

(350,0), кальций 21,2 (200,0), магний 12,6 (100,0), цинк 0,1 (5,0); не обнаружены аммиак, нитриты, марганец, сульфаты, железо, медь, мышьяк, свинец;

– *микробиологические исследования*: коли-индекс < 3 в пределах допустимого уровня не более 3, микробное число – 1 против 100 допустимых;

– *радиационный контроль*: никаких данных не обнаружено.

Таким образом, исследуемая проба воды соответствует требованиям ГОСТ 2874–82 «Вода питьевая».

Следует также отметить, что весной 2002 г. начальник Камчатской областной поисково-спасательной службы А. А. Березин инициировал перед ДВРЦ передислокацию ПСС в район ул. Солнечной (10) на территорию бывшей в/ч 51183 – в военный городок № 2 военных строителей. Но уже менее чем через год поисково-спасательная служба на Камчатке прекратила свое существование. На ее основе был создан Поисково-спасательный отряд (ПСО), который сегодня является подразделением Краевого государственного казенного учреждения «Центр обеспечения действия по гражданской обороне, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» (КГКУ «ЦОД») с оперативным подчинением Главному управлению МЧС России по Камчатскому краю.

Военные городки стали появляться на карте нашего города во второй половине 1930-х гг. Это связано с дислокацией на полуострове сначала военно-морских формирований, а с 1938 г. – сухопутных войск. Изначально сухопутные части размещались в соответствии с решениями горсовета и горисполкома в районе современного КамГУ им. Витуса Беринга, но вскоре распространились до с. Халактырка и 6–9-го км (2, с. 48). Для строительства военных городков был задействован лесозавод в районе улицы Рябиковской (стройка № 2).

Как вспоминает старожил нашего города, известный краевед Александр Петрович Пирагис, состояли военные городки «из деревянных одноэтажных и редко из двухэтажных домов. В сухопутных войсках жилой фонд находился в распоряжении квартирно-эксплуатационных частей (КЭЧ)... В военных городках существовали свои магазины, пекарни, бани, школы и даже стадионы и закрытая инфраструктура: склады, базы, боксы, гаражи, стрельбища и полигоны... К 1940 г. 101-я стрелковая дивизия в составе 138, 302 и 374-го стрелковых полков разместились в районе села Халактырка и нынешних поселков Нагорного и Долиновки. Там же дислоцировались 428-й и 279-й артиллерийские полки» (2, с. 48).

Военные городки стали получать официальные названия только в 1950-е гг. Длительное время поселения военных не входили в состав поселковых и сельских советов. О них отсутствовала официальная информация (2, с. 51). Это связано с режимом секретности. К примеру, за пределами военных городков еще в 1957/1958 гг. автомат Калашникова военнослужащие «носили в брезентовом чехле, как охотничье ружье» (3, с. 527). Это связано с тем, что автомат Калашникова был тогда секретным.

В наследие от военных Петропавловску достались обширные территории. Постепенно город их осваивает и благоустраивает. Совершенно необязательно выезжать за пределы основной части города, чтобы увидеть, как в лучшую сторону изменились за последние годы многие объекты бывшей военной инфраструктуры, получив новое воплощение.

Наследие военных прочно вошло в нашу память и жизнь. Самый яркий тому пример – Комсомольская площадь. До войны здесь был оборудован контрольно-пропускной пункт (КПП), и вскоре район стали сокращенно называть «КП». После ликвидации контрольно-пропускного пункта, «чтобы хоть как-то оправдать такое имя района, в 1962 г. его назвали “Комсомольская площадь”» (3, с. 560). Бывшему военному городку № 7 жизнь приготовила не менее достойное продолжение. А вот что оставим своим детям мы?

1. Географический энциклопедический словарь. Понятия и термины / гл. ред. А. Ф. Трешников. М.: Советская энциклопедия, 1988. 432 с.

2. Пирагис А. П. Волости и первые районы на Камчатке // Краеведческие записки. Вып. 13. Петропавловск-Камчатский: Новая книга, 2011. С. 42–52.

3. Пирагис А. П. Я жил на «Сухарном» // Вопросы истории Камчатки. Вып. 5. Петропавловск-Камчатский: Холд. комп. «Новая книга», 2011. С. 506–566.

4. Письмо директора КамЦЕНТР от 27.06.1994 г. № 32/81 начальнику ПСС МЧС РФ.

5. Письмо начальника ПСС МЧС РФ от 20.05.1995 г. № 01–05–68 начальнику ДВРЦ ГОЧС и ЛПСБ.

6. Письмо начальника ПСС от 25.01.1996 г. № 01–05–23 председателю комитета по управлению имуществом г. Петропавловска-Камчатского.

7. Письмо начальника ПСС МЧС РФ от 11.03.1996 г. № 01–05–40 председателю Камчатского областного комитета по охране природы.

8. Письмо начальника ПСС от 27.06.1996 г. № 01–05–101 заместителю председателя Камчатского областного комитета по охране природы.

9. Письмо начальника ПСС от 16.09.1996 г. № 140 градоначальнику г. Петропавловска-Камчатского.

10. Письмо начальника ПСС МЧС РФ от 06.05.2002 г. № 146 в ДВРЦ.

11. Письмо председателя «Камчатгеолком» от 26.12.1996 г. № 04/465 начальнику ПСС.

12. Письмо ЦУ МР и ВЭС МО РФ № 148/17–2131 от 22.08.1995 г.

13. Приказ начальника ДВРЦ ГОЧС и ЛПСБ от 23.05.1996 г. № 119.

14. Приказ начальника ПСС МЧС РФ от 15.07.1996 г. № 43–П.

15. Приказ начальника ПСС МЧС РФ от 08.05.1997 г. № 56–П.

16. Протокол испытаний испытательного лабораторного центра Камчатского областного центра Госсанэпиднадзора от 13.01.1997 г. № 25.

17. Справка КЭУ ДВО № 30/1/3819 от 06.10.1994 г.

П. Л. Калмыков

ИВАН НИКОЛАЕВИЧ ИЗЫЛЬМЕТЬЕВ: ПОДВИГИ И ЛЕГЕНДЫ

В 2013 г. исполнилось 200 лет со дня рождения Ивана Николаевича Изыльметьева, чье имя вписано в анналы славы Камчатки большими буквами.

Иван Николаевич родился в Кронштадте 5/17 января 1813 г. Отец его служил в морской артиллерии и окончил жизнь свою в чине генерал-майора и в должности начальника артиллерии Ревельского порта. Тринадцать лет Иван был определен в морской кадетский корпус, а спустя четыре года произведен в гардемарин. Однокашник Изыльметьева и будущий биограф, И. И. Стренцель, вспоминает: «Корпусное начальство оценило справедливость и прямоту Ивана Николаевича: при разборе одного непозволительного происшествия, тогдашний директор корпуса, знаменитый наш мореплаватель, Иван Федорович Крузенштерн, выслушав показание гардемарина Изыльметьева, сказал: “Хорошо-с, я вам верю” и сделал распоряжение согласно с тем, как показал Изыльметьев» (1, с. 33–91).

31 декабря 1831 г. Иван Николаевич был произведен в мичманы с назначением в 14-й флотский экипаж. И в первый же год службы удостоился получить именное Высочайшее благоволение за твердое знание фронта нижними чинами. (Монаршие благоволения вписывались в послужной список наряду с наградами.)

Изыльметьев много плавал в Балтийском море. Служил на фрегате «Принц Оранский», на корабле «Император Александр I», командовал тендером «Лебедь», транспортом «Волга», транспортом «Або», корветом «Князь Варшавский». Получил ордена Св. Станислава 3-й степени (1842), Св. Анны 3-й степени (1851), звание капитан-лейтенанта (1847). Карьера соответствовала выслуге и не более того.

В 1853 г. из Кронштадта в дальневосточные моря отправился значительный отряд кораблей: фрегат «Аврора», корвет «Наварин», транспорт «Неман» и яхта «Рогнеда», снаряженная князем Лобановым-Ростовским. Несколько позже других вышел в путь фрегат «Диана» (2, с. 12).

И. И. Стренцель рассказывает: «В Кронштадте распространился слух, что фрегат «Аврора» идет вокруг света, но только не с прежним командиром [А. Л. Токмачевым], а что будет назначен кто-то другой. Иван Николаевич был очень недоволен распространителями этого слуха и сказал: у нас всегда так пророчат – хоть хуже выдумают, а непременно придумают другого. На следующий день в Кронштадте получено официальное известие, что этот другой и есть сам Изыльметьев.

Итак, 23 мая 1853 г. И. Н. Изыльметьев был назначен командиром фрегата “Аврора”. Собственноручно запискою Его Императорского Высочества Генерал-Адмирал изволил предоставить ему право, не стесняясь ничем, избирать как офицеров, так и команду. Все почти лето прошло в приготовлениях к дальнему плаванию» (1, с. 36).

Предваряя дальнейший рассказ, напомним, что действия корабля – продолжение воли и таланта его командира. Трудности корабля – трудности капитана. Подвиги – это подвиги всей коман-

ды, но в наибольшей степени, опять-таки, капитана. В этом смысле, говоря «Аврора», мы подразумеваем – Изыльметьев.

21 августа начался легендарный поход «Авроры». Уже через неделю, 27 августа, подвоя к шведскому местечку Тралеборг, в 3 милях от берега фрегат почувствовал сотрясение и вскоре остановился на 19-й футовой глубине. 29 августа, при содействии двух шведских военных пароходов, фрегат снялся с якоря и 30 августа прибыл на Копенгагенский рейд, пользуясь в пути переменными ветрами (3, с. 65).

«1 сентября, с помощью водолазного колокола, подводная часть фрегата была осмотрена: обшивная медь везде оказалась в целости, и только поврежден в некоторых местах фалшкиль. Прибыль воды простиралась до ½ дюйма в час и, как полагал командир, течь эта происходила от болтов, которыми скреплен фалшкиль.

Случай этот произошел от неопределенно означенных на карте береговых приметных мест и прилежащих к берегу отмелей, а также и от сильного течения от S, которое удалило фрегат от настоящего курса к северу» (3, с. 9).

Не долго заставило себя ждать и следующее испытание. О нем рапортует сам Иван Николаевич:

«6-го (сентября), в полдень, прошли мыс Скаген, и с этого числа по 14-е дули свежие ветры от NW и SW; фрегат постоянно имел 4 рифа. 14-го числа ветер сделался от N, тогда взяли курс в Немецкое море; но к вечеру ветер вдруг зашел к NW и стал усиливаться до того, что в 11 часов сделался шторм. Находясь по счислению от маяка Хансгольмен на NW 40°, в 24 милях, и имея сильное волнение от N, фрегат прижимало к Ютландскому берегу, и потому должны были нести марсели в 4 рифа, хотя имели крену до 35°. В эту ночь лопнул цепной ватер-штаг, сломало на боканцах оба 10-ти весельные катера, оторвало выстрел левой стороны, а у гротовых вант-путенс с правой стороны, 4 болта согнуло вверх на 3 дюйма. В полдень 15-го, ветер от NW с тою же силою перешел к SW, почему и поворотили на левый галс; 16-го, находясь в шир. 54°4' N и долг. 8°9' O, от маяка Хансгольмен в расстоянии 15 миль на SW 80°, спустились в норвежский порт Христианзанд, для исправления повреждений» (3, с. 65).

Язык рапорта протоколно сух. Добавляет красок дневник 19-летнего гардемарина Николая О'Рурка. «Сердитые, с гору высотой, валы один за другим покрывали встряхиваемый до основания фрегат наш. Качка была чрезвычайно сильная, а наклон доходил до 38°, так что во все помещения и каюты набиралось много воды. Ванты отвисли тряпками, в разных местах рвались концы, шлюпки разбивались вдребезги. Все кричали, и каждый делал то, что сам признавал нужным, ибо команду нельзя было и на 3 шагах расслышать. Эта ужасающая картина была вместе с тем интересной, когда она освещалась луной. Но когда месяц скрывался в облаках – картина эта становилась прямо ужасной. <...> Много видевший на своем веку штормов, г. Рандер уверял нас, что в этих местах уж давно не бывало такой непогоды и что, если шторм вскоре же не утихнет, – мы должны погибнуть. Но Бог Израиля не дремал. Он сжалился над нами и не дал нам погибнуть ужасной смертью. Позднее, по прибытии в Христианзунд, мы узнали, что в эту ночь погибло 27 кораблей, разбившихся об Ютландские скалистые берега» (4, с. 35).

Транспорт «Неман» и корвет «Наварин» после этого шторма уже не смогли выйти в океан. «Аврора» была вынуждена с 13 октября по 11 ноября 1853 г. (Юл. календарь) ремонтироваться в английском Портсмуте.

Хотя Англия еще и не вступила в войну против России, политические отношения были уже крайне натянуты, а в Британии царил антироссийская истерия. Сатирический журнал «Панч» публиковал злые карикатуры на царя Николая I и на своего же премьер-министра Абердина, который все никак не решался на разрыв. Например: сидит Абердин на пороховой бочке и курит трубку мира. Или: хулиган Николай I избивает в подворотне несчастного беззащитного турка, а полисмен Абердин делает вид, что его это не касается.

Поэтому пребывание российских военных кораблей в Портсмуте было воспринято с негодованием. В литературе можно встретить мнение, будто англичане нарочно затягивали ремонт, желая задержать фрегат до объявления войны и захватить его. Дело обстояло наоборот. «Аврора» занимала самый большой ремонтный док, и корабельщики желали поскорее избавиться от ее присутствия. Жили наши моряки во время ремонта не на «Авроре», а на блокшиве «Victorious» – бывшем линейном корабле, превращенном в плавучий барак.

«По осмотре в доке, оказалось, что фалшкиль весь сорван и часть киля повреждена. Кроме того, фрегат требовал конопати подводной части и по ватер-вельсам в обеих палубах. Вант-путен-

совые болты, по мнению английских кораблестроителей, потому подались вперед, что обшивные поясья, в которых пропущены болты, введены из мягкого дерева, и потому их заменили дубовыми» (3, с. 65).

В Портсмуте Изыльметьеву пригодились все его хладнокровие. Можно судить, насколько шумной была провокация против капитана, если имя его («Islamattiff») попало даже в собрание сочинений Карла Маркса! Что же произошло? На этом эпизоде остановимся подробнее, поскольку именно вокруг него витают легенды, а достоверная информация скудна.

Слово гардемарину Н. О'Рурку: «...У нас сбежали шесть матросов. Пятерых привез обратно посланный за ними штурманский офицер Шенурин, ибо мы были извещены, что беглецы находятся в городе Guildford. Закованные в цепи, в сопровождении полицейского, они были водворены на блокшиве. По их словам, какой-то поляк напоил их пьяными и уговорил бежать. “Когда мы проспались, – рассказывали они потом, – оказалось, что нас везут в экипаже. Долго ехали. Наконец, когда поляк убедился, что денег у нас нет, он открыл дверцы экипажа и вытолкнул нас на дорогу. А мы еще были вполпьяна. Он все-таки назвал нам ближайший город. В этом городе, куда мы вскоре пришли, нас, как русских, приняли очень скверно. К тому же мы отошали. А потому, по общему согласию, решили отдаться в руки полиции”. Последнее показание отвечает действительности и подтверждено полицией. Двое из арестованных через пару дней были освобождены, остальные, ввиду запирательства, содержались под строгим арестом. С выходом в открытый океан они были наказаны 20 ударами розог» (4, с. 68).

В шканечном (вахтенном) журнале фрегата «Аврора» событие упомянуто одной фразой от 11 октября 1853 г.: «Из числа отпущенных на берег матрос 2 ст. Алексей Соловьев не явился» (5).

Если до этого газеты клеймили Изыльметьева как шпиона, то теперь сделали еще и угнетателем рабов: несвобода матросов подавалась как продолжение крепостного права. Досталось и портовым властям, и полицейским как вражьи пособникам.

Вступилась за честь Ивана Николаевича лондонская «Times». (Видел ли капитан статью? В тот самый день «Аврора» покидала Спитхедский рейд.)

«Как преувеличены сами факты, так и юридические выводы из них делаются нелепые. По нашим сведениям, дело состоит в следующем:

Шести морякам из команды российского фрегата “Аврора” удалось бежать с корабля и добраться до Гилдфорда, держа путь к Лондону. Есть основание полагать, что их подбил на измену некий польский беженец, он их подпоил и увел из города, дав проводника до столицы. В погоне отправился русский офицер в сопровождении полицейского, и в результате дезертиры были возвращены на “Victorious”. <...> Но люди, которые содействовали побегу, выхлопотали у судьи Уайтмена (Wightman) судебное предписание, дабы опротестовать арест дезертиров. Право на такое предписание существует, и в поддержку те же люди привлекли адмирала Мартина, который, по совету Главного военного прокурора Флота в Портсмуте и вице-адмирала сэра Томаса Кокрейна (Cochrane), передал вопрос на рассмотрение в Адмиралтейство, чтобы обратиться надлежащим образом к Королевскому Суду. Но дело в том, что русские дезертиры не находились на судах, подчиненных командующему портом или адмиралу-суперинтенданту – всех дезертиров сразу вернули “Авроре”. Посему предписание было официально направлено русскому капитану “Авроры”, непосредственно на его имя, но тот отказался получить его; когда же хотели вручить лейтенанту на борту “Авроры”, тот сказал (почтительно откозыряв) что, если бы предписание действительно исходило от Ее Величества королевы Виктории, оно было бы, без сомнения, передано капитану Имперским Министром Двора Ее Величества; после этого, кажется, была еще попытка закинуть предписание в один из иллюминаторов, но пакет упал в лодку у борта.

Во-первых, те моряки были бесспорно дезертирами с военного корабля, принадлежащего императору России в английском порту. Попытка подвести их под статус дел об освобождении или задержании рабов просто абсурдна. Не наше британское дело, кем эти люди родились; здесь они российские моряки, и дезертирство моряков преступно и равно наказуемо как в одной стране, так и в другой. Их долг подчиняться своим офицерам и исполнять воинскую повинность на своем корабле равнозначен, рождены ли они рабами или полноправными гражданами. <...> Если бы российский капитан наутро повесил их всех на ноке рея своего фрегата, то отвечал бы за это перед своим начальством, но он совершенно неподвластен английскому закону. <...> Все, что сделали русские – вернули своих дезертиров согласно букве соглашения, что сделало бы и любое британское судно в подобной ситуации, и мы можем добавить, что ни одна страна никогда не отставала право на возвращение своих субъектов отовсюду, где они обнаружатся, более безапелляционно, нежели Корона Англии.

Призывая к соблюдению закона, мы имеем в виду только закон, и никоим образом не касаемся поведения российских властей, направляющих свои корабли на ремонт в Англию при нынешнем политическом кризисе. Это представляется нам актом большой неделикатности и дурного вкуса; и сколь бы ни благородны были офицеры этих кораблей в иных отношениях, здесь они поставлены в положение шпионов. Но Британское Правительство не могло выразить свое презрение к таким методам более сильно, чем позволив им зайти в самое сердце наших военно-морских доков, невзирая даже на общественное неудовольствие. Пусть видят и расскажут все, что видели. Нам нечего стыдиться Портсмута, или скрывать от иностранных наций величие морских ресурсов нашей страны. Можно расценить как глупую и несерьезную уловку русских добиваться доступа в Портсмут под предлогом ремонта, в момент такой нестабильности мира во всем мире; но было бы весьма недостойно нашей страны отказать в учтивом приеме даже противнику. Никакого преимущества они не получили, ибо если они видели, что представляют собой наши верфи, так и мы имели возможность увидеть, из каких кораблей состоит российский флот» (6). («Times» дает также пространную юридическую справку, которую здесь выпускаем.)

Карл Маркс в то время проживал в Англии и также воспринял визит «Авроры» с негодованием. На приведенную выше статью он возражает: «Однако, милейший “Times”, вопрос состоит именно в том, какого рода помощь обязаны были по закону оказать английские власти русскому капитану». Уж во всяком случае, по мнению Маркса, не следовало допускать «русских шпионов в королевские доки, предоставив в их распоряжение английские военные суда, наняв для них докеров, оплачиваемых за счет английского народа, и салютовав им на прощанье пальбой из пушек, когда они удирали, после того как нанесли оскорбление английским законам» (7, с. 554).

Но Маркс мог только махать кулаками вслед нашему фрегату. По окончании всех работ, 27 ноября / 9 декабря, при засвежавшем NO ветре, «Аврора» вышла в океан, имея ходу 11½ узла.

Яхта «Рогнеда», задержанная встречными ветрами, покинула родину неделей позже. (Да, родиной яхты была Англия, где она звалась «Circassian» («Черкешенка») и брала призы на регатах.) Позже яхта заштововала у Тенерифе и еще более отстала от фрегата, оказавшись одна пред лицом могучего неприятеля.

30 декабря / 11 января на фрегате праздновали переход экватора. «При громких звуках музыки, на пожарном насосе, украшенном разноцветными флагами, явился морской царь Нептун, ведомый белыми медведями. Его сопровождала большая свита придворных. Проворный тритон построил команду, затем подвел Нептуна к трону и потребовал тишины. Нептун, обратясь к командиру, сказал стихами речь, в которой приглашал назвать свое имя и название корабля, затем спросил, посещал ли он раньше его царство, и, наконец, предложил уплатить ему дань. В утвердительном случае Нептун обещал ему счастье, благоприятный ветер и быстрое совершение пути» (4, с. 72).

В «быстром совершении пути» командир был очень заинтересован! Ведь война могла быть объявлена в любой день, а господствовали в южных водах англичане и французы. 15/27 января «Аврора» достигла Рио-де-Жанейро, а через две недели снова вышла в Атлантику и устремилась на юг, чтобы обойти мыс Горн и перейти в Тихий океан.

«Холод, краткость дня и постоянная сырость (так как волны заливали не только палубу, но проникали и внутрь корабля) – и все время при неблагоприятном ветре – ухудшали и так уже тяжелое наше положение. Прибавьте еще к этому весьма опасные встречи с ледяными глыбами, которые тем более страшны для корабля, что нередко показываются из воды не больше, чем на фут, а потому едва заметны для глаза. Все это вместе взятое делает понятными постоянные опасения командира и страх за свой корабль», – сообщает гардемарин О’Рурк (4, с. 105). Он же поясняет, что такие трудности вызваны не только сезоном, не лучшим для такого перехода, но и нетрадиционным курсом – капитан стремился избежать встреч с неприятельскими судами. По той же причине, обойдя мыс Горн, «Аврора» не зашла в чилийский Вальпарайсо, где обычно стационарировались английские и французские корабли, а проследовала в перуанский порт Кальяо (по-старому Каллао или Калао).

Штурманский подпоручик Дьяков записал в вахтенный журнал:

«Тогож Апреля 3го дня 1854 года по полудни. Случай

...при положении якоря пеленговали Замок Каллао SO 89°, SOя оконечность о-ва Фронтон SO 11°, SOя оконечность С. Лоренцо SW 3°, Ня оконечность о-ва С. Лоренцо SW 78° по коим находились от порта Каллао в 1¼ мили на рейде стояли: 2 военные Перуанские фрегата, 1 паракорвет, 2 Французские фрегата, 2 Английские, один Чилийский корвет и большое число коммерческих судов разных наций. Вскоре со всех военных судов приехали (к нам) к Капитану командиры или офицеры с поздравлением о нашем приходе. В 6 часов наблюдаем был заходящий амплитуд от W к S 7-30’ по

коему вычислено склонение компаса 9°38’30”. В 8 часов воды в фрегате 5½ дюйм. В 9ом часу Ветр тихий мало облачно светлость луны яркое [так!] блистание звезд высота барометра 29.86 симпезометра 30,14 большая роса и берега покрыты туманом. В 12 часов воды в фрегате 5 ½ дюймов. На сей вахте утоплено по нечаянности парусинное ведро одно Васильем Украсиним.

[Воскресенье] В 4й день Апреля 1854 года стоя на якоре Даглицте [левый становой якорь] на Каллайском рейде для снабжен себя провизии с полуночи

Случай

В 1м часу Ветр тихий малооблачно свет луны и яркое сияние звезд. Высота барометра 29.87 Симпезометра [разновидность барометра, в котором действует не ртуть, а воздух] 30°,16 и сильная роса в ½ часа пронесло мимо нас траву на R N/O в 2 часа пришел с моря военный корвет но флага не поднимал. наберегу очень часто спускали ракеты.

В 4 часа воды в фрегате 5 ¾ дюймов.

В 5м часу. Ветр тихий облачно пасмурно и роса высота барометра 29.86 симпезометр 30,18 в 6 часов спустили с роств на воду две шестерки. В ¼ 7г и часам мыть палубу. В 8 часов по рапорту фрегат и команда обстоят благополучно больных нижних чинов 45 человек воды в фрегате 6 дюймов.

В 9м часу. Ветр тихий малооблачно и ясно сияние солнца высота барометра 29,86 симпезометра 30,20 в начале 9го часа привезено с берега для продовольствия команды мяса свежего 5 пуд разной зелени 2 пуда 12 ½ фунтов. В 9 часов окончилось мытье палуб В 10 часов от Перуанского Адмирала прислан был офицер с поздравлением к нашему капитану а вскоре призвал Капитан над портом В ¼ 11-го часа при поднятии на Американском Корвете Французского флага на Крюсь брамстенге салютовали 13ю пушечными выстрелами а от нас послан был офицер с привет[ом – зачеркнуто]ствием. (В 12 часов воды в фрегате 6 ¼ дюймов). В продолжении вахты замечено много морской травы которую несло к N-у течение по лагу оказалось ½ узла. В 12 часов воды в фрегате 6 ¼ дюймов.

С Полудни

В 1м часу. Ветр самый тихий ясно сияние солнца высота барометра 29.89 симпезометра 30,20 в ½ 1го часа призван с визитом к нашему Капитану Командир Военного Американского корвета. В исходе 3го часа с подъятием Перуанского флага салютовали крепости 21 пушечным выстрелом на что нам ответствовали тем же числом выстрелов в 3 часа снова подъяли Перуанский флаг и произвели салют из 15 пушечных выстрелов Вице Адмиральскому флагу на фрегате Амасон и получив ответ с подъятием Английского флага салютовали 13ю пушечными выстрелами на фрегате Президент с которого нам отвечали тем же числом. В ¼ 4го с подъятием Французского флага салютовали Контр Адмиральскому флагу подъятому на фрегате Форт 13 пушечными выстрелами откуда нам ответствовали тем же числом. В 4 часа воды в фрегате 6 ½ дюймов» (5, л. 95–96).

В приводимом тексте исправлены особенности старой орфографии, но сохранены особенности орфографии подпоручика Василия Дьякова. Контр-адмиралы, с которыми И. Н. Изыльметьев обменивается любезностями, это командующие эскадрами, англичанин Дэвид Прайс и француз Огюст Феврие-Депуант. Сегодня они приветливы и учтивы, но кто знает, что будет завтра? (Война в Европе уже началась, и официального манифеста ждут в Перу со дня на день.) Цинготных больных на русском фрегате 45; во время стоянки в Кальяо это число достигало и 65 человек. Изнуренные тяжелым переходом и однообразной пищей матросы вынуждены были тесниться в сырых и душных корабельных помещениях и работать не покладая рук, чтобы подготовить корабль к дальнейшему плаванью, и лишь больных ненадолго возили на прогулки на о. Сан-Лоренсо. Два матроса, Малафей Курочкин и Василий Игумнов, обрели на этом острове свои могилы.

Одиннадцать дней стоянки в Кальяо под прицелами неприятельских эскадр были еще одной страницей подвига наших моряков. Не удивительно, что и здесь нашлось место легендам, которые многими авторами принимаются за факты.

Вот как описывает эту историю контр-адмирал Г. И. Щедрин: «Изыльметьев не без успеха распространял версию о необходимости минимум месячной стоянки русского корабля в Калао. А в это время очень спешно и скрытно, в основном ночами, на фрегате производились ремонтные работы. <...> Через одиннадцать суток после отдачи якоря “Аврора” была подготовлена к выходу. Но как это сделать? <...> Ночью на море пеленою лег туман. Воспользовавшись им, при полном штиле, соблюдая абсолютную бесшумность, выбрали якорь, на воду спущены семь десятивесельных шлюпок и ими начата буксировка фрегата за пределы гавани. <...> Утром 26 (14) апреля, едва подул бриз, “Аврора” поставила паруса и стала удаляться от рейда Калао, где стояли заштилевшие кора-

бли союзников. Французский лейтенант (будущий адмирал) де Айи записал в дневнике: “Вместе с утренним туманом исчез и русский фрегат...” <...> Уход фрегата наделал много шума. Принимая доклад о его исчезновении, союзные адмиралы отпустили не одно соленое словечко. Прайс, например, после этого приказал взять в плен небольшую любительскую яхту “Рогнеда” русского князя Любимова-Ростовского, стоявшую неподалеку от Калао. Этого “подвига” английского адмирала, совершенного до официального известия об объявлении войны, стеснялись даже его союзники – французы...» (8, с. 37).

Сначала простимся с «Рогнедой». Командовал ею князь Н. А. Лобанов-Ростовский – не беспечный турист, а капитан-лейтенант российского флота. Его яхта – она же 160 тонная восьмипушечная шхуна – не дошла до Тихого океана. Отстав от «Авроры», она зашла в Рио-де-Жанейро, где действительно была блокирована английским адмиралом, только не Прайсом, а Хендерсоном. Противостоять целому флоту одинокая яхта не могла, капитан предпочел разоружить судно и передать под флаг российского посланника.

Намеревались ли адмиралы Прайс и Феврие-Депуант повторить «подвиг» Хендерсона, покуситься на русский фрегат, не дожидаясь манифеста о войне? Действительно ли Изыльметьеву пришлось срочно принимать решение и тайно выводить фрегат из гавани, на веслах и кормой вперед?

«Опрос» свидетелей событий не дает этому подтверждения.

Как обычно краток сам Иван Николаевич Изыльметьев.

«От 5-го Апреля сего года [1854] Командир фрегата “Аврора” Капитан-Лейтенант Изыльметьев доносит с Калаоского Рейда:

“<...> Подойдя к острову Жуан Фернандес, поверив хронометры и пользуясь прибрежным муссоном, взял курс к порту Каллао, куда и прибыл благополучно 3/15 Апреля в пять часов вечера, совершив переход из Рио-Жанейро в 62 дни. Здоровье команды во все время плавания было в наилучшем состоянии. Плавание это в столь позднее время года, для огибания Горна, можно считать успешным. Успех этот отношу я к вниманию Гг. Вахтенных Начальников и Старшего Офицера фрегата, деятельность которых позволяла мне в длинные темные ночи у Мыса Горн нести большие паруса.

В Порте Каллао нашел я свежие припасы в изобилии и по умеренной цене. Он избран мною, преимущественно пред Валпарайзо, по превосходному его рейду. Надеюсь совершенно быть готовым и отправиться по назначению 14-го числа Апреля» (9, с. 120).

Капитан не только краток, но и верен слову: именно 14/26 апреля «Аврора» покинула опасную гавань.

Мичман Николай Фесун рассказывает более эмоционально: «Во все время нашей стоянки на Каллаоском рейде парусное ученье на обеих [неприятельских] эскадрах производилось весьма редко; все внимание, как будто бы они знали о предстоящих им десантах, было обращено на действие артиллериею, шлюпочные маневры, примерные высадки, – все это повторялось по несколько раз в день.

Нужно было торопиться, и работа при усердии и расторопности экипажа шла чрезвычайно быстро, так что вечером Апреля 13, фрегат был совершенно готов, а 14 утром отправился по назначению. Только что скрылся с. Лоренцо, задул свежий попутный ветер, фрегат полетел по 11½ узлов, и мы благодарили Бога за счастливое отплытие» (10, с. 91–118).

Спустя годы, уже лейтенантом, Фесун добавляет подробностей: «Удивление, возбужденное уходом “Авроры”, очень естественно, так как союзники не сомневались, что фрегат останется в Калао еще, по крайней мере, около двух недель; узнав от американского консула в Лиме о неизбежности разрыва, капитан наш решился ускорить прием провизии и, по окончании его, не теряя ни минуты, сняться с якоря; на берегу между тем всем, кто нас спрашивал, мы отвечали, что остаемся еще в Перу не одну неделю, что станем поджидать здесь депешей и что, наконец, имеем такие повреждения, без фундаментального исправления которых нет возможности выйти в море. Куда идем, нас, конечно, не спрашивали. Надеюсь на продолжительную стоянку фрегата в Калао, союзники не сомневались, что еще до нашего ухода “Virago” успеет привезти положительные известия» (1, с. 4).

Капитан французского фрегата «Forte» Аман де Миньяк: «5 апреля – прибытие в Кальяо. (1854) На рейде нас ждала 30-пушечная “Eurydice” под командой господина де ла Грандьеря, капитана первого ранга, прибывшая из Франции в пополнение к эскадре. Восьмого (апреля) английский фрегат “President”, который мы оставили в Вальпараисо, также пришел в Кальяо. Тут же пребывал на стоянке другой фрегат, русский, “Аврора”, который ушел 26-го, и который нам предстояло обна-

ружить в Петропавловске. Поскольку адмирал [Феврие-Депуант] был болен, с ответным визитом к капитану этого фрегата пошел я и, в свете неизбежного развития событий, постарался рассмотреть и разведать там все как следует. 7 мая английский пароход “Virago” привез из Панамы новость о том, что Франция и Англия объявили войну России» (12).

Ашиль Аме, мичман с того же «Forte», пишет из Кальяо своему брату 11 мая 1854 г.: «Ну а мы отправляемся завтра на поиски семи русских фрегатов, которыми Царь возлагал намерения нас одолеть. Я недавно тебе говорил, что мы повстречали один из них [“Диану”] в Вальпараисо, когда заходили туда. А едва мы пришли в Кальяо, другой фрегат, по имени “Аврора”, зашел туда отдохнуть; там он оставался приблизительно десять дней и убежал, как только почувствовал, что новости становятся все более тревожными. Нам очень хотелось его задержать; английский адмирал просто-таки грыз пальцы, видя, как он уходит, но это было бы против всех международных правил. Он ушел 23 апреля, а война, о чем мы не знали, была объявлена еще 28 марта» (13, р. 166).

Французский писатель Эд. дю Айи (это псевдоним; настоящее имя – Эдуар Полидор Ванеку, лейтенант и старший помощник с брига «Obligado»; в отставку вышел не адмиралом, а капитаном 2 ранга) описывает отправление «Авроры» в художественных подробностях. В скучной серой гавани это зрелище привлекло взоры множества зевак на палубах соседствующих кораблей.

«У каждого порта на шкафуте теснились группы матросов, и их взгляды, как и подозрительные трубы офицеров, собравшихся на корме, провожали движение одинокого корабля, удаленного от других к острову Сан-Лоренсо, который ограничивает просторный рейд Кальяо с юга. Утренний туман, который в специфическом климате Перу заменяет дождь, начал превращаться в полупрозрачный пар, и первые вздохи бриза разорвали его, как легкую ткань. Скоро флаг, висевший недвижно на гафеле наблюдаемого судна, расправился на ветру и показал русский крест на фоне белой трапеции, и тут же матросы взобрались по вантам, разбежались по реям и выпустили паруса, которые, будучи быстро натянуты шкотами и подняты, сообщили, что ничто больше не препятствует отплытию. Действительно, хватило нескольких минут, чтобы якорь занял свое место под крамболом; корабль повернулся, и слегка наклонясь под ветром, надувавшим его паруса, быстро удалился от земли. Вскоре исчезли за горизонтом округлые контуры кормы, полоса на борту, очерчивающая орудийные батареи, затем наконец и верхушки мачт» (14, р. 686).

Наконец, шканечный (вахтенный) журнал фрегата «Аврора» честно фиксирует нелегкую повседневную работу экипажа.

«Апреля 4го дня 1854... <...> Сего числа приводили фрегат в чистоту <...>.

В 5й день Апреля 1854... <...> В ½ 7го часа спустили штормовую [бизань – зачеркнуто] брам-стенгю в Ростры и начали готовить настоящие... <...> В ½ 1го часа больные с фрегата отправились для прогулки на О-в Сан-Лоренцо. В 3 часа при ловле рыбы утоплено 8 удочек. В 4 часа воды в фрегате 7 ½ дюймов. В 5 Ветр тихий облачно высота барометра 29.97 Симпизометра 30,15 температура воды 14°,1. В начале 7го часа все больные с О-ва С. Лоренцо возвратились на фрегат. В 8 часов в фрегате 8 дюйм. Сего числа фрегат приводили в чистоту и порядок. привезено с берега для продовольствия команды Рису 120 пуд, соли 60 пуд, рому 400 ведр. <...> В 9м часу ветр тихий темно облачно временно туман и временно между тучами проглядывают звезды. В 12 часов волею Божию умер Матроз Василий Игумнов. Воды в фрегате 7 ¾ дюймов.

[Вт.] В 6й день Апреля 1854 года стоя на якоре Даглисте на рейде Каллао для снабжения себя провизией и водою. с полуночи. <...> В 5м часу. Ветр самый тихий мало облачно. свет луны и блистание звезд привезено с берега для продовольствия команды мяса свежего 5 пуд 12 ½ фунтов. В 8 часов по рапорту фрегат и команда обстоят благополучно больных нижних чинов 51 человек воды в фрегате 8 дюймов. В 9м часу. Ветр самый тихий облачно и мрачно высота барометра 29.98 симпезометра 30°,27 температура воды 14 в 9 часов подняли брамстенгю на наитов. В ¾ 11го часа по свершении божественного служения над телом умершего матроза предали его земле на Ова С. Лоренцо В 11 часов Английский корвет снялся с якоря и пошел в море. В 12 ч воды 8 ¼ дюймов. <...> Сего числа подъяли брамстенгю на шлагтов тянули ванты и стенгванты конопатили верхнюю палубу очищали водяные котлы красили фрегат с наружи. привезено с берега для продовольствия команды сухарей 500 пуд вина виноградного 10 ведр. уксусу 80 ведр. (вина виноградного 10 ведр) [повтор фразы взят в скобки] муки 12 пуд дрождей 4 бутылки...

[Ср.] В 7й день Апреля... <...> Сего числа происходила работа: тянули брам такелаж маляры красили фрегат внутри и белую полосу конопачики конопатили палубу привезено с берега для продовольствия команды сухарей белых 340 пуд лимонов 1000 чаю 8 фунтов Сахару 4 пуда патоки 20

фунтов, масла деревянного 10 фунтов, горчицы 15 фунтов чеснока 10 фунтов, сала бараньего 10 фунтов для мытья лазаретного белья 2 пуда хрену 15 фунтов и разные медикаменты и склянки...

[Чт.] В 8й день Апреля... <...> Стоящие с нами на рейде военные суда: Перуанский под Вице Адмиральским флагом фрегат 1. под ординарным вымпелом фрегат 1. Английские под Контр-Адмиральским флагом фрегат Президент. Французские под Контр-Адмиральским флагом фрегат Форт; под ординарным вымпелом фрегат Эвредис Американский Корвет Мери и Чилийский Корвет 1. <...> Сего числа окончили конопатить палубу очищали котлы для воды поверены на берегу хронометры и по сравнению с Рио Жанейро находились

№ 3 позади Гринвича 0ч19м 01", 1 сут. отст. 4", 318

№ 8 впереди — 1. 42. 22 — 9", 63

№ 159 — 0. 58. 00,9 — 2", 318

№ 2501 позади — 0. 09. 29 — 3", 7

Привезено с берега для окраски фрегата Английских белил 25 пуд, клею 30 фунт. медянки 3 пуда мелу для кубрика 18 пуд, для замаски 10 пуд масла вареного 25 пуд Сажи голландской 2 пуда Скипидару 20 фунтов Жолтой Английской 25 фунтов Сибирки 15 ф кистей 50. Привезено на боту пресной воды коими наполнено 11 больших котлов половинчатых 10 ½ котлов.

[Пт.] В 9й день Апреля... В ½ 8го часа привезено с берега для продовольствия команды мяса свежего 5 пуд разной зелени 2 пуда 12 ½ фунтов. В 8 часов по рапорту фрегат и команда обстоит благополучно больших нижних чинов 64 человека воды в фрегате 10 дюймов. В 9м часу Штиль облачно на Кольдильеро туман высота барометра 29,98 симпизометра 30,26 температура воды 15°. Сего числа привезено с берегу для продовольствия команды пресной воды в боте коими налито больших 10 ¾ и половинчатых 6. Лаглиню 20 мотков, камни для мытья палубы 20 пуд, кож юфтеиных 2. Угля голландского 10 тон, свеч стеариновых 15 фунтов, масла лампового 4 ½ пуда, масла конопляного 1 ½ ведра.

[Сб.; канун Пасхи] Тогож Апреля в 10й день... В 7 часов во время приставания шлюпки к борту утоплен отпорный крюк 1. В 8 часов у нас начали читать Страсти Господни; воды в фрегате 12 дюймов.

Сего числа на фрегате приводили все в чистоту. привезено с берега бумаги писчей разной 9 стоп 3 дести почтовой 1 ½ дести оберточной 4 ½ дести карандашей 1 дюжину перьев 216 штук сургучу 2 ф 36 зол. Чернил 1 ½ бутылки чернильного набора 3 ¾ фунта. Воды в бочке коею наполнено 9 больших котлов и 16 половинчатых.

В 9м часу Ветр тихий темно облачно сверкание звезд высота барометра 29.94 Симпизометра 30,22 температура воды 15. В 12 часов начали Утренню на Св. Хр. Воскресение.

[Вс.; Пасха] В 11 день Апреля 1854 года на прежнем месте для снабжения себя провизиею и водою... в ½ 1го часа тело умершего матроза Малафея Курочкина после отпеванья отправлено на берег острова С.Лоренцо для придания его земле и больные отправлены на берег для прогулки. В 5м часу. Ветр тихий облачно высота барометра 30,03 Симпизометра 30,28 температура воды 15°. В 7 часов больные возвратились. В 8 часов воды в фрегате 5 ¼ дюймов. Сего числа по случаю праздника работы не производилось.

[Пн.] В 12 день Апреля 1854 года <...> В 11 часов утоплены два парусинные ведра матроза-ми: Яковом Панфиловым и Василий Матвеевым <...>. В ¼ 7го часа Фрегат Евредис снялся с якоря и пошел в море. в 8 часов воды в фрегате 6 дюймов. привезены с берега два починенные секстана.

[Вт.] В 13й день Апреля 1854 года. <...> Сего числа привезено с берега 2 живые быка, 6 живых баранов, Сена 50 пуд кур 59 штук, пшеница 4 пуда, воды 2 бочки коими на налито 9 больших котлов и 3 половинчатых.

[Ср.] В 14 день Апреля 1854 года стоя на якоре Даглисте на рейде Каллао в готовности сняться с якоря с полуночи. <...> В 7 часов Подъяты в ростры барказы 2 катера и две шестерки в ½ 8го часа привезено с берега свежего мяса 5 пуд зелени 4 пуда 25 фунтов. В 8 часов по рапорту фрегат и команда обстоит благополучно больших Лейтенант Федоровский нижних чинов 47 человек. воды в фрегате. 7 ½ дюймов. По осмотру фрегат обстоял в грузу

Ахтер штевнем 19 ф 4д

Фор- ————— 17— 3

Дифиренту 1 ф 4 д.

Привезено на боту пресной воды коими наполнено бочек 17 Анкерков 72 лагуна.

В 9м часу Ветр самый тихий облачно высота барометра 30,01. Симпизометра 30,24 температура воды 15° в 9 часов подняли на боканцы остальные гребные суда в тоже время привезено для похода Свежего мяса 15 пуд и разной зелени.

В ¾ 10го часа мы под марселями и брамселями снялись с якоря на левый галс и стали следовать к выходу из Каллао. В Тихий океан.

В 12 часов пеленговали Нй мыс О-ва Сан Лоренцо SW 7°. О-в большой Пискадор NW 16 Крепость в Каллао SO 81 по сим пеленгам находились от 1го в 2 ¼ милях а от последнего в 14 ½ милях в широте 12°2'S. долготе 77°18'W воды в фрегате 7 ¾ дюймов» (5, л. 96об–104об.).

Исторический документ полностью отмечает версию о скрытности ухода фрегата из Кальяо. Всякий наблюдатель мог видеть, как на корабль грузят быков и тюки сена – и конечно, это не для живого уголка, а чтобы иметь в плавании свеженину – верный предвестник снятия с якоря. Если бы фрегат ушел, буксируемый шлюпками, – ничего невероятного. Но мы убеждаемся: корабль ушел под парусами. И снаряжать немедленную погоню никто не порывался.

(Легенда о буксировке «Авроры» гребными судами возникла уже в XX в. (15, с. 581–582). В действительности на «Авроре» вообще не было «семи десятисельных гребных судов» – только два. Но 19/31 августа 1854 г. англофранцузы захватили плашкоут, везший из Тарьинской бухты кирпичи. Вот его-то, несчастную безоружную посудину, и буксировали семь гребных судов (16, с. 467). То ли в записях, то ли в памяти какого-то уважаемого историка произошла путаница – шлюпки стали аврорскими. В последующих пересказах возникали новые волнующие подробности: якорная цепь, для бесшумности обмотанная тряпьем, и едва не задетый бушприт английского корвета, и бессильное бешенство адмирала Прайса...)

Спешка Изыльметьева была совершенно оправдана. «Аврора» покинула Кальяо 14/26 апреля. А уже 27 апреля из Панамы в Кальяо отправился английский пароход «Vigago» с официальным манифестом о войне.

Три недели пути от Кальяо для «Авроры» были благополучны, до экватора и ветер был попутный, и здоровье команды поправлялось. 20 мая / 1 июня близ Сандвичевых (Гавайских) островов произошла встреча с британским корветом «Trincomalee». Корвет спешил к Берингову проливу с грузом снабжения для английской полярной экспедиции. Имеет ли он весть о начале войны? Мы теперь знаем: не имел. Но капитан Изыльметьев мог только ждать действий британца, не имея права атаковать первым. «Пробили тревогу, изготовились к бою, а между тем, расстояние быстро уменьшалось и англичанин, идя полным ветром, держал к нам прямо перед нос, не убирая лиселей, не поднимая портов и, по видимому, не делая ни малейших приготовлений к сражению. Вскоре суда начали расходиться и чрез два часа верхушки рангоута загадочного джентльмена едва виднелись на горизонте», – досадовал Николай Фесун (17, с. 15).

Рассказывают об этой встрече и англичане. «... “Trincomalee”, капитан У. Хьюстон <...> отправился к Сандвичевых островов 1-ого июня с грузом снабжения для поисковых судов Северном море. На второй день после Гонолулу прошли мимо русского фрегата “Аврора”, с которым обменялись сигналами флагов. “Аврора” держала пушки заряженными и выглядела полностью готовой к бою. Она ждала “Диану” и вестей об объявлении войны» (18, р. 8).

Капитан Хьюстон мог бы подсказать Изыльметьеву, где искать «Диану». «Trincomalee» расстался с «Дианой» в море едва ли не накануне. А в общем, правильно: подсказка только добавила бы сомнений русскому капитану. Гавайские острова лежат ровно посередине Тихого океана, примерно в равном пути как до Кальяо, так и до Сан-Франциско, и до Камчатки. Китобойные, купеческие, военные корабли всех наций заходили в Гонолулу для отдыха экипажа, за водой и провизией. Заманчиво. Но если за «Авророй» гонится англо-французская эскадра (чего следует ожидать!), то достигнет именно в Гонолулу. Силы очень неравны. Единственный козырь Изыльметьева – выигрыш времени. Иван Николаевич принял отчаянное, но единственно верное решение: Гаваи – побоку, прямой курс – к российским морям.

Прямой путь не был, однако, оптимален для навигации. Слово Николаю Фесуну.

«23 мая, в широте 31° N, начались противные западные ветры, дувшие с силою, часто доходившею до степени шторма. и заставлявшие постоянно иметь марселя зарифленные наглухо; дожди не переставали, и положение экипажа сделалось чрезвычайно тягостным; при огромном океанском волнении фрегат часто черпал бортами, вода попадала в батарейную палубу, пазами проходила в жилую, так что команде не оставалось места, где бы укрыться от сырости; в палубах порта по свежести

ветра были постоянно закрыты, и духота становилась невыносимой. <...> Быстрый поход на север и резкая перемена климата... все это взятое вместе произвело последствия самые тяжелые. <...> Ветер не изменялся ни в силе, ни в направлении, погода не выяснивалась; провизия, взятая в Калао в изобилии, начала истощаться продолжительным пребыванием в море; запас воды оставался самый ограниченный...» (17, с. 17).

И еще одно важное признание Н. Фесуна: «Как часто на пути в Петропавловск и потом на обратном походе “Авроры” в Россию, продрогнув и промокнув до костей на какой-нибудь шестичасовой вахте, спустишься бывало вниз, и что же? Вместо сухого угла и теплой постели, в каюте встречаешь потоки воды, подушки и одеяло хоть выжми, везде сырость, невыносимый скрип и треск, ватер-вельс отходит на два дюйма от борта, кницы лопаются десятками, бимсы садятся, каютные переборки выдавливаются ими из своих мест; в кают-компанию, чрез разошедшиеся пазы батарейной палубы, вода протекает свободно, и тут, конечно, бывает уже не до отдыха. И поневоле вспомнишь те крепкие, дубовые, английские и французские фрегаты, которым ничем все штормы и непогоды и которые, как например английский фрегат «President», после 20-летней службы, еще так хороши и благонадежны, что спокойно ходят вокруг света, без малейшей надобности в починках и исправлении!» «Аврора» же вернулась из кругосветки в Кронштадт «снайтовленная от борта к борту» – то есть, стянутая канатами, чтобы не развалиться (там же).

(В подкрепление похвалы Н. Фесуна иностранным кораблям: фрегат «President», избороздив океаны, еще долго служил учебным судном и продан на слом только в 1903 г.; а вышеупомянутый «Tipsonalee», построенный в Бомбее в 1817 г. из тикового дерева, служил учебным судном до 1986 года! Ныне же отреставрирован и является главной достопримечательностью английского городка Хартлпул.)

О здоровье экипажа лучше всего расскажет судовой врач «Авроры» Виталис Вильчковский: «Несмотря на всевозможные старания г. капитана и рачительный надзор за гигиеною экипажа, состояние здоровья его стало заметно хуже, сильные ревматические боли суставов, поражения десен, страдания катарально-ревматические органов грудных и всеобщая усталость явно указывали на проявляющийся скорбут [цингу] от простудных страданий. Не были свободны и гг. офицеры: у г. командира фрегата появилась сильная Peritonitis [воспаление брюшины], г. прапорщик Шенурин страдал Pleurodynia Rheumatica [надсадная ревматическая боль в ребрах]. Тот и препарат Шиль, 1 юнкер и 3 гардемарина больны были ревматизмом сочлений; я сам с самого порта Каллао, имея пораженными ревматизмом все суставы рук и ног, не был в состоянии (в продолжение ½ месяца) пошевелиться на койке. При том и число больных начало увеличиваться. Скоро лазарет не был в состоянии вмещать оных, отдана была для помещения больных батарейная палуба, где и устроен был лазарет. Но скоро нужно было для помещения оных отвести жилую палубу. При уменьшении числа рабочих и утомительных, зависящих от бурного времени трудах у всей остальной команды появилось сильное расслабление, которое и заставило г. капитана решиться для спасения команды направить путь в ближайший и безопасный Петропавловский порт...» (4, с. 253).

Итог подведен в другом донесении:

«...куда и прибыл июня 19-го дня, имея трудно больных 35 человек, и сверх того пораженных цингой 142 человека. Люди эти были немедленно свезены в Морскую Петропавловскую Госпиталь июня 20-го по распоряжению командира Петропавловского Порта контр-адмирала Завойко, назначена медицинская комиссия, которая нашла еще 19 человек, требующих отправления в госпиталь.

Вообще, за немногими исключениями, все нижние чины имели признаки развивающегося скорбута. Умерло на переходе из Каллао в Петропавловск 13, и в самом Петропавловске 19 человек» (19, с. 191–192).

Тридцать две жизни – это много, но это не пустая потеря. Неприятелю «kozyрь» Изильметьева обошелся многократно дороже. 19 июня – 1 июля англо-французы еще только собирали силы на острове Нуку-Ива, а в Авачинскую бухту вошли шестью кораблями только 17/29 августа. Больные аврорцы большей частью поправились и приняли участие в укреплении порта. Четырнадцать пушек фрегата заняли места на береговых батареях; фрегатские офицеры командовали батареями № 2 и № 4. Петропавловск был готов встретить сильного врага.

Героическая оборона – тема неохватная для одной статьи. Отметим личный вклад И. Н. Изильметьева в общий успех. Молодые офицеры фрегата души не чаяли в своем командире; и вот их свидетельства.

«Смотря на спокойное, благородное лицо нашего капитана, на его хладнокровную распоря-

дительность, можно было быть уверенным, что фрегат “Аврора” не будет пятном русского флота. И как изменился в эти дни Иван Николаевич, его доброе лицо носило печать какой-то гордости, и приказания его были коротки, но отдавались таким голосом, что, уверен, не нашлось бы ни одного человека, который осмелился возразить на них, и теперь-то я понял, что можно быть и не светским, и не щеголем, и в то же время быть капитаном, какого другого, уверен, нет. <...> ...Он спокойно, как на ученье, вызывает партии и отправляет их одну за другой на подкрепление, хладнокровно давая совет командующим офицерам: в первой партии идет лейтенант Анкудинов, во 2-й – мичман Фесун. Но вот и на горе, против фрегата – неприятель, и пули его направлены по фрегату; капитан вызывает 3-ю партию, приказывает мне идти и согнать неприятеля, хладнокровно, как будто за рюмкой вина, говорит: “Помните, что русские молодежки ходят в штucky”. <...> ...Скажу, что, не будь Изильметьева, Петропавловску не устоять. Это он, который вдохнул своим хладнокровием во всех уверенность, это он, который, несмотря на всегдашнюю скромность, в эти критические минуты прямо говорил губернатору, что надо сделать то и то и что вот это и дурно... <...> ...Имея такой пример, как Иван Николаевич, я не мог бы быть малодушным», – так пишет лейтенант Константин Пилкин, будущий контр-адмирал (20, с. 38–46).

«Завойко полагал, что противник, имея перевес в силах, одолеет нас, и предложил в крайнем случае, когда все средства сопротивления будут исчерпаны – сжечь фрегат, покинуть город и, забрав самую необходимую провизию, удалиться в глубь страны. <...> После генерала на совете выступил наш командир, почтенный, но грубоватый человек и сказал: “Нет, ваше превосходительство. Вы делайте, что хотите, я останусь, да моему фрегату бывать еще на Кронштадтском рейде!” При этом стукнул палкой об пол. Это я слышал от товарища офицера, который был на совете. Отвечать за сообщаемое мною не могу, так как в качестве юнкера я на совете не присутствовал» (юнкер Николай О’Рурк, будущий капитан-лейтенант) (4, с. 43).

Также О’Рурк сообщает, что аврорские офицеры в Петропавловске не носили форменных мундиров, «так как не знали, долго ли пробудем в этих цивилизованных краях, где даже и сукна достать нельзя. Один наш командир всегда был в эполетах, мы же надевали только форменные фуражки» (4, с. 150).

Лейтенант Дмитрий Максудов, герой обороны и также будущий контр-адмирал, описывает празднование победы в доме губернатора: «...Когда все приутихло, Завойко сказал, что т. к. дело конечно, то нужно об этом послать донесение в Петербург, и он желал бы знать, на кого упадет общий выбор иметь эту честь. “Разумеется, Максудов”, – пробасил Изильметьев, командир “Авроры”. “Максудов, Максудов”, – подтвердили все, кроме одного, который поблел и не поддерживал этого предложения. Завойко благословил меня, поздравил и поцеловал, а затем поздравили меня и целовали остальные мои товарищи» (20, с. 56).

Изучая события обороны Петропавловска, непросто отделить действительные факты от сведений ошибочных и легендарных, которые появляются в истории помимо чьего-либо нарочного умысла. Но есть один документ, в котором ошибок нет. Это «Журнал военных действий, веденный на фрегате “Аврора” под командованием Капитан-лейтенанта Изильметьева с 14 июля по 28 августа 1854 года» (21, л. 42–56 об.).

Фразы от первого лица позволяют считать автором документа самого капитана. Журнал содержит почасовую запись событий, близко перекликается со шканечным журналом фрегата «Аврора». На его основе впоследствии написаны воспоминания И. Н. Изильметьева (22).

В Журнале командир «Авроры» высоко отзывается о своих подчиненных, персонально отмечая заслуги каждого офицера.

«Но лично о себе Иван Николаевич отзывался с такою же скромностью, как и при всяком другом случае. Мы имели случай видеть письмо, писанное им к своему семейству вскоре после Петропавловской победы Там он с одушевлением превозносит свою команду, говорит, что она сделала чудеса, и благодарит Бога, что он имел честь командовать этими храбрецами; о себе – ни слова.

Здесь у места будет упомянуть об одном обстоятельстве, которое помешало Ивану Николаевичу получить Георгиевский крест, высоко им уважаемый. К дню Петропавловского сражения, он уже выслужил 23 года в офицерском звании, но не был в действительном сражении, а это составляло, по тогдашним правилам, непременное условие для получения Георгия за выслугу 25 лет. Когда первое неприятельское ядро пролетело через “Аврору”, он снял фуражку и воскликнул: “Георгий!” но к сожалению, прежде чем он успел дослужить 25 лет, правила о награде Георгиевским крестом изменились и его перестали давать за выслугу лет» (1, с. 53).

Наградой Изильметьеву за Петропавловское дело был орден св. Владимира 3-й степени и чин капитана 2 ранга.

Но подвиги не закончились. Фрегату «Аврора» предстояла еще зимовка во льдах Петропавловской гавани, серьезный ремонт силами собственной команды. А ранней весной 1855 г. – нелегкий переход фрегата, перегруженного как Ноев ковчег, в Императорскую Гавань; временами только туман уберегал «Аврору» от взоров неприятеля. Прощальный шторм Охотского моря расщепил головку руля, едва не лишив корабль управления. В бухте Де-Кастри фрегат «Аврора», корвет «Оливуца» и транспорт «Двина» имели еще одну перестрелку с кораблями противника. А затем, куда противник ожидал подкрепления, чтобы наверняка захлопнуть ловушку, русские корабли как по волшебству исчезли. «Волшебство» на самом деле было подготовлено Амурской экспедицией, только-только разведавшей фарватеры для входа в реку Амур. И состояло «волшебство» в огромных многодневных физических усилиях, чтобы с мели на мель тащить сорокавосемиметровый фрегат; попутно снимая с него грузы, пушки и снасти. Руководил проводкой эскадры И. Н. Изьльметьев. 18 июля фрегат отдал якорь на Николаевском рейде.

Но какую армаду и какие огромные средства затратили англичане и французы, чтобы найти и уничтожить русскую эскадру (которой теперь командовал В. С. Завойко). И не нашли. Такой исход – «ничья в нашу пользу». Великие державы не сумели отквитаться за поражение в Петропавловске в 1854 г. и не сумели обезопасить свое мореплавание в Тихом океане – хотя именно такова была их цель.

«Аврора» оставалась в Николаевске до конца войны. Иван Николаевич предпочел передать фрегат в командование М. П. Тиролу и возвратиться в Петербург. Путешествие это «... может быть описано только кратко, потому что Иван Николаевич выражался немногословно, как в письмах своих, так и в разговорах. Из отрывочных рассказов и еще более отрывочных писем видно, что он отправился из Николаевска на американском купеческом корабле, вместе с генерал-губернатором, и 19 октября прибыл в Аян, откуда продолжал путешествие сухим путем; что по прибытии в Иркутск, к нему явилась депутация от членов тамошнего клуба, с приглашением присутствовать на устроенном в честь его торжественном обеде; что в самый день обеда, за ним заехал сам генерал-губернатор [Н. Н. Муравьев-Амурский], в орденах и в ленте, отвез его с собою в клуб, где он был принят церемониально, и где генерал-губернатор представил Изьльметьева членам клуба как спасителя Камчатки... <...> Во время этого путешествия, Изьльметьев был награжден орденом св. Анны 2 ст. с Императорскою короною, в воздаяние отличного усердия и ревности, оказанных при возведении укреплений в Петропавловске, снятии оных по случаю оставления сего порта, и исправлении судов, для перевоза разного имущества в устье реки Амура. Вскоре по возвращении в Петербург он был назначен командующим 11-м флотским экипажем и кораблем “Императрица Александра”. В этом звании он получил Высочайшее благоволение за скорую и успешно выполненную перевозку сухопутных войск из Финляндии в Кронштадт» (1, 85).

В день коронации Их Императорских Величеств (26 августа – 7 сентября 1856 г.) произведен в капитаны 1 ранга и пожалован бронзовою медалью на георгиевской ленте в память войны 1853–1856 гг.

4 ноября 1857 г. назначен командиром 7-го флотского экипажа и парового фрегата «Громобой».

«В 1858 году на этом фрегате Великий Князь Генерал-Адмирал с супругою своею Великою Княгинею Александрою Иосифовною изволил предпринять путешествие по Средиземному морю и посетил разные порты Италии, Палестины, Греции и Турции. Имевши при этом случае возможность увидеть знаменитые столицы этих стран, Иван Николаевич, по благочестию своему, выше всего ценил то, что он удостоился посетить святыню Иерусалима, куда он имел счастье сопровождать Великого Князя и его супругу. В этот поход он умел заслужить личное расположение Августейшей четы, и после возвращения имел счастье получить из рук Великой Княгини нарочно заказанные Ея Высочеством дорогие часы, с вырезанной надписью: “В память похода на фрегате «Громобой» в 1858–1859 году”, часы украшены вензелем Ея Высочества, осыпанным бриллиантами. В Константинополе Изьльметьев получил от турецкого Султана орден Меджидие 3-й степени» (1, с. 86).

В Санкт-Петербурге, в Центральном государственном архиве кинофотофонодокументов, хранится фотоальбом П108 1859 г. под ошибочным названием «Черноморский флот». На самом деле на снимках запечатлены офицеры и матросы, преимущественно с парового фрегата «Громобой», по возвращении в Кронштадт из заграничного плавания. На снимке № 1 в центре сидит командир эскадры контр-адмирал Истомин, а первым слева стоит капитан 1 ранга Изьльметьев, при наградах и при шпаге, держит в правой руке форменную пуховую шляпу. Это одна из немногих фотографий И. Н. Изьльметьева и единственная в полный рост (23). А на фото № 5 того же альбома мы находим

поручика корпуса морской артиллерии Н. И. Можайского, бывшего аврорца и героя обороны Петропавловска. Нет сомнений, капитан сам позвал на фрегат своего проверенного сослуживца.

14 июля 1860 г. Изьльметьев назначен командиром 1-го флотского экипажа и стопушечного корабля «Император Николай I», только что отстроенного.

В 1863 г. назначен начальником южной оборонительной линии, руководил работами по укреплению Кронштадта.

В 1864 г. опять пригодился амурский опыт Ивана Николаевича. В Финском заливе крепко сел на мель клипер «Всадник». Дальнейший рассказ предоставим И. И. Стренцелю: «Лица, распорядившиеся снятием с мели клипера, уверились, что за тем оставалась весьма слабая надежда спасти корпус клипера. Тогда Управляющий морским министерством избрал для распоряжения этим делом И. Н. Изьльметьева, который и отправился 28 августа на место действия с клиперами “Яхонт” и “Изумруд”. 30 августа отправился на присоединение к отряду Изьльметьева фрегат “Светлана”.

Прибыв на место бедствия и осмотрев положение клипера “Всадник”, Изьльметьев уведомил, что, при данных ему средствах, он может смело надеяться на снятие клипера, и потому сделал следующие распоряжения: водолазам приказано было расчистить дорогу для киля клипера; кабельтовы, проведенные в передние клюзы клипера, взяты накрест около форштевня и опять взяты в клюзы, и внутри клипера закреплены за задние битенги. Таким образом, составилась, так сказать, внутренняя брага. По направлению длины судна положены были гуськом якоря.

1 сентября взялись за буксиры. В этой работе участвовали 1210 паровых сил, считая и небольшой зафрахтованный коммерческий пароход, и кроме того выхаживали на шпиле кабельтов, взятый за становой якорь, завезенный с кормы клипера. В 3 часа буксиры были готовы. Сначала все суда выровняли буксиры и дали малый ход вперед, постепенно увеличивая его, и потом, лишь только по условленному сигналу все суда вдруг дали полный ход, “Всадник” стал покачиваться и пошел довольно быстро назад, спускаясь с песчаной банки, как бы с искусственно устроенного эллинга. Когда он сошел на воду, клипер “Яхонт” отвел его в сторону от буксирующих судов.

В тот же день “Всадник”, на буксире клипера “Жемчуг”, отправился в Кронштадт, куда и прибыл благополучно 3 сентября в 3 часа пополудни.

Застрое и успешное исполнение этого поручения, Изьльметьев был произведен в контр-адмиралы, с назначением младшим флагманом Балтийского флота, 9 ноября 1864 года» (1, с. 87–91).

В 1866 году, 2 мая, Иван Николаевич назначен начальником штаба главного командира Кронштадтского порта. «Здесь нашел он широкий простор, чтобы выказать свою честную, прямую, открытую натуру, он смело отстаивал правду, и доступность его ко всякому справедливому требованию была безгранична. Начальство оценило его службу на новом поприще, и он был последовательно награжден орденами Св. Станислава и Св. Анны первых степеней. Но здесь, к сожалению должно сознаться, что штабная служба была не по душе боевому и практическому моряку. Непривычка в новым отношениям, к другому порядку службы, даже к новому распределению времени, видимо стесняла адмирала.

Никогда линейная морская служба не утомляла его в такой степени, как штабная. Он стал думать об отдыхе в своем любимом Ревеле [где имел дом и сад], посреди своего семейства. Он постоянно и настойчиво стал просить увольнения от должности начальника штаба; долго высшее начальство не соглашалось на его просьбу, но наконец уступило ему, и 1 января 1870 года он снова назначен младшим флагманом Балтийского флота, к общему сожалению Кронштадтской морской семьи. <...>

Но недолго было суждено ему радоваться своим присутствием своих близких. Он простудился и занемог 28 октября в ночь. Доктор полагал, что это прилив крови к легким, и находил, что опасности нет. С 3 на 4 ноября, во втором часу ночи он не спал и жаловался на сильную боль в спине, вдруг быстро встал, прося довести его до кровати, и тихо опустился на пол. Его окружила вся семья. Он смотрел на них в полном сознании и сказал: “Голова”. Принесли образ Божией Матери “Неопалимая Купина”, всюду ему сопутствовавший; он устремил на него молящий взгляд, рука его закоренела, изображая крест; он скончался спокойно, в два часа ночи, на руках родной семьи. <...>

Оставленное им неутешное семейство воздвигло памятник на могиле знаменитого адмирала. Он состоит из мраморной колонны, с приложенными в ней крестообразно двумя якорями; колонну осеняет крест; в нее врезан образ Божией Матери «Неопалимая Купина», о котором мы упоминали выше; все это ограждено четырьмя пушками, обращенными дулом к земле и соединенными между собою двумя цепями: одною на высоте винграда, другою на высоте цапф».

Остается дополнить, что Ревель – ныне столица республики Эстония, Таллинн, и там, на Александро-Невском кладбище (часть Siselinna kalmistu) поныне сохраняется могила легендарного героя России Ивана Николаевича Изъльметьева – в том самом виде, как описал ее И. И. Стренцель. Имя Изъльметьева увековечено на карте Сахалина в названиях залива, мыса и горы.

Р. С. По справедливости следует представить и биографа, чьи строки много цитированы выше. Иван Иванович Стренцель родился в 1811 г. В 1829 г. поступил в морской кадетский корпус; в 1831 г.; по окончании, в один день с И. Изъльметьевым и М. Тиролем, произведен в мичманы. Служил на Черноморском и Балтийском флоте; в 1849 г. из лейтенанта стал майором и военным чиновником, дослужился до полковника и в 1860 г. перешел на гражданскую службу. Последние 15 лет жизни И. И. Стренцель начальствовал над Кронштадтским портовым архивом. Поднимая неизвестные материалы, писал статьи и книги по истории Кронштадта и флота, биографии флотских деятелей, в том числе и «Биографический очерк жизни Ивана Николаевича Изъльметьева». Награжден многими орденами, скончался в 1881 г. в звании статского советника.

1. *Стренцель И. И.* Иван Николаевич Изъльметьев (биографический очерк) // Морской сборник. 1874. № 8. Неофиц. С. 33–91.
2. Вестник Императорского русского географического общества. СПб., 1853. Т. 9. С. 12.
3. Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 год. Т. 1 / сост. А. С. Сгибнев. СПб., 1871. С. 65.
4. *О'Рурк Н. М.* Записки участника кругосветного плавания фрегата «Аврора» (1853–1857). СПб. : Элмор, 2011. С. 35.
5. РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 7037/354.
6. The Times, L. Wednesday, December 7, 1853.
7. *Маркс К.* Четвертое соглашение. Англия и война // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. Т. 9 (1960 г.). С. 554.
8. *Щедрин Г. И.* Огненная кругосветка «Авроры» // Корабли-герои. М., 1970. С. 42–43; *Щедрин Г. И.* Петропавловский бой. М., 1975. С. 37.
9. Известие из Калао о фрегате «Аврора» // Морской сборник. 1854. Июнь. Офиц. статьи. С. 120.
10. Каллао и Лима. Из записок мичмана Фесуна 1-го, служившего на фрегате «Аврора» в 1854 году // Морской Сборник. 1855 г. Т. XVII. № 7, июль. Отдел учебно-литературный. С. 91–118.
11. Из записок офицера, служившего на фрегате «Аврора» // Морской Сборник. Т. XLV. 1860. № 1, янв. Часть неофиц. С. 4.
12. Extrait du Journal d'Amand Christophe Mériadec de Miniac, Capitaine de Vaisseau. (Дневники редактировались самим капитаном спустя годы; не опубликованы, выдержку любезно прислал Monsieur Hervé de Miniac.)
13. La France à la conquête du Pacifique : correspondance de béléve-officier Achille Amet : 1849–1854 // Paris : Ed. Osmondes, 1996. P. 166.
14. Ed. du Hailly. Une campagne dans l'Océan Pacifique. Revue des deux Mondes, 1858. Т. XVI. P. 686.
15. Военная энциклопедия. Т. 10. М. : Изд. т-ва Сытина, 1912. С. 581–582.
16. Извлечение из письма Мичмана Фесуна, служившего на фрегате «Аврора» // Морской Сборник. 1854, дек. С. 467.
17. *Фесун Н. А.* Из записок офицера, служившего на фрегате «Аврора» // Морской Сборник. Т. XLV. 1860. № 1, январь. Часть неофиц. С. 15.
18. The Times, L. Friday. Nov 10. 1854. P. 8.
19. Плавание фрегата «Аврора» от Каллао до Петропавловска // Морской Сборник. 1854 г. № 12. С. 191–192.
20. Защитники Отечества: Сборник официальных документов, воспоминаний, статей и писем. Петропавловск-Камчатский : Дальневост. кн. изд-во. Камч. отд. 1989. С. 38–46.
21. РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 2. Д. 3003. Д. 42–56об.
22. РГАЛИ. Ф. 1337. Оп. 1. Ед. хр. 83а. Изъльметьев И. Н. (в каталоге архива Изъльметьев). Воспоминания об обороне Петропавловска-на-Камчатке во время войны с Англией и Францией в 1854–1855 гг. и плавании от берегов Камчатки в устье реки Амур».
23. ЦГАКФФД [Электронный ресурс] : <https://www.photoarchive.spb.ru>

Н. В. Камардина
МАТЕРИАЛЫ ФОНДА ДАЛЬИСТПАРТА
ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ КАК ИСТОЧНИК
ПО ИСТОРИИ РЕВОЛЮЦИИ И ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ НА КАМЧАТКЕ:
ИСТОЧНИКОВЕДЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

Современное состояние российской исторической науки, несомненно, является отражением общественно-политических процессов в нашей стране. Работа историка в очередной раз становится объектом пристального внимания государства и общества. И в очередной раз мы наблюдаем стремление создать одну «правильную» историю России.

Материалистическое понимание истории признает свойства исторической реальности безграничными, но инвариантными, поскольку факты исторической действительности неизменны в пространстве и времени, и в этом смысле объективны и к участникам событий, и к историкам их исследующим. Найдя свое отражение в историческом источнике, факт теряет свою объективность, будучи воспроизведенным творцом источника. Такое отражение однозначно, хотя и безгранично с точки зрения внутреннего содержания, как безмерна объективная реальность. Историк воссоздает действительность, опираясь на факты, почерпнутые из источника, тем самым творя научно-исторический факт. В результате научно-исторический факт становится дважды субъективизированным отражением прошлого. Историческое знание, таким образом, по своей сути не может носить инвариантный характер, оно содержательно незавершено, изменчиво, безгранично.

Стремление к полному и объективному изучению истории понятно, однако никто не может монополизировать научную истину. К сожалению, в российской исторической науке такие попытки имели место. Последствия столь вольного обращения с прошлым всегда печальны и для общества, и для государства. А значит, в современных политических условиях особое значение приобретает работа с источниками, которые, по сути, являются единственными носителями исторической правды.

Большевики, пришедшие к власти в России в 1917 г., очень трепетно относились к сбору источников, содержащих информацию о событиях революции и гражданской войны. Можно по-разному объяснять причины, побудившие Советскую власть в 1920 г. начать сбор документов по истории Октябрьской революции, однако благодаря деятельности Истпартов для современных ученых сохранены бесценные источники о сложнейшем этапе существования России. Именно эти свидетельства современников позволяют воссоздавать исторические события, анализируя их причины и последствия.

Дальистпарт был создан 12 сентября 1921 г. в соответствии с Законом правительства ДВР «Об учреждении Центральной Исторической Комиссии по изучению партизанского движения на Дальнем Востоке» (1). Собранные практически по горячим следам документальные материалы представлены в фонде Дальистпарта в Государственном архиве Хабаровского края (2), являвшегося составной частью большой системы Истпартов.

В фонде Дальистпарта Государственного архива Хабаровского края представлены различные источники по истории Камчатки в 1917–1922 гг. Немалую их часть составляют официальные документы: постановления, докладные записки, протоколы различных государственных и партийных органов, имеющих отношение к организации жизни на Камчатском полуострове. Но в первую очередь исследователю интересны источники личного происхождения. По существующей классификации в основном это источники межличностной коммуникации с неопределенным адресатом. Разработанный Истпартом опросник, разосланный во все партийные организации страны, позволил систематизировать разрозненные сведения, полученные от непосредственных участников революции. Именно эти воспоминания участников революционных событий на Камчатке изначально были положены в основу всех исторических очерков о революции. Казалось бы, современному исследователю добавить что-либо новое к уже написанному предшественниками не представляется возможным. Однако современное прочтение этих исторических источников позволяет взглянуть на события прошлого с учетом нового научного знания. Большой интерес представляют, например, анкеты участников революции и гражданской войны в Охотском крае: Ф. Караева, И. Ф. Бурка, В. Крупенина, тов. Корюкина, В. Чекмарева, М. Монахова (3), воспоминания Н. Фролова, И. Елисеева (4). Помимо анкет в фондах архива представлены рукописи очерков И. Ларина «Работа РКП(б) на Камчатке» и тов. Массюка «Работа среди туземок Камчатки» (5). Конечно, часть материала, собранного в то время, была опубликована, но в весьма скорректированном виде. Так, рукопись Ф. Слободчикова «Октябрь и гражданская война на Камчатке» подверглась существенной правке, что отчетливо