду. 3 ноября на освободившемся стапеле заложили второй однотипный корабль — «Енисей». Его строительство тоже шло ударными темпами (что очень нетипично для отечественной промышленности), и 8 мая 1899 г. он сошел на воду. Казалось, оба корабля побьют все рекорды скорости постройки, но этого, увы, не произошло...

Прежде всего, выяснилось, что предусмотренная проектом оригинальная система автоматической постановки мин при помощи цепи с приводом от паровых брашпильей обладает рядом недостатков. От нее отказались и перешли к ручной подаче мин. Это повлекло за собой увеличение численности экипажа на 70 человек, для чего потребовались дополнительные кубрики. Пришлось удлинить полубак и добавить полуют. В качестве компенсации дополнительных статей нагрузки решили отказаться от парусного вооружения и боевых марсов на мачтах, однако этого оказалось недостаточно. Первоначальный расчет остойчивости уже не соответствовал действительности. И это едва не обернулось бедой. 3 апреля 1900 г. достраивавшийся у заводской стенки «Амур» внезапно повалился на борт, накренившись на 25°. Спешно созданная комиссия установила, что корабль имеет отрицательную метацентрическую высоту! Строительство обоих заградителей немедленно прекратили, а проект основательно переработали.

Для повышения остойчивости ширину корпуса каждого корабля решили увеличить на 0,76 м за счет

«Амур» и «Енисей»: схема из «Отчета по Морскому ведомству за 1897–1900 гг.». Любопытно, что под их названиями стоит пояснение: «Заградители»!

специальных надделок — булей. Таким образом, «Амур» и «Енисей» стали не только первыми классическими минными заградителями, но и первыми боевыми кораблями, оснащенными булями, вскоре получившими широкое распространение как система противоминной защиты.

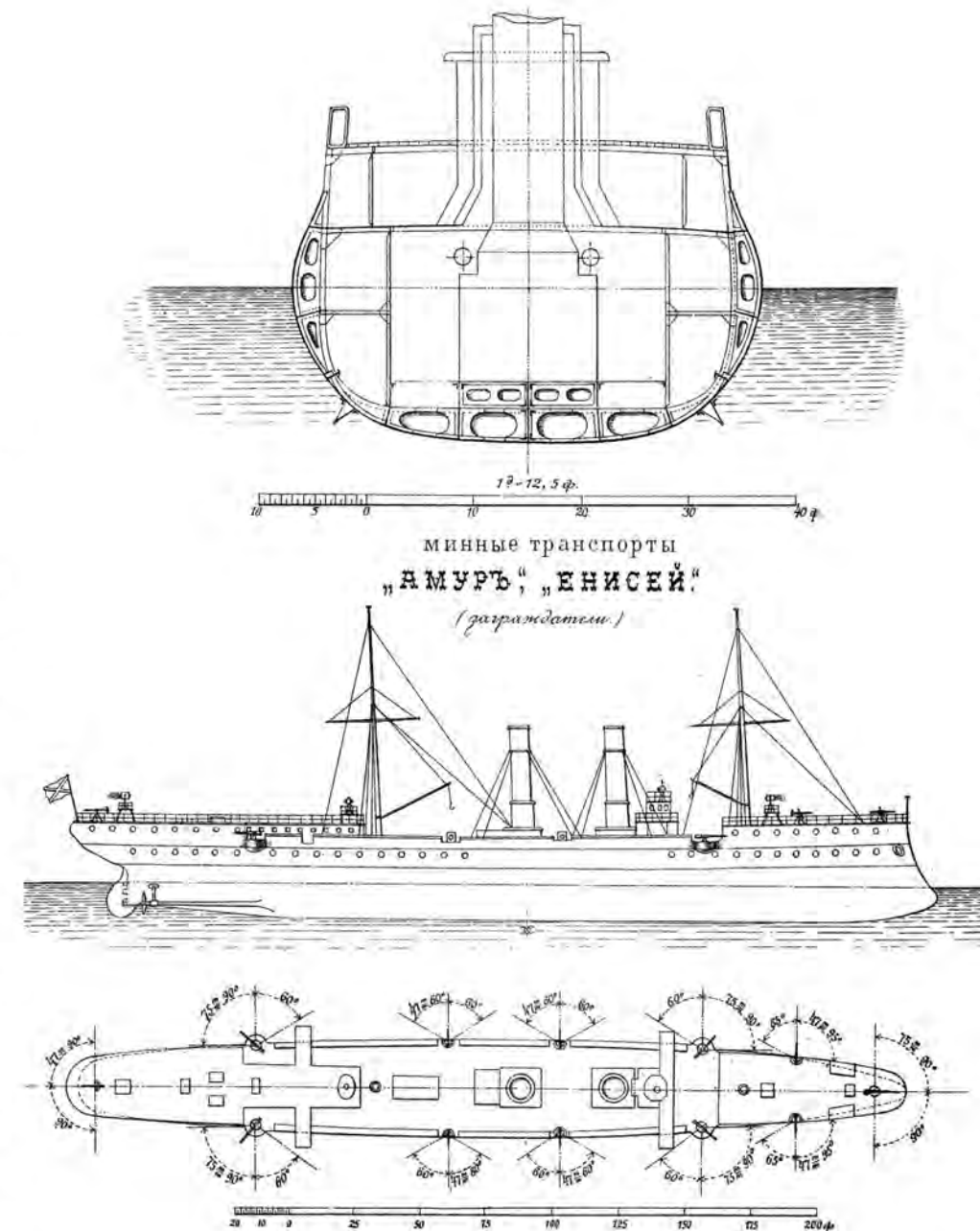
Испытания в опытовом бассейне модели судна показали, что при оптимальной форме булей скорость заградителя уменьшится всего на 0,3 узла. В августе 1900 г. на «Амуре» и «Енисее» возобновились работы. Следующим летом они вышли на заводские испытания. В целом корабли показали неплохие результаты: «Енисей» на 6-часовых испытаниях развил максимальную скорость 18,1 узла, «Амур» — 17,9. Остойчивость находилась в пределах нормы. Внешне корабли различались якорями: «Енисей» оснастили якорями Мартина, а «Амур» — Холла (впервые в истории отечественного флота).

Внешнеполитическая ситуация требовала от России скорейшего усиления флота на Тихом океане, и оба минных заградителя 15 августа 1901 г. покинули Кронштадт. «Амуром» командовал капитан 2-го ранга В. Л. Барц, «Енисеем» — капитан 2-го ранга К. А. Грамматчиков. Переход на Дальний Восток корабли выполняли самостоятельно. Любопытно, что по пути им запретили делать артиллерийские салюты: в трюмах находились мины (452 на «Амуре» и 424 на «Енисее»), и сотрясения кораблей от выстрелов посчитали опасными.

По отзывам командиров, в море минные заградители вели себя очень хорошо. Их мореходность оказалась вполне удовлетворительной, качка — плавной. Сильнейший шторм, выдержанный «Енисеем» в Средиземном море, не причинил судну вреда, хотя размахи качки достигали 60°, а лопасти винтов то и дело оголялись.

Первым к месту назначения, в Порт-Артур, 8 марта 1902 г. прибыл «Амур». Две недели спустя появился и его «собрат». Командующий Тихоокеанской эскадрой вице-адмирал Н. И. Скрыдлов осмотрел корабли и остался доволен их состоянием. Особо отмечалось, что после 15 000-мильного перехода ни котлы, ни машины заградителей не требовали ремонта, что для судов отечественной постройки считалось редкостью.

До Русско-японской войны «Амур» и «Енисей» выполняли практически минные постановки, участвовали



в маневрах, некоторое время стояли в так называемом вооруженном резерве. Кампанию 1904 г. они начали 18 января. Корабли вышли из вооруженного резерва и присоединились к эскадре. В ночь на 27 января, когда японские миноносцы внезапно атаковали стоявшие на рейде Порт-Артура русские корабли, «Амур» и «Енисей» не пострадали. Днем во время боя с эскадрой адмирала Того в «Амур» попал японский 12-дюймовый снаряд, но, к счастью, не взорвался.

28 января «Енисей» под командованием капитана 2-го ранга В. А. Степанова вышел в залив Даляньвань (тогда его называли Талиенвань), где выставил оборонительное заграждение из 402 мин. А следующий день обернулся трагедией. «Енисей» продолжил работу, но одна из выставленных мин всплыла, демаскируя заграждение. Ее попытались расстрелять из 47-мм пушки, для чего корабль начал медленно приближаться к мине кормой... Внезапно раздался мощный взрыв — как раз напротив погреба, где хранился пироксилин для подрывных партий (около 100 кг взрывчатки). Содержимое погреба сдетонировало, и через

15 минут «Енисей» затонул. Вместе с кораблем погиб командир, мичманы Хрущев и Дриженко, инженер-механик Яновский, кондуктор Крылов и 90 нижних чинов.

В феврале «Амур» выставил два заграждения: в заливе Даляньвань и у м. Лаотешань. Затем 1 мая (эта постановка стала его звездным часом) и 14 мая в бухте Тахэ. На этом активная служба «Амура» и закончилась. 2 июня заградитель вышел на очередную минную постановку в Голубиную бухту, но напоролся на подводный камень и вернулся в гавань. Отремонтировать корабль так и не удалось: во-первых, все силы мастерских бросили на восстановление броненосцев, во-вторых, в Порт-Артуре уже был израсходован почти весь запас мин. До конца осады крепости «Амур» использовался в качестве плавбазы, а перед падением Порт-Артура, 20 декабря 1904 г., его взорвали. Повреждения корабля оказались столь значительными, что японцы не стали его восстанавливать.

В 1905–1909 гг. Балтийский завод в Санкт-Петербурге построил два новых заградителя, получивших те же имена, что и их порт-артурские предшественники. Новые «Амур» и «Енисей» в целом повторяли удачный проект и отличались в основном конструкцией корпуса

и усиленным вооружением (пять 120-мм и два 75-мм орудия). Оба корабля участвовали в Первой мировой войне на Балтийском море; «Енисей» погиб 22 мая 1915 г. от торпеды немецкой подводной лодки U-26. «Амур» прослужил гораздо дольше, неоднократно переоборудовался и был затоплен 28 августа 1941 г. при уходе Балтийского флота из Таллина.

Судьба героя: сухие факты и белые пятна

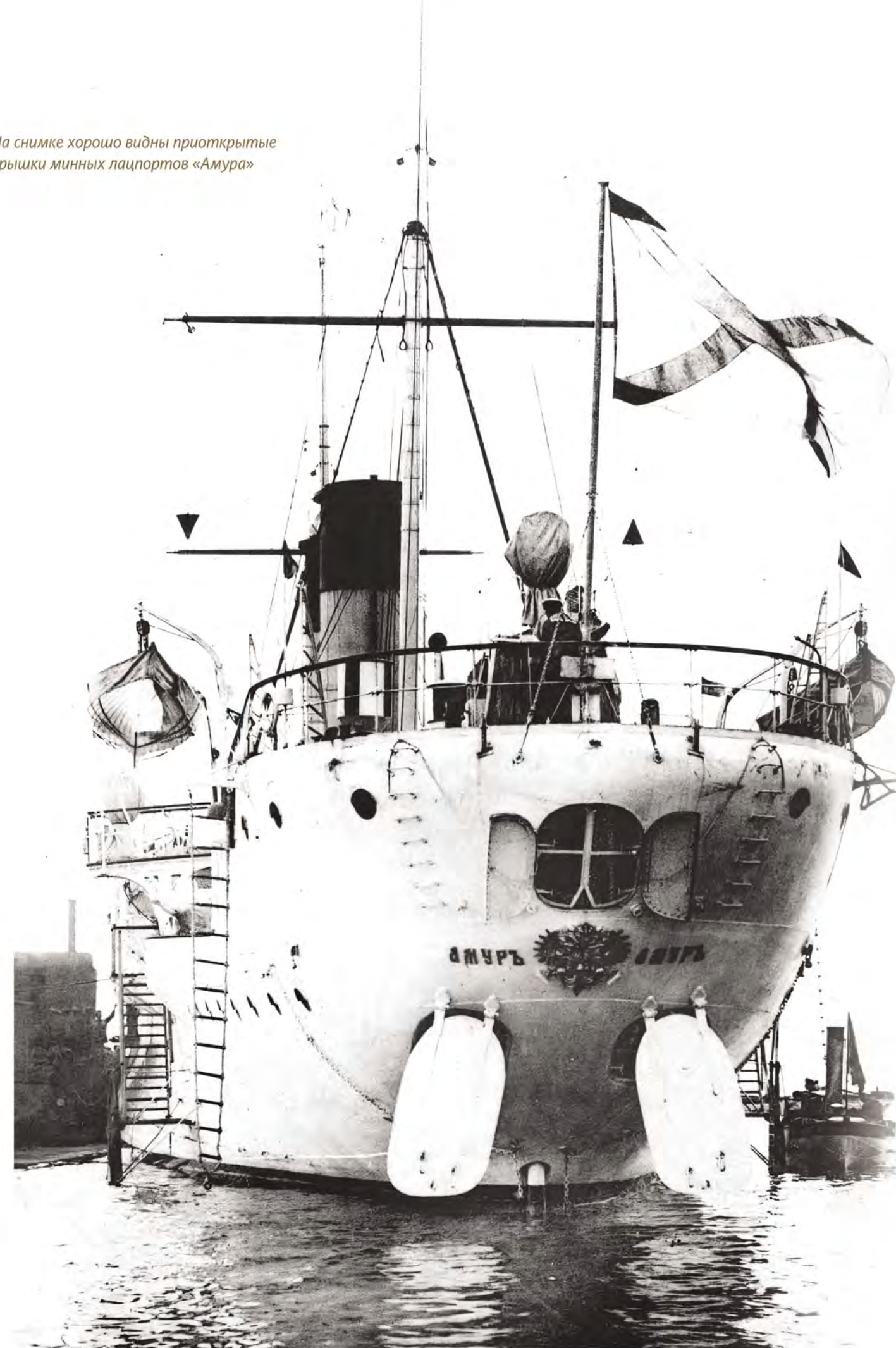
Казалось бы, биография столь незаурядного моряка, как командир «Амура», должна быть хорошо известна. Но, увы, это не так. Есть лишь сухие строки послужного списка, да и те заканчиваются на моменте увольнения со службы. Даже дата смерти нашего героя остается неизвестной...

Итак, что мы знаем о Федоре Николаевиче Иванове? Он родился 9 сентября 1860 г. в Санкт-Петербурге

«Амур» и «Енисей» в Пирее во время перехода на Дальний Восток, 1901 г.



На снимке хорошо видны приоткрытые крышки минных лацпортов «Амура»



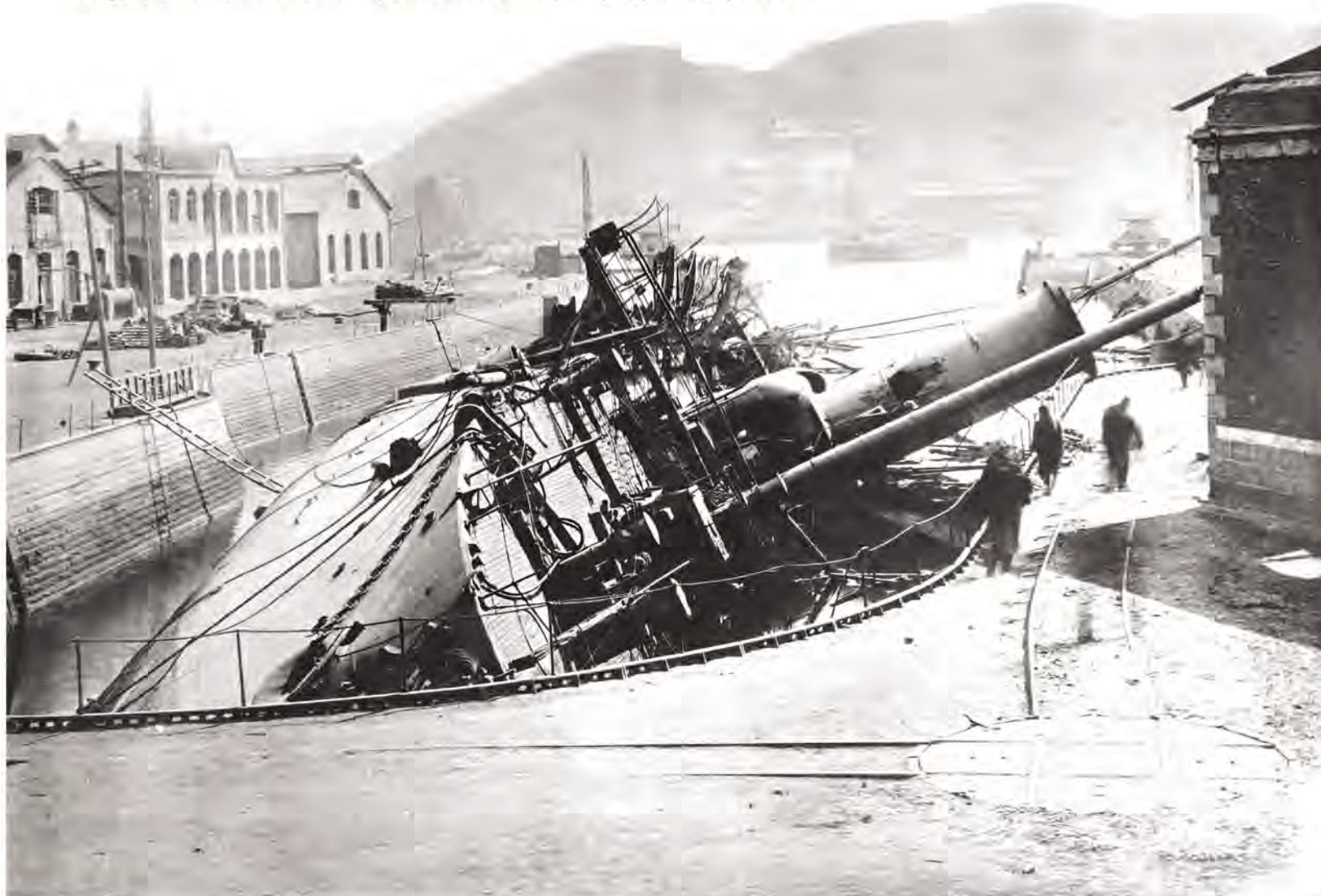
в дворянской семье. Поступил в Морское училище (так в то время назывался Морской корпус), которое окончил в 1881 г. 17-м по успеваемости. Тогда же был произведен в гардемарины, а 31 мая 1882 г. — в мичманы. В списках значился как Иванов 15-й, на винтовом клипере «Наездник» совершил кругосветное плавание (1882–1885). В 1886–1889 гг. был адъютантом 8-го флотского экипажа; 24 апреля 1888 г. получил чин лейтенанта. В 1889–1890 гг. служил на эскадренном броненосце «Император Александр II», официально именовался Ивановым 10-м; в 1890–1893 гг. — на крейсере 1-го ранга «Витязь», а в 1894–1896 гг. — на эскадренном броненосце «Севастополь». С 1896 г. в списках флота стал именоваться Ивановым 7-м. В 1897 г. окончил Минный офицерский класс, получил звание минного офицера 2-го разряда. В 1897–1898 гг. Иванов 7-й командовал номерными миноносцами Балтийского флота, затем был ротным командиром 14-го флотского экипажа, а с 10 января 1899 г. командовал миноносцем № 120 в составе Средиземноморской эскадры. 18 апреля 1900 г. его назначили старшим офицером крейсера 2-

ранга «Новик», на котором он перешел из Германии на Дальний Восток. В декабре 1901 г. произведен в капитаны 2-го ранга и стал именоваться Ивановым 6-м. Накануне войны с Японией, 1 января 1904 г., назначен командиром минного крейсера «Гайдамак», 18 марта — командиром минного транспорта «Амур».

При назначении капитана 1-го ранга Р. Н. Вирена командующим остатками порт-артурской эскадры Иванов 6-й 24 августа 1904 г. сменил его в должности командира крейсера «Баян». После падения крепости он находился в японском плену.

Бывший командир крейсера «Новик» и будущий командующий Балтийским флотом Н. О. фон Эссен в январе 1906 г. в конфиденциальном письме на имя и. о. начальника Главного Морского штаба контр-адмирала А. А. Вирениуса дал Ф. Н. Иванову такую характеристику: «Из моей почти годичной совместной службы с капитаном 2-го ранга Ивановым я увидел, что он очень знающий, хладнокровный и распорядительный морской офицер. Состоя более года при постройке крейсера в Германии

«Амур», затопленный в доке Морского завода в Порт-Артуре, декабрь 1904 г.



на заводе, своими знаниями много содействовал практичности размещения и устройства корабля, и в этом направлении, я думаю, он может оказать неоценимые услуги, особенно теперь, когда он приобрел и боевой опыт. Кроме того, он обладает большой способностью к изобретательности по разного рода приспособлениям на судах. Война показала, что Иванов, безусловно, храбрый, распорядительный и умелый командир и отлично управляет с судном. Перечислив все положительные качества упомянутого офицера, я по долгу службы не могу не упомянуть и о его отрицательных качествах, а именно:

1. не отличается особенно крепким здоровьем — часто хворал и подолгу;
2. недостаточно энергичен и малоподвижен;
3. работает медленно, хотя всякое поручение свое делает основательно.

Из всего сказанного, однако, видно, что сумма положительных качеств превышает таковую отрицательных, и, так как нет людей без отрицательных качеств, то, по сравнению с другими командирами нашего флота, следует причислить Иванова к разряду более выдающихся, что еще более укрепляется его приобретенным на войне боевым опытом. Я еще не видел Иванова после возвращения из плена, но, зная его характер, опасаюсь, что продолжительное бездействие заставило его облениться, а потому всякое ответственное назначение заставит его встряхнуться и снова взяться за дело, что, несомненно, принесет пользу и ему, и для службы...»

В феврале 1906 г. Ф. Н. Иванова назначают командиром крейсера 1-го ранга «Очаков», находящегося в ремонте после подавления мятежа. 6 декабря 1906 г. его «за отличие по службе» производят в капитаны 1-го ранга. 16 июля 1907 г. Иванов 6-й становится командиром строящегося крейсера «Баян». С 1908 г. он значится в списках уже как Иванов 3-й. В октябре 1909 г. его назначают сначала начальником охраны Кронштадтских рейдов, а затем — командующим отрядом заградителей Балтийского моря. Он поднимает свой брейд-вымпел на минном заградителе «Амур» — преемнике порт-артурского «однофамильца».

По воспоминаниям мичмана Г. К. Графа, служившего на «Амуре», «первое впечатление Иванов произвел очень приятное, казался мягким человеком и большим барином. К подчиненным он относился любезно и вежливо... Вместе с капитаном 1-го ранга Ивановым появились два очень породистых фоксика, неотлучно ходивших за своим хозяином, который их страшно любил. Появился и его вестовой, служивший при нем еще в Артуре. Это все были хорошие признаки, так как свидетельствовали о его доброте».

Однако позже мнение Графа о начальнике отряда изменилось. Иванов стал излишне строг и создал на корабле нервную обстановку. Было заметно, что «с начальником

отряда творится что-то неладное. Днем он редко выходил из каюты, но зато часто появлялся на палубе по ночам, в каком-то возбужденном состоянии: то он мрачно ходил и, казалось, ничего не замечал, то придирался к какой-либо мелочи и поднимал крик».

В апреле 1910 г. капитана 1-го ранга Иванова 3-го переводят в распоряжение начальника Главного Морского штаба, в следующем году он официально становится Ивановым 2-м. В октябре 1912 г. его назначают членом особого комитета по организации прибрежной обороны, а в мае 1913-го — командующим 1-м Балтийским флотским экипажем. Здесь Ф. Н. Иванов, как когда-то в Порт-Артуре, вновь оказался в подчинении у вице-адмирала Р. Н. Вирена, занимавшего теперь должность главного командира Кронштадтского порта. Увы, отношения между двумя бывшими порт-артурцами не сложились. Иванов попросился в двухмесячный отпуск, Вирен в жесткой форме отказал. Но Иванов продолжал настаивать; дело дошло до морского министра И. К. Григоровича, который приказал передать капрангу, что если тот будет настаивать на отпуске, то будет отрешен от должности. В августе 1913 г. разъяренный Вирен объявил Иванову выговор «за упорное неисполнение... приказаний», а затем подал рапорт министру: «Хотя в отпуск капитан 1-го ранга Иванов не уехал, но пользы для службы от этого нет. Экипаж он, ссылаясь на нездоровье, посещал крайне неаккуратно, занимаясь текущими делами у себя на квартире, и когда 22 сентября приехал в экипаж, то нашел там большой беспорядок, при отсутствии командира экипажа, который в экипаж не явился, ссылаясь на болезнь».

Вскоре Иванов подал рапорт о болезни, но пока этим вопросом занималась комиссия, капитан 1-го ранга 26 ноября 1914 г. на основании соответствующих статей статута ордена Св. Георгия был произведен в контр-адмиралы, а в январе 1915 г. — в вице-адмиралы с увольнением в отставку. По крайней мере до 1917 г. он проживал в Петрограде, а вот дальнейшая его судьба неизвестна...

Федор Николаевич Иванов прослужил в российском флоте 33 года. В годы войны с Японией он проявил себя храбрым и решительным командиром. Конечно, он имел непростой характер и, как всякий живой человек, не был лишен недостатков. Но его имя не должно пребывать в забвении. Согласитесь: не подчиниться приказу начальства, не повернуть назад после обрыва тралов, идти навстречу сильнейшему противнику, прикрываясь лишь полосой тумана, которую может мгновенно сдуть внезапный порыв ветра, и в итоге нанести врагу колоссальный урон — разве это не подвиг?

