

Материалы к биографиям ученых и инженеров
Materials for the Biographies of Scientists and Engineers

DOI: 10.31857/S020596060020631-6

**ПОЛЯРНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬ Ф. А. МАТИСЕН
(К 150-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ)**

СМИРНОВ Валентин Георгиевич – Российский государственный архив Военно-морского флота; Россия, 191186, Санкт-Петербург, Миллионная ул., д. 36; E-mail: svg@rgavmf.ru

© В. Г. Смирнов

В статье впервые представлены подробные биографические материалы о полярном исследователе, морском офицере Федоре Андреевиче Матисене (1872–1921) – участнике Русско-шведской экспедиции для градусного измерения на островах Шпицбергена на транспорте «Бакан» (1899) и Русской полярной экспедиции Императорской академии наук на яхте «Заря» (1900–1903), начальнике речных экспедиций к устью реки Лены, организованных Омским правительством А. В. Колчака (1919) и Советским правительством (1920), а также первом командире ледокольного транспорта «Таймыр» Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1908–1910). Кроме того, рассмотрены вопросы службы Матисена на боевых кораблях Российского флота. В основу статьи положены материалы Российского государственного архива Военно-морского флота, Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга, Санкт-Петербургского филиала Архива Российской академии наук и Российского государственного архива экономики. Статья посвящена 150-летию со дня рождения Матисена.

Ключевые слова: Ф. А. Матисен, А. В. Колчак, Н. И. Евгенов, Шпицберген, Арктика, Амур, Лена, Русско-японская война, «Бакан», «Заря», «Диана», «Ураган», «Лена».

Статья поступила в редакцию 25 октября 2021 г.

**POLAR EXPLORER F. A. MATISEN (IN COMMEMORATION OF THE
150TH ANNIVERSARY OF HIS BIRTH)**

SMIRNOV Valentin Georgievich – Russian State Naval Archive; Ul. Millionnaya, 36, St. Petersburg, 191186, Russia; E-mail: svg@rgavmf.ru

© V. G. Smirnov

Abstract: This article for the first time offers the detailed biographical materials concerning Fyodor Andreyevich Matisen (1872–1921), polar explorer and naval officer, member of the 1899 Russian-Swedish Spitsbergen grade-measurement expedition on the “Bakan” ship and the Imperial Academy of Sciences’ Russian Polar expedition on the “Zarya” schooner (1900–1903), head of the river expeditions to the mouth of the river Lena that were organized by A. V. Kolchak’s Omsk Government (1919) and by the Soviet Government (1920), and the first commander (1908–1910) of the “Taymyr” icebreaking steamer of the Arctic Ocean Hydrographic Expedition. The article also describes Matisen’s service on the Russian Navy’s combat ships. It is based on the materials from the Russian State Naval Archive, Central State Historical Archive of St. Petersburg, St. Petersburg Branch of the Archive of the Russian Academy of Sciences, and the Russian State Archive of Economics. The article is dedicated to the 150th anniversary of Matisen’s birth.

Keywords: F. A. Matisen, A. V. Kolchak, N. I. Evgenov, Spitsbergen, Arctic, Amur, Lena, Russo-Japanese War, “Bakan”, “Zarya”, “Diana”, “Uragan”, “Lena”.

For citation: Smirnov, V. G. (2022) Poliarnyi issledovatel’ F. A. Matisen (k 150-letiiu so dnia rozhdeniia) [Polar Explorer F. A. Matisen (in Commemoration of the 150th Anniversary of His Birth)], *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, vol. 43, no. 2, pp. 350–377, DOI: 10.31857/S020596060020631-6.

Первые годы морской службы

20 мая (1 июня) 1872 г. в Петербурге, в лютеранской семье Андрея Георга Матисена (1817–1885), родился сын Федор. Потомственный почетный гражданин А. Г. Матисен умер, когда Федору исполнилось 13 лет. Мать – Вильгельмина Федоровна Матисен (урожденная Зельтнер¹), понимая, что одной ей сына «не поднять», 5 мая 1886 г. подала прошение в канцелярию Морского училища (так назывался Морской корпус в 1867–1891 гг.) с просьбой о приеме Федора на воспитание в младший приготовительный класс, приложив метрическое свидетельство о его рождении и крещении и указав свой адрес: Васильевский остров, 10-я линия, д. 23. Резолюцию «Разрешено вр[еменно] управ[ляющим] М[орским] м[инистерством]» на этом прошении наложил начальник Николаевской морской академии и директор Морского училища контр-адмирал Д. С. Арсеньев².

13 сентября 1886 г. Федор был зачислен воспитанником в Морское училище, а через три года, 8 сентября 1889 г., начался отсчет его действительной службы. 1 сентября 1890 г. Федор стал унтер-офицером. 10 августа 1891 г. он был произведен в гардемарины, а девять дней спустя – в старшие унтер-офицеры. В годы учебы Федор проходил летнюю практику в Балтийском

¹ Школа Карла Мая. Общество друзей школы К. Мая «Майский жук» // http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=2003

² Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 432. Оп. 5. Д. 7030. Л. 1.

море на следующих кораблях: корветах «Боярин» (1888, 1890) и «Боян» (1891), фрегате «Князь Пожарский» (1889) и учебном судне «Скобелев» (1892).

8 сентября 1892 г. состоялся приказ о производстве выпускников Морского корпуса в мичманы. В их числе был и Федор Матисен, удостоенный премии адмирала Нахимова (250 руб.)³.

В сентябре 1892 г. Матисен начал службу в 18-м флотском экипаже, а в мае 1893 г. был назначен вахтенным начальником на броненосец «Император Александр II», находившийся в составе Практической эскадры Балтийского моря. Получив первичную офицерскую практику, он был зачислен в Штурманский класс (в котором учился дважды: в начале 1893 и 1894 гг.) и окончил учебу 1 апреля 1895 г. В промежутках Федор исполнял должность экипажного адъютанта, заведующего оружием и был командиром 7-й сводной флотской роты⁴.

В 1895–1897 гг. Матисен служил на крейсере 1-го ранга «Рюрик» (командиры – А. Х. Кригер, затем – А. А. Родионов) младшим штурманским офицером, иногда исправлял должность старшего штурманского офицера. Корабль был флагманским в эскадре Тихого океана, поэтому ответственность Матисена как одного из штурманов была весьма высока. Одним из его соплавателей был мичман А. В. Колчак⁵.

19 апреля 1897 г. Матисен был произведен в лейтенанты⁶, а 1 мая приказом командующего эскадрой в Тихом океане вице-адмирала Е. И. Алексеева назначен вахтенным начальником мореходной канонерской лодки «Отважный» (командир – капитан 2-го ранга А. А. Куприянов). Там Матисен прослужил 10 месяцев, причем 10 февраля 1898 г. был назначен исправляющим должность старшего штурмана этой лодки. Однако 7 апреля 1898 г. приказом командующего эскадрой (уже вице-адмирала) Ф. В. Дубасова № 400 «был списан в наличие 18 флотского экипажа»⁷ и вскоре убыл в Петербург.

В столице Матисен 2 августа 1898 г. был назначен исправляющим должность экипажного адъютанта, а с 20 августа стал командиром 1-й роты 18-го флотского экипажа (утвержден в должности 14 сентября).

3 октября 1898 г. Матисен убыл в трехмесячный отпуск. В этот период он женился. Его избранницей стала 20-летняя дочь действительного статского советника девица Тамара Павловна Висковатова (родилась 7 июля 1878 г.). Она была дочерью художницы Екатерины Иеронимовны (1838–1911, урожденной Корсини) и Павла Александровича Висковатова (1842–1905), писателя, историка литературы (биографа и издателя сочинений М. Ю. Лермонтова), профессора русской словесности и славянофила. В 1897–1899 гг. он был директором гимназии Видемана, одновременно (в 1896–1901 гг.) работал сначала младшим, а затем старшим цензором Центрального комитета

³ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 43 об., 49.

⁴ Там же. Л. 43 об.–44.

⁵ А. В. Колчак. 1874–1920. Сборник документов. В 2 т. / Отв. ред. Ю. Г. Орлова. СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «БЛИЦ», 2021. Т. 1. С. 109.

⁶ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 43 об.–44.

⁷ Там же. Л. 44 об.

цензуры иностранной⁸. Дедом Тамары по отцу был военный историк, генерал-майор А. В. Висковатов, дедом по матери — академик архитектуры Иероним Корсини, бабушкой по матери — Мария Антоновна Корсини (урожденная Быстроглазова) — писательница и переводчица⁹.

7 августа 1899 г. в семье Матисенов родился сын Виссарион¹⁰. Это случилось в селе Кишкине Тульского уезда Тульской губернии. 24 октября того же года Виссарион был крещен священником Сергием Рождественским «с причтом». Восприемниками были сын статского советника Владимир Иосифович Лихтенштадт¹¹ и дочь потомственного дворянина София Александровна Беклемишева¹², оба православные¹³.

Экспедиция на Шпицберген

Сам Федор Андреевич к этому времени был далеко от Петербурга: 14 марта 1899 г. он был назначен в плавание старшим вахтенным начальником транспорта «Бакан» в Экспедицию для градусного измерения на островах Шпицбергена. В этой экспедиции Матисен провел ровно восемь месяцев.

9 мая 1899 г., в период нахождения «Бакана» в Петербурге, на нем был отслужен молебен, на котором присутствовал председатель комиссии по организации Русско-шведской градусной экспедиции, президент Академии наук великий князь Константин Константинович. На другой день на транспорте были размещены члены экспедиции: семь ученых, 12 нижних чинов (матросов), солдат и два помора для ухода и обращения с 40 собаками, помещенными в шести клетках на верхней палубе¹⁴.

Командиром «Бакана» был капитан 2-го ранга К. Л. Ергомышев, старшим офицером — лейтенант Н. М. Сергеев, вахтенными начальниками (кроме Ф. А. Матисена) — лейтенант А. Ф. Клопотов и мичман К. А. Унковский, штурманом — штабс-капитан Н. А. Алексеев, судовым механиком — младший инженер-механик А. Д. Комаров, судовым врачом — коллежский асессор А. Н. Волкович¹⁵.

⁸ Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Ф. 14. Оп. 2. Д. 1021. Л. 13–35.

⁹ Висковатов, Павел Александрович // https://ru.wikipedia.org/wiki/Висковатов_Павел_Александрович.

¹⁰ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 48–48 об.

¹¹ Так в документе. Очевидно, это В. О. Лихтенштадт (1882–1919) — сын судебного деятеля и «народоволки», впоследствии революционер, эсер-максималист, участник покушения на П. А. Столыпина (1906, приговорен к смертной казни, замененной на пожизненную каторгу, которую отбывал в Шлиссельбурге). После освобождения (1917) примыкал к меньшевикам, в июне 1919 г. вступил в РКП(б), в августе — октябре — комиссар штаба 6-й дивизии 7-й армии. Захвачен в плен белогвардейцами во время наступления на Петроград и расстрелян.

¹² Очевидно, София Александровна Беклемишева-Филиппченко (1873 — не ранее 1915) — дочь полковника, живописец, сестра скульптора В. А. Беклемишева.

¹³ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1818. Л. 175.

¹⁴ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1904. Л. 117–117 об.

¹⁵ Там же. Л. 114 об.

15 мая 1899 г. «Бакан» отправился в плавание — через Стокгольм (где члены экспедиции 22 мая были приняты королем Оскаром II), Копенгаген, Ставангер, Берген и Тромсё. Там на «Бакан» были приняты члены рекогносцировочной экспедиции академик Ф. Н. Чернышев, профессор Стокгольмского университета Г. де Гер, шведский топограф лейтенант Кнорринг и 14 норвежских мастеровых ¹⁶.

В полночь с 13 на 14 июня 1899 г. соединенный русско-шведский отряд судов вышел в плавание к Шпицбергену, однако через сутки шведские суда отправились к месту стоянки своей части экспедиции.

Уже в период с 15 по 17 июня экипажем «Бакана» под руководством штабс-капитана Алексеева были произведены съемка и промер в бухте Йёэс (*Göes*). Именно в юго-восточной части этой бухты 19 июня 1899 г. и было выбрано место для зимовки.

В течение восьми дней (вместо трех недель) была произведена выгрузка имущества на берег, где вскоре были построены пять зданий. Лейтенант Матисен судовым аппаратом делал фотоснимки деятельности экспедиции ¹⁷.

В течение июля — августа 1899 г. «Бакан» вместе с ревельским ледоколом № 2 и шведскими судами (грузовым пароходом «Рюрик», паровой яхтой «Бетти» и канонерской лодкой «Свенскзунд» (*Swenskzund*) ¹⁸ обеспечивал деятельность Русско-шведской экспедиции. 21 августа капитан 2-го ранга Ергомышев доложил в Главный морской штаб (ГМШ) о повреждении в рулевой раме, полученном ледоколом № 2 при касании 14-футового камня (скалы на глубине 4,2 м. — *В. С.*) в четырех милях от берега, и завершении экспедиционных работ. Он, в частности, отметил следующее:

В нынешнем году работы геодезистов сосредоточились на двух наиболее трудных пунктах Cap Lee и Wales Point по восточному берегу Stor Fiord'a и лишь благодаря исключительно благоприятным погодам увенчались полным успехом [...]

Экспедицией собраны большие коллекции, хранящиеся в настоящее время на «Бакане», и, без сомнения, этот богатый геологический и зоологический материал составит весьма ценное приращение музеев Императорской академии наук ¹⁹.

1 сентября 1899 г. «Бакан» и ледокол № 2 прибыли в Тромсё, где ледокол был оставлен в доке для производства ремонта. «Бакан» же 5 сентября вышел в Тронхейм, затем — в Берген, Христианию, Копенгаген и Стокгольм, откуда через Биорке 8 октября прибыл в Петербург ²⁰.

Уже 9 октября 1899 г. великий князь Константин Константинович обратился к управляющему Морским министерством со следующим письмом:

¹⁶ Там же. Л. 132–132 об.

¹⁷ Там же. Л. 139.

¹⁸ Фотографии всех указанных судов см.: РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1904. Л. 138 (б–е).

¹⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 811. Л. 7–7 об.

²⁰ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2085. Л. 145–158.

После окончания работ нынешнего года по градусному измерению на островах Шпицбергена, когда вполне оправдались надежды на возможность благополучного окончания этого выдающегося научного предприятия, я считаю нужным довести до сведения вашего превосходительства о значении участия транспорта «Бакан» в этой экспедиции. Ввиду условий распределения льдов около Шпицбергена текущим летом русские работы сосредоточились в Стурфиорде, до сих пор мало посещавшемся научными экспедициями. Офицерами «Бакана» составлена в настоящее время подробная карта глубин ²¹ этого фиорда и, без сомнения, работа эта составит крупный вклад в наши познания о водах, окружающих Шпицберген. Помощь, оказанная «Баканом» при расстановке сигналов в градусной сети и при работах геодезистов на сигнальных пунктах, была, бесспорно, неоценимой; в особенности же важно было участие экипажа «Бакана» при устройстве зимовья в Горнзунде, постройка которого вместе с установкою всех сложных инструментов в обсерваториях, возможна была только при содействии командира ²² и офицеров транспорта и неустанной работы его команды. Считая, что как командир транспорта «Бакан», так и офицеры вполне заслужили в этом трудном плавании почетные награды, я прошу ваше превосходительство передать также команде «Бакана» мое «спасибо» за молодецкую службу при работах экспедиции ²³.

10 октября 1899 г. управляющий Морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов отдал соответствующие указания. В наградном листе на лейтенанта Матисена капитан 2-го ранга Ергомышев написал следующее: «За честное отношение к службе и за усердие, выказанное им при устройстве зимовья на О^{вах} Шпицбергена представляется к ордену Св. Станислава 3^й ст.» ²⁴. 6 декабря 1899 г. этот орден и был пожалован Матисену ²⁵.

После успешного завершения Русско-шведской градусной экспедиции был учрежден нагрудный знак для вручения ее участникам. 6 ноября 1902 г. постановлением Комиссии по градусному измерению на островах Шпицбергена Матисену было предоставлено право на ношение нагрудного знака в память окончания градусного измерения на островах Шпицберген за участие в экспедиции. 5 февраля 1903 г. академик Ф. Н. Чернышев сообщил об этом в ГМШ ²⁶.

В составе Русской полярной экспедиции Академии наук

13 ноября 1899 г. лейтенант Матисен был откомандирован в распоряжение Комиссии Императорской академии наук по снаряжению экспедиции барона Э. В. Толля на Землю Санникова с «оставлением на службе и

²¹ В тексте ошибочно указано «глубот».

²² Надписано сверху карандашом.

²³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 811. Л. 10–10 об.; РГАВМФ Ф. 417. Оп. 5. Д. 2773. Л. 2–2 об.

²⁴ РГАВМФ Ф. 417. Оп. 5. Д. 2773. Л. 8 об.—9.

²⁵ А. В. Колчак. 1874–1920. Сборник документов... Т. 1. С. 108–109, 111.

²⁶ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 2. Д. 642. Л. 10.



Лейтенанты яхты «Заря» А. В. Колчак, Н. Н. Коломейцев и Ф. А. Матисен, 1900 г.

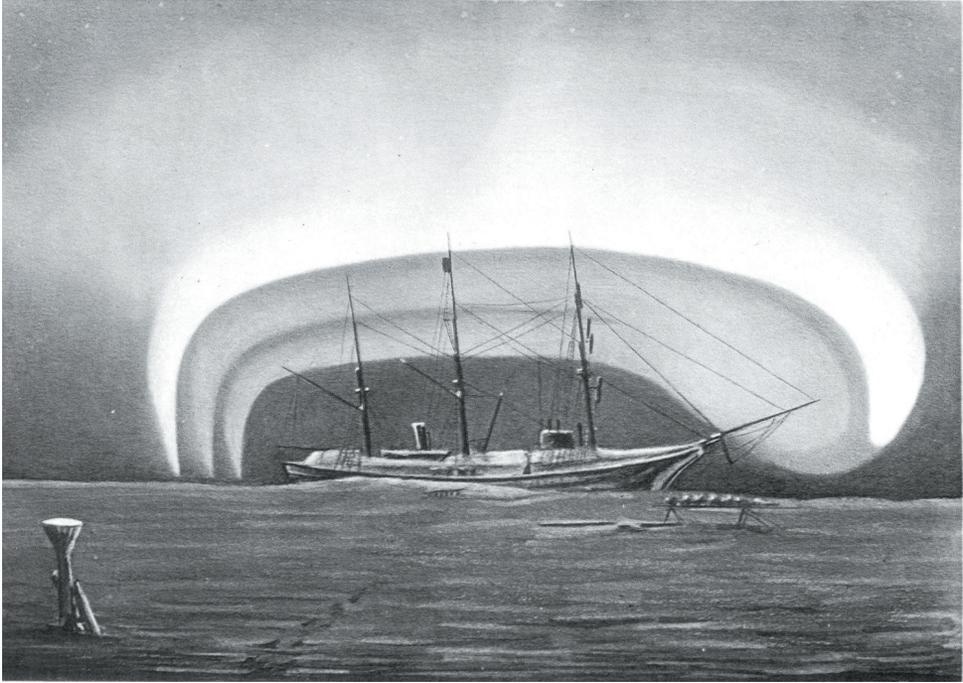
сохранением содержания от Морского ведомства»²⁷. По предложению Толля Матисен в качестве третьего офицера (первым был лейтенант Н. Н. Коломейцев) «приискал» лейтенанта А. В. Колчака, служившего на броненосце «Петропавловск» и находившегося в Пирее (Греция). Его кандидатуру после доклада неперменного секретаря Академии наук генерал-лейтенанта Н. Ф. Дубровина 28 декабря 1899 г. одобрил президент Академии наук великий князь Константин Константинович²⁸.

10 апреля 1900 г. Матисен вместе с Колчаком и нижними чинами по Финляндской железной дороге отправились в Стокгольм, а далее — через Христианию в Ларвик, где в эллинге известного строителя «Фрама» К. Арчера вооружалась под наблюдением командира лейтенанта Коломейцева яхта «Заря» (в прошлом — китобойный барк «Харальд Хорфаген» (*Harald Haarfagen*)).

15 апреля 1900 г. на «Заре» был поднят флаг Невского яхт-клуба, 16 апреля Матисен был назначен в Русскую полярную экспедицию (РПЭ) старшим офицером яхты «Заря», геодезистом и метеорологом экспедиции. Через месяц — 15 мая — яхта пришла в Петербург. Там, а затем в Кронштадте (8–11 июня) шли подготовительные работы к предстоящему плаванию. 12 июня «Заря» отправилась на север через Ревель и Фридрихсгафен (Дания) в Александровск-на-Мурмане, куда и пришла 11 июля 1900 г.

²⁷ Там же. Л. 44 об.—45.

²⁸ Санкт-Петербургский филиал Архива Российской академии наук. Ф. 6. Оп. 1. Д. 5. Л. 69–69 об.



Яхта «Заря» в короне северного сияния, 30 декабря 1900 г.

18 июля «Заря» вышла в направлении пролива Югорский Шар, а 12 сентября пришла в Таймырский пролив, где 20 сентября встала на зимовку²⁹. Она продолжалась почти 11 месяцев.

Из-за конфликта между командиром «Зари» лейтенантом Коломейцевым и начальником экспедиции Толлем первый был вынужден покинуть вмёрзшее в лед судно и отправиться сухим путем на Большую землю, а второй 21 января 1901 г. назначил командиром яхты лейтенанта Матисена³⁰.

Невзирая на свою должность, Матисен в период зимовки совершил две санные поездки для описи островов Норденшельда (22 февраля — 8 марта, 12—21 марта)³¹. Кроме того, в экспедиции он заведовал метеорологическими наблюдениями, в кают-компаниях на столе по материалам описей чертил карты, а также занимался фотографией, для чего использовал на яхте «маленькую каморку».

Когда после вечернего чая в кают-компаниях устраивались короткие музыкальные вечера, Матисен играл «что-нибудь из Чайковского, Шуберта», а однажды сделал аудиозапись пения матросов «Зари»³².

²⁹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 3340. Л. 36—37.

³⁰ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 45.

³¹ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 3340. Л. 26.

³² А. В. Колчак. 1874—1920. Сборник документов... Т. 1. С. 148—149.



Ф. А. Матисен в Арктике, 1901 г.

11 августа 1901 г. «Заря» начала вторую навигацию, 19 августа обогнула мыс Челюскин, а 5 сентября пришла в Нерпичью губу острова Котельный. 20 сентября там началась вторая зимовка экспедиции. Осенью — с 30 октября по 9 ноября — Матисен совершил санную поездку для описи северо-западного берега о. Котельный.

Весной 1902 г. — с 19 марта по 17 апреля — он вновь занимался описью о. Котельный. Наконец, с 19 по 26 июня Матисен совершил поездку для описи южного берега о. Бельковский³³ на собаках в сопровождении матроса Безбородова, взяв с собой на всякий случай и байдарку. Из этой поездки он привез ряд фотографий о. Бельковский и маленького островка Стрижева, яйца чаек и нового кулика для коллекции³⁴.

К этому времени Матисен уже, по сути, в течение месяца руководил экспедицией, так как 23 мая барон Толль и астроном Ф. Г. Зееберг с двумя спутниками отправились на о. Беннетта. 19 мая Толль подписал подробную инструкцию для Матисена, в которой предлагал после вскрытия моря выйти на «Заре» из Нерпичьей губы, подойти к острову Новая Сибирь, откуда снять старшего зоолога А. А. Бирулю с его партией, затем взять курс к о. Беннетта и снять с мыса Эмма Толля и его спутников³⁵. В предписании от 20 мая 1902 года Толль дополнительно указал Матисену следующее: «Я п е р е д а ю Вам, в пользу единодушного исполнения этой задачи, на тот случай если Вам не удастся снять с острова Беннетта или на случай моей смерти, в с е п р а в а начальника экспедиции» (разрядка в оригинале. — В. С.)³⁶.

25 июня 1902 г. в Нерпичьей губе начались подвижки льдов. 27 июня Матисен приказал разводиться на «Заре» пары, после чего более месяца ему с помощью Колчака и экипажа пришлось бороться со льдами методом подрыва пироксилиновых шашек и осуществлять сложные маневры, чтобы яхту не зажало этими льдами или не повредило торосами. С 4 по 8 августа «Заря» вновь стояла на якоре в Нерпичьей губе. В последующие две недели Матисен пытался преодолеть сплоченные льды, чтобы выполнить поставленные Толлем задачи, но безуспешно. В своем отчете он впоследствии указал следующее:

³³ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 3340. Л. 26.

³⁴ А. В. Колчак. 1874—1920. Сборник документов... Т. 1. С. 148—149.

³⁵ Отчет лейтенанта Ф. А. Матисена о плавании яхты «Заря» в навигацию 1902 года и о возвращении экипажа ее в Якутск // Известия Императорской академии наук. 1903. Т. 18. № 3. С. 66.

³⁶ Там же. С. 68.

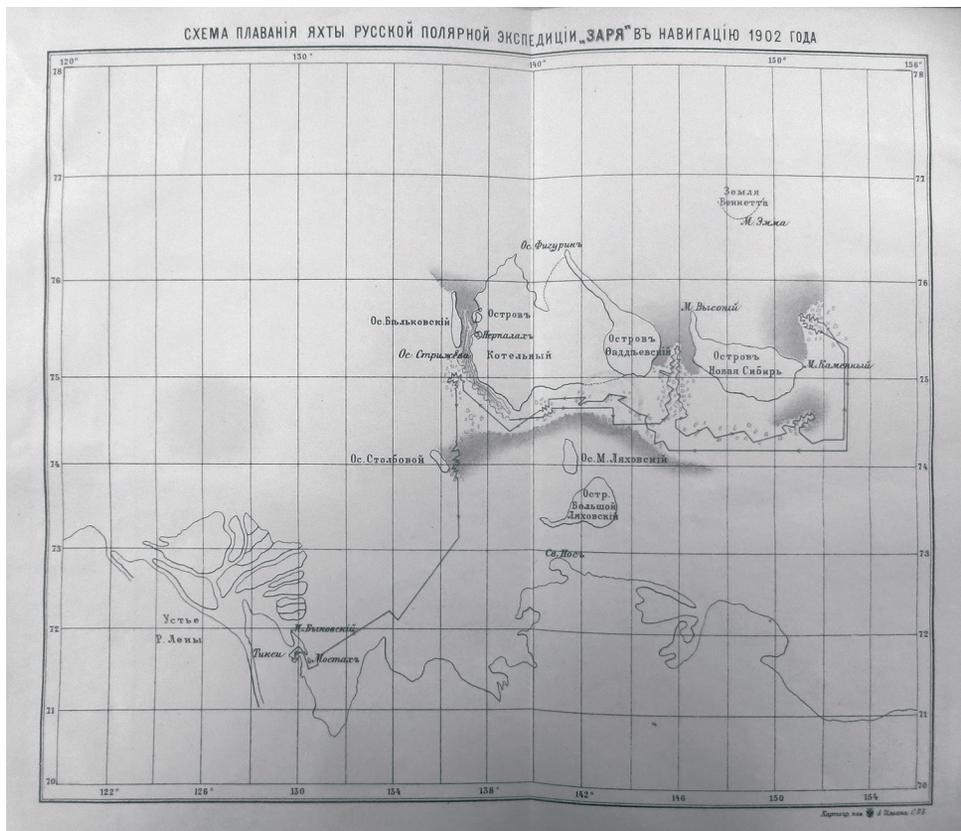
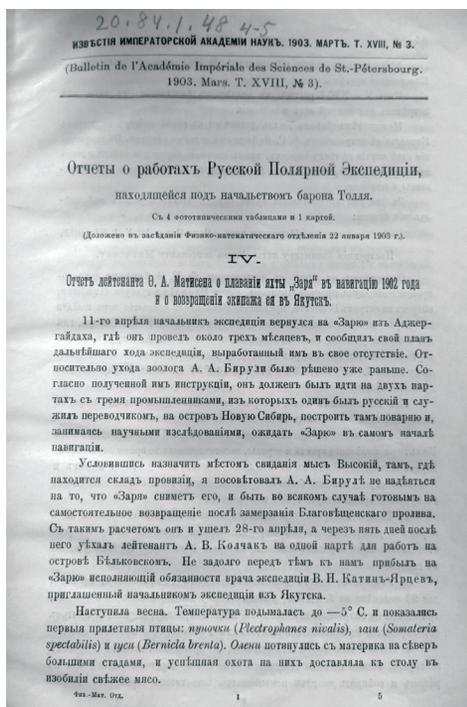


Схема плавания яхты «Заря» в 1902 г.

До 23-го августа я пробирался во льду на север и убедился, что при постоянных переменах курса и малых ходах, а также вследствие стоянок в продолжении нескольких часов темного времени, когда идти во льду невозможно, суточный расход угля не соответствует пройденному расстоянию и что при таком состоянии льда остающегося запаса не хватит на путь до Беннетта и обратно. Кроме того, срок ожидания бароном Толлем судна истек 21-го августа и он мог уже не быть на мысе Эмма, предприняв обратный путь. Поэтому я повернул на юг и пошел в бухту Тикси, находящуюся у юго-восточного конца дельты Лены ³⁷.

26 августа Матисен привел «Зарю» в бухту Тикси. 1 сентября экспедиция была закончена. «Заря» была поставлена в безопасное место на зимовку. В этот же день при сборах имущества случайным выстрелом из винтовки матрос Безбородов прострелил разрывной пулей ногу кочегару Т. Носову. 2 сентября участники РПЭ, погрузив коллекции, важнейшие инструменты, документы и раненого, на пароходе «Лена» отправились в Быковскую протоку. Вечером 10 сентября Носов скончался и 12 сентября был похоронен

³⁷ Там же. С. 82.



Отчет лейтенанта Ф. А. Матисена
о плавании яхты «Заря» в 1902 г. (фрагмент)

барона Толля и его спутников. На заседании академик Ф. Б. Шмидт доложил о заявлении Матисена об отказе от предложения стать во главе этой экспедиции, Матисен объяснял это решение полной неуверенностью в возможности достижения намеченной цели. В результате офицеры РПЭ получили от Академии наук следующие предложения: Матисен – отправиться в бухту Тикси, близ устья реки Лены, для разоружения яхты «Заря», Колчак – принять командование шлюпочной экспедицией на о. Беннетта для поисков партии барона Толля, ушедшей в мае 1902 г. на этот остров⁴¹. Эти предложения были приняты.

22 января 1903 г. Матисен выступил с отчетом о плавании яхты «Заря» в навигацию 1902 г. и возвращении ее экипажа в Якутск на заседании физико-математического отделения Академии наук. Этот отчет был напечатан в «Известиях Академии наук»⁴².

³⁸ Там же. С. 84–88.

³⁹ *Абраменко Л.* История семьи адмирала А. В. Колчака во Франции; *Колчак С.* Воспоминания. Стихи. М.: Викмо-М, 2020. С. 254.

⁴⁰ Там же. С. 276.

⁴¹ *Синюков В. В.* Александр Васильевич Колчак: от исследователя Арктики до Верховного правителя России. М.: ЗАО «КноРус»; ООО «Корвет», 2004. С. 197–200.

⁴² Отчет лейтенанта Ф. А. Матисена о плавании яхты «Заря»...

в Булуе. 30 сентября экспедиция прибыла в Якутск³⁸. 6 декабря 1902 г. Матисен и его подчиненные, в том числе Колчак, прибыли в Петербург.

Матисен и Колчак поселились в гостинице армии и флота на Литейном проспекте³⁹. Однажды в начале 1903 г. к Матисену пришла его жена, отношения с которой давно уже были формальными. Случайно увидевшая ее С. Ф. Омирова, невеста Колчака, в своих воспоминаниях так описала Тамару Матисен: «Высокая, очень красивая дама, лица которой я рассмотреть не могла, но фигура ее в хорошо сшитой зимней одежде обращала на себя внимание редкой красотой»⁴⁰.

Пребывание Матисена и Колчака в столице оказалось весьма непродолжительным. 7 января 1903 г. Матисен принял участие в заседании Комиссии РПЭ, обсуждавшей варианты экспедиции по спасению

Матисен выехал в Якутск 9 февраля и прибыл туда 7 марта. Затем он добрался до бухты Тикси. 24 июля 1903 г. флаг Невского яхт-клуба на яхте «Заря» был спущен, и Матисен отправился в Якутск, куда и прибыл в конце августа⁴³. После возвращения в Петербург он остался в составе РПЭ.

Колчак, побывавший на о. Беннетта, нашел на нем лишь некоторые предметы, оставленные Толлем и его спутниками, и записку начальника экспедиции. Сам Толль и его товарищи бесследно исчезли в «чреве Арктики».

Труды Матисена в Арктике в 1900–1903 гг. были вознаграждены пожалованием ему 6 декабря 1903 г. ордена Св. Владимира 4 степени⁴⁴. С 1 января 1904 г. Матисен был прикомандирован к Академии наук «для разработки материалов коллекций и карт»⁴⁵.

Петербург – Ревель – Цусима – Манила – Владивосток

Обработка обширных материалов РПЭ требовала значительного времени, однако этому помешала начавшаяся 27 января 1904 г. Русско-японская война. Поэтому 15 марта того же года циркуляром ГМШ № 63 Матисен был назначен старшим вахтенным начальником на новейший крейсер 2-го ранга «Жемчуг» (командир – капитан 2-го ранга П. П. Левицкий)⁴⁶, который еще достраивался на Невском заводе.

В этот период у Матисена произошли перемены в личной жизни: 24 апреля 1904 г. его брак с Тамарой был расторгнут⁴⁷. Она была назначена опекуном их сына Виссариона, в пользу которого с Матисена впоследствии по исполнительным листам Петроградского окружного суда № 4099 и 249 удерживались вычеты из денежного содержания⁴⁸.

С 1 июня по 4 августа 1904 г. Матисен находился в плавании в должности командира миноносца № 110 в составе отряда обороны побережья Финского залива, после чего вернулся на крейсер «Жемчуг» (уже пришедший в Кронштадт после ходовых испытаний) и через десять дней приказом командующего Второй эскадрой Тихого океана за № 23 был утвержден командиром 1-й роты крейсера⁴⁹.

27 сентября в Ревеле состоялся смотр эскадры, во время которого император Николай II побывал на «Жемчуге» и пожелал команде и офицерам «счастливого пути и благополучного возвращения». 2 октября 1904 г. Вторая эскадра под командованием вице-адмирала З. П. Рожественского отправилась на Дальний Восток.

⁴³ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 3340. Л. 36–38.

⁴⁴ Там же.

⁴⁵ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 45.

⁴⁶ Там же. Л. 45 об.

⁴⁷ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 48 об.

⁴⁸ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1818. Л. 170.

⁴⁹ Там же. Л. 45 об.

14 мая 1905 г. Матисен, находясь на крейсере «Жемчуг», участвовал в Цусимском сражении⁵⁰. В дневном бою «Жемчуг» получил 17 попаданий, причинивших повреждения дымовым трубам и, незначительные, корпусу корабля; погибли 12 человек, в том числе два офицера, около 30 человек получили ранения⁵¹.

Присоединившись к отряду крейсеров под командованием контр-адмирала О. А. Энквиста, «Жемчуг» прибыл 21 мая для ремонта в Манилу, где корабль 25 мая 1905 г. были интернированы до окончания боевых действий.

Приказом командующего крейсерским отрядом от 10 октября 1905 г. Матисен был назначен старшим штурманом крейсера «Жемчуг»⁵². 14 октября корабль покинул Манилу и отправился во Владивосток, где вошел в состав Сибирской флотилии.

Однако на родине «штурмило»: Первая русская революция 1905–1907 гг. привела в движение не только народные массы, но и «нижних чинов» армии и флота. Во Владивостоке произошло несколько восстаний, в одном из них (январь 1906 г.) приняли участие и матросы крейсера «Жемчуг»⁵³. После подавления восстания команда крейсера была разоружена и списана на берег, причем 402 моряка — с отдаением под суд⁵⁴.

Неизвестно, какую роль играл в этих трагических событиях Матисен. Известно другое: 10 февраля 1906 г. в циркуляре ГМШ было объявлено, что Федор Андреевич награжден светло-бронзовой медалью в память Русско-японской войны 1904–1905 гг.

Через два месяца, 10 апреля 1906 г., «высочайшим приказом» по морскому ведомству за № 178 Матисен был зачислен в штурманские офицеры 2-го разряда. В тот же день командир крейсера «Жемчуг» своим приказом за № 56 назначил его временно исполнять должность старшего офицера⁵⁵.

Для каждого морского офицера важной составляющей его деятельности являлось количество дней, которые подлежали внесению в послужной список для определения прав на получение вознаграждения за плавание при отставке. Благодаря ходатайству президента Академии наук великого князя Константина Константиновича перед морским министром А. А. Бирлевым от 4 декабря 1905 г.⁵⁶ и последовавшей затем переписке, в которой также принял участие исправляющий должность командира Владивостокского порта капитан 1-го ранга барон В. Н. Ферзен (он 19 апреля 1906 г. аттестовал Матисена как «энергичного и способного офицера для самостоятельных поручений», просил занести ему в морской ценз 1067 дней и

⁵⁰ Там же. Л. 48 об.

⁵¹ Аллилуев А. А., Богданов М. А. Крейсера «Жемчуг» и «Изумруд». СПб.: ЛеКо, 2004. С. 55.

⁵² РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 45 об.

⁵³ Санкин Р. Эхо «Кровавого воскресенья» во Владивостоке // Дальневосточные ведомости. 8 февраля 2017 г. № 6 (919). С. 8.

⁵⁴ Жемчуг (бронепалубный крейсер) // [https://ru.wikipedia.org/wiki/Жемчуг_\(бронепалубный_крейсер\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Жемчуг_(бронепалубный_крейсер)).

⁵⁵ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 46.

⁵⁶ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 3340. Л. 29–30.

зачислить на оклад капитан-лейтенанта⁵⁷), офицерам РПЭ в 1906 г. были определены дни для зачисления в морской ценз. Лейтенанту Матисену за плавание на яхте «Заря» под коммерческим флагом в составе РПЭ было зачтено:

- с 15 апреля по 21 сентября 1900 г. — 159 дней;
- с 11 августа по 21 сентября 1901 г. — 41 день;
- с 1 июля по 3 сентября 1902 г. — 64 дня;
- с 8 апреля по 24 июля 1903 г. — 107 дней.

Кроме того, «за производство береговых описей за время зимовок временно» Матисену были добавлены 74 дня. А всего зачислено 445 дней. При этом общее число дней его пребывания в РПЭ равнялось 978⁵⁸.

8 мая 1906 г. «высочайшим приказом» по морскому ведомству Матисен был зачислен на капитан-лейтенантский оклад. Однако вскоре он покинул крейсер «Жемчуг» и всю кампанию 1906 г. — с 1 июня по 30 октября — провел «в северном плавании» на транспорте «Алеут»⁵⁹. При этом 26 июня командир Владивостокского порта приказом № 1185 назначил Матисена старшим штурманским офицером транспорта «Алеут», 6 июля командир транспорта приказом № 50 возложил на него исправление должности старшего офицера корабля, а 20 июля Матисен был утвержден в этой должности⁶⁰.

На Балтике

3 ноября 1906 г. приказом командира Владивостокского порта Матисен был возвращен на Балтийский флот, в 18-й флотский экипаж. Надо полагать, что командование было довольно двухлетней службой Федора Андреевича на Дальнем Востоке, так как 6 декабря 1906 г., в день тезоименитства императора Николая II, он был удостоен ордена Св. Станислава 2-й степени.

29 декабря 1906 г. 34-летний Матисен был назначен командующим эскадренным миноносцем «Прозорливый» с переводом в 4-й флотский экипаж.

Первая половина 1907 г. оказалась для Федора Андреевича весьма удачной: 8 января приказом по морскому ведомству № 22 он был зачислен в штурманские офицеры 1-го разряда, 22 апреля произведен в капитаны 2-го ранга, а 1 июня награжден орденом Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом⁶¹ (это была награда за участие в Русско-японской войне).

Кроме того, 27 июня 1907 г. было оформлено свидетельство Консistorии за № 9357 о разрешении Федору Андреевичу вступить в брак⁶². В этот период (с 8 мая по 22 июля) Матисен, командуя «Прозорливым», находился в плавании в Балтийском море в составе Учебно-минного отряда⁶³.

⁵⁷ Там же. Л. 34–34 об.

⁵⁸ Там же. Л. 21–21 об., 23, 27–28.

⁵⁹ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 52.

⁶⁰ Там же. Л. 46.

⁶¹ Там же. Л. 46 об.

⁶² Там же. Л. 48 об.

⁶³ Там же. Л. 52–52 об.

23 июля 1907 г. Матисен был назначен старшим офицером крейсера 1-го ранга «Диана», находившегося в вооруженном резерве, однако его служба в этом качестве продолжалась всего один месяц, так как 25 августа он был отправлен в командировку. Столь короткий срок пребывания Матисена на «Диане» объясняется тем, что его поведение поразило командира корабля капитана 1-го ранга П. В. Колюпанова настолько, что он уже на следующий день после убийства Матисена в Мариуполь, 26 августа, представил начальнику ГМШ секретный рапорт следующего содержания:

Капитан 2-го ранга МАТИСЕН, как только был назначен старшим офицером на вверенный мне крейсер, обратил мое внимание полным незнанием не только строевой службы, но даже общепринятых военных приличий и порядков, которые усваиваются офицерами, прослужившими некоторое время, и входят до того в привычку, что даже в обществе от морского офицера можно услышать «есть» вместо того, чтобы сказать хорошо, согласен, а этот штаб-офицер на приказание командира отвечает «хорошо» или «very good!» Достаточно сказать, что он явился ко мне первый раз в кителе, даже без оружия, а когда я, через бывшего старшего офицера капитана 2-го ранга КОВЕССКОГО, ему передал, что так не являются, то он надел мундир с эполетами, и когда я лично ему сказал, что он и на этот раз одет не по форме, что для летнего времени существует особая форма одежды, капитан 2-го ранга МАТИСЕН был этим совершенно поражен и формы одежды не знал. Однажды я зашел в кают-компанию, где капитан 2-го ранга МАТИСЕН обратился ко мне с наивным вопросом – почему я пишу иногда на больших бланках, а иногда на малых. Стоявший тут же ревизор лейтенант БУТЛЕРОВ разъяснил ему его недоумение, но старший офицер нашел, что это предрассудок и делать этого не следует.

Пробывши две недели на крейсере, он, несмотря на мои понуждения, все рабочее время просиживает у себя в каюте, пища какие-то соображения по открытию северного пути, и настолько не ознакомился с крейсером, что даже не знает расположения верхней палубы.

Однажды я потребовал его на полубак для некоторых указаний, где он обратился ко мне с просьбой об установке шпиля на полубаке, для которого он видит отличное место с возвышением; а когда я ему высказал тут же и порицание и разъяснил ему, что это возвышение сделано для 6'' пушки, которая снята, то он ответил: «ах, это для пушки».

Наконец, в последний раз, получив предписание отправиться в командировку в г. Мариуполь и о дне отъезда донести, он после общего завтрака ушел с крейсера, никаких распоряжений не сделав, больше на крейсер не являлся и прислал мне прилагаемую при сем телеграмму.

Донося Вашему Превосходительству в кратких словах степень неподготовленности капитана 2-го ранга МАТИСЕН, я покорнейше прошу его списать, дав подходящее по его способностям назначение. Он прошел всю службу вне строя, винить его в этом не за что, он, вероятно, хороший штурман и принесет огромную пользу в гидрографии, которою он занимается с любовью, но на палубе военного корабля он положительно немислим, в особенности в такое смутное время. Его команда никогда не видит, он не умеет ей руководить даже в то время, когда по численности она ничтожна. Что же будет с полным числом?

Я еще раз осмеливаюсь просить Ваше Превосходительство обратить на мое ходатайство внимание, не дав почувствовать капитану 2-го ранга МАТИСЕН его непригодность к строю, потому что он в строю не служил.

Копия телеграммы капитана 2-го ранга МАТИСЕН от 25-го августа 1907 года.

Крейсер «Диана». Командиру КОЛЮПАНОВУ.

Выехал командировку.

Подписал Матисен ⁶⁴.

Уже 11 сентября 1907 г. был подписан циркуляр ГМШ о переводе Матисена в 6-й флотский экипаж с прикомандированием к Главному гидрографическому управлению (ГГУ) ⁶⁵.

В Петербурге Федор Андреевич был привлечен к работе комиссии под руководством адмирала В. П. Верховского для изучения условий плавания Сибирским морским путем. В работе комиссии принимали участие исправляющий должность начальника ГГУ генерал-майор Корпуса флотских штурманов А. И. Вилькицкий (позднее он фактически возглавил комиссию), полярные ученые, офицеры Коломейцев и Колчак и другие лица.

В результате подробного изучения вопроса комиссия предложила исследовать Сибирский морской путь с помощью двух ледоколов ⁶⁶. Уже 16 ноября 1907 г. предписанием ГМШ за № 26691 капитан 2-го ранга Матисен был назначен наблюдающим за постройкой на Невском судостроительном заводе двух ледоколов для Гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан, а через полгода, 29 мая 1908 г., — командиром строившегося транспорта «Таймыр» ⁶⁷.

После завершения строительства Матисен 24 сентября 1909 г. был назначен командиром «Таймыра» ⁶⁸, который вместе с транспортом «Вайгач» (командир — капитан 2-го ранга Колчак) отправился в плавание на Дальний Восток.

Однако уже в Северном море во время шторма кочегары «Таймыра» спустили воду из котлов, отчего просели топки. Авария потребовала двухмесячного ремонта в Гавре ⁶⁹. Она послужила основанием для отзыва Матисена в Петербург. 15 февраля 1910 г. «высочайшим приказом» по морскому ведомству за № 64/96 он был отчислен от должности командира транспорта «Таймыр». 4 марта того же года Матисен покинул транспорт ⁷⁰ и отправился в Россию.

⁶⁴ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 3. Д. 212. Л. 13–15.

⁶⁵ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 47.

⁶⁶ Богданов К. А. Адмирал Колчак. СПб.: Судостроение, 1993. С. 37.

⁶⁷ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 47.

⁶⁸ Там же. Л. 52 об.

⁶⁹ Богданов. Адмирал Колчак... С. 38.

⁷⁰ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 47, 52 об.

«Ссылка» на Амур

«Высочайшим приказом» по морскому ведомству за № 149/970 от 5 апреля 1910 г. капитан 2-го ранга Матисен был назначен командиром речной канонерской лодки «Ураган»⁷¹ Амурской речной флотилии. По сути, это была ссылка для офицера, не оправдавшего доверия высшего командования.

Основу флотилии составляли восемь канонерских лодок, построенных в 1907–1909 гг. Балтийским судостроительным заводом и собранных в поселке Кокуй Читинской губернии, которые являлись самыми мощными и совершенными речными кораблями в мире для своего времени. В их числе был и «Ураган». Также в состав флотилии входили 10 канонерских лодок с малым углублением («Бурят», «Орочанин» и др.), построенные на Сормовском заводе и собранные в Сретенске. Все они вступили в строй в 1910 г. Флотилия базировалась в Осиповском затоне под Хабаровском⁷².

Неизвестно, когда Матисен прибыл в Благовещенск. В послужном списке указано, что с 24 августа по 16 ноября 1910 г. он находился «в вооруженном резерве на башенной лодке “Ураган” сам командиром»⁷³. И в кампанию 1911 г. (с 5 апреля по 26 сентября) Матисен командовал лодкой «Ураган». Впоследствии, оставаясь командиром «Урагана», он плавал на канонерских лодках «Вотьяк», «Сибиряк» и «Орочанин» (1912), в 1913–1914 гг. — исправлял должность начальника отряда Амурской флотилии в Благовещенске⁷⁴.

В этот период, а именно 2 августа 1914 г., скончалась бывшая супруга Матисена — Тамара. Ко времени кончины у «бракоразведенной жены лейтенанта флота Тамары Павловны Матисен» была двухлетняя дочь Серафима Виссарионова, которая прожила без матери всего неделю и 10 августа скончалась (по полицейскому свидетельству она числилась как Серафима Доминиковна Лядковская, дочь дворянина)⁷⁵.

Очевидно, Федор Андреевич после окончания кампании 1914 г. ездил за сыном, так как с 15 декабря 15-летний Виссарион находился при нем в Благовещенске. В связи с этим 19 декабря 1914 г. Матисен подал рапорт начальнику Амурской речной флотилии с просьбой о возвращении ему исполнительных листов, представив удостоверение полицейского надзирателя 5-го участка.

20 декабря 1914 г. Амурское областное по опекунам делам присутствие в составе председателя, члена Благовещенского окружного суда А. Г. Никольского и членов: мирового судьи 1-го участка Благовещенского окружного суда В. И. Журавлева и столоняка канцелярии военного губернатора Амурской области Петрова, выслушав прошение несовершеннолетнего Виссариона Матисена о назначении над ним попечителя, постановило назначить «попечителем над Виссарионом Федоровым Матисеном» начальника

⁷¹ Там же. Л. 47.

⁷² Подробнее см.: *Похитонов П. П., Чапыгин В. П.* Из истории постройки Амурской флотилии // <http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/military/military-x=17.php>.

⁷³ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2567. Л. 52 об.

⁷⁴ РГАВМФ. Ф. 873. Оп. 12. Д. 190. Л. 2 об.

⁷⁵ ЦГИА СПб. Ф. 19. Оп. 127. Д. 3016. Л. 559 об.—560.

отряда Амурской речной флотилии капитана 2-го ранга Ф. А. Матисена «как удовлетворяющего требованиям, указанным в ст. 256 ч. I т. X зак[онов] гр[ажданских], коему и выдать указ»⁷⁶.

Что касается исполнительных листов, то решение о прекращении денежных вычетов с Матисена с 1 января 1915 г. было принято помощником начальника ГМШ свиты его величества контр-адмиралом графом А. Ф. Гейденем только после положительного заключения помощника юрисконсульта Морского министерства в апреле 1915 г.⁷⁷

22 марта 1915 г. Матисен был произведен в капитаны 1-го ранга «за лично-ревностную службу и особые труды, вызванные обстоятельствами настоящей войны, со старшинством с 1 января»⁷⁸. С 5 апреля ему было установлено прибавочное жалование за первые пять лет службы в отдаленной местности — 281 руб. 25 коп.⁷⁹

В 1916 г. между начальником Амурской речной флотилии и ГМШ произошла переписка по поводу отчисления Матисена от должности командира «Урагана». При этом сам он просил оставить его в этой должности до утверждения штатной должности начальника Благовещенского отряда Амурской флотилии. В Петербурге сочли возможным оставить Матисена командиром канонерской лодки «в целях предоставления ему возможности приобрести право на получение вознаграждения за командование судами»⁸⁰.

С 6 апреля по 7 октября 1916 г. он находился в плавании по реке Амуру, а затем — по 7 ноября — в вооруженном резерве⁸¹.

После Февральской революции, 4 апреля 1917 г., Матисен был отчислен от должности командира речной канонерской лодки «Ураган» с зачислением в резерв чинов Морского министерства⁸².

Рекогносцировочная экспедиция к устью реки Лены в 1919 г.

Где находился Матисен с весны 1917 г. неизвестно. Однако известно, что 24 июня 1919 г., т. е. в разгар Гражданской войны, он прибыл из Англии во Владивосток. В этот же день командующий Морскими силами на Дальнем Востоке получил телеграмму от морского министра Омского правительства («Верховным правителем России» с ноября 1918 г. был бывший подчиненный Матисена по РПЭ Колчак), сообщавшую об организации рекогносцировочной экспедиции в устье реки Лены для изучения возможности доставки туда грузов из Владивостока по Северному морскому пути и о необходимости командировать подходящее лицо для руководства ею. 27 июня 1919 г. Матисену было предложено возглавить экспедицию, он

⁷⁶ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1818. Л. 170–174. Дальнейшая судьба Матисена неизвестна.

⁷⁷ Там же. Л. 169 об., 176–179.

⁷⁸ РГАВМФ. Ф. 873. Оп. 12. Д. 190. Л. 12.

⁷⁹ Там же. Л. 2 об.

⁸⁰ Там же. Л. 8–11.

⁸¹ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 567. Л. 60 об.

⁸² РГАВМФ. Ф. 873. Оп. 12. Д. 190. Л. 3.

согласился и вечером 30 июня на экспрессе убыл в Иркутск, куда и приехал 5 июля ⁸³. Вечером того же дня состоялось совещание заинтересованных в экспедиции лиц: директора Средне-Сибирского отделения Института исследования Сибири В. Б. Шостаковича, профессора Иркутского университета Н. Д. Миронова ⁸⁴, за начальника Ленско-Байкальского округа путей сообщения инженера В. Д. Колпакова, главноуправляющего приисками Ленского золотопромышленного товарищества инженера А. П. Малоземова, представителя Лензолота присяжного поверенного А. Н. Переломова, представителя съезда золотопромышленников Горячева и представителей пароходства, работавшего на реке Лене, Лури и Глотова.

Сборы и некоторые осложнения в ассигновании Комитетом Северного морского пути ⁸⁵ 100 000 руб. на экспедицию задержали Матисена в Иркутске до 20 июля, после чего на почтовых лошадях он выехал в Жигалово, куда прибыл через 2,5 дня, преодолев 378 верст. Затем на пароходе «Верхоленец» он дошел до Усть-Кута. Там он пересел на почтовый пароход «Работник», на котором за 11 дней прошел 2056 верст до Якутска, куда прибыл в ночь с 1 на 2 августа. В Якутске Матисен провел три дня, в течение которых встретил своих бывших сотрудников по РПЭ – Стрижева и И. И. Торгерсена, норвежского подданного, бывшего матроса парохода «Лена».

Этот пароход впервые приходил в Якутск еще с экспедицией Н. А. Э. Норденшельда (на «Вега») в 1878 г. Впоследствии он был приобретен фирмой Громовой. Именно на нем и предстояло следовать далее в устье реки Лены. Пароход «Лена» (капитан – Н. С. Горовацкий) был небольшим винтовым железным судном грузоподъемностью 1500 пудов. Кроме капитана и его помощника команду «Лены» составляли 22 человека: два лоцмана-якута, четыре штурвальных, три машиниста, три кочегара, восемь матросов и две поварихи. Одним из лоцманов на «Лене» был «энергичный якут Богатырев», который еще в 1902 г. служил на этом судне матросом и выходил на нем в море в бухту Тикси за вернувшимися из полярного плавания на «Заре» членами РПЭ.

5 августа 1919 г. Матисен отправился на «Лене» от Осенней пристани, находившейся в восьми верстах выше по течению от Якутска ⁸⁶.

6 августа он осмотрел свинцовый завод на правом берегу реки Алдан (притока Лены), где на баржу, буксируемую «Леной», был загружен «большой груз чая», доставленный морем через Аян. 10 августа «Лена» пришла в Жиганск (900 верст от Якутска и 700 – от Булуна), ниже и выше которого на десятки верст по левому берегу Лены тянулись обнажения пластов каменного угля. После погрузки на «Лену» 25 сажень дров, а на баржу – 100 сажень,

⁸³ Матисен Ф. А. Экспедиция к устью реки Лены в связи с использованием Северного морского пути. Краткий отчет начальника экспедиции с тремя листами карт. Иркутск, 1921. С. 5–6.

⁸⁴ В июле – августе 1917 г. – начальник контрразведки Петроградского военного округа.

⁸⁵ Комитет Северного морского пути при правительстве А. В. Колчака был создан 23 апреля 1919 г.

⁸⁶ Матисен. Экспедиция к устью реки Лены... С. 9–15.

оба судна были обеспечены топливом на две недели пути. На рассвете 13 августа путешественники прибыли в Булун, где, в частности, находилась могила кочегара с яхты «Заря» Трофима Носова, трагически погибшего при возвращении из РПЭ⁸⁷.

14 августа после разгрузки баржи «Лена» отправилась дальше. Оставив баржу у острова Столбового, перед входом в Оленекскую протоку, «Лена» 15 августа направилась в Быковскую протоку. С этого дня начался фрахт парохода исключительно для целей экспедиции.

Идти на «Лене» по извилистому руслу устья Лены, изобилующему мелями, было трудно, так как на судне не было даже морского компаса. Взятые на всякий случай два спиртовых шлюпочных компаса, оставшиеся от снаряжения яхты «Заря» и окруженные на мостике массами железа, «показывали вразброд совершенно фантастические направления»⁸⁸.

От мыса Быкова «Лена» направилась по западной Быковской протоке. «Прислушиваясь к наметчику, непрерывно дававшему глубины, уклоняясь то вправо, то влево, пароход все время лавировал среди отмелей, точно во льдах», — впоследствии сообщал в своем отчете Матисен⁸⁹.

В Быковском селении путешественники обнаружили имущество Главного гидрографического управления, частично расхищенное «жителями этой пустыни». С трудом преодолев в течение двух часов обширную мель, запиравшую выход из Быковской протоки (при этом впереди «Лены» шла шлюпка с промером глубин, и Матисен считал эту часть пути самой тяжелой), пароход вышел на глубины Средней протоки и смог выбраться по ней в море. Вот какая картина предстала перед путешественниками:

На горизонте к востоку были видны отдельные подозрительные льдины, должно быть, сидящие на мели. Впереди по курсу от мыса Мостах к острову Мостах-ары и против них в море тянулись белые полосы разбитого льда; издали они казались непроходимым барьером. К 5 часам совершенно заштилело; поверхность моря была как зеркало. Берега, лед, вода и отдаленные горы приняли причудливые формы от сильной рефракции. Вдали на юго-запад показались Караульные Камни, опрокинутые на небе как две пирамиды, соединенные вершинами одна над другой. Никогда раньше, ни в одной стране, мне не приходилось наблюдать такой необыкновенной рефракции. Все берега, горы, возвышенности, мысы точно как в зеркале отражались на небе в опрокинутом виде; лед проектировался на горах как спускающиеся к морю ледники; вода отражалась на вершинах гор, и все вместе придавало полярному ландшафту фантастическую, замечательно красивую картину⁹⁰.

Пользуясь картой бухты Тикси, «Лена» с трудом прошла между мысом и островом Мостах в бухту. С приближением к берегам причуды рефракции стали пропадать. На острове Бруснева стали заметны знаки: старый, установленный Брусневым в 1902 г., и новый, большой, возведенный на середине

⁸⁷ Там же. С. 16–19.

⁸⁸ Там же. С. 26.

⁸⁹ Там же.

⁹⁰ Там же. С. 27.

острова экипажем «Вайгача» в 1912 г. В глубине бухты виднелись смутные очертания яхты «Заря». «Грустное, тяжелое впечатление производит сгоревший, искалеченный, беспомощный корабль», — отметил в своем отчете Матисен⁹¹. Он считал, что «Заря», корпус которой был занесен песком, может еще сослужить последнюю службу, став отличным устоем для сооружения временной пристани.

Погрузив сохранившееся на борту «Зари» оборудование на «Лену», ее капитан направил судно в обратный путь. Поднявшийся противный ветер поднял уровень воды в бухте и сыграл свою положительную роль: хотя, выйдя в море, «Лена» была вынуждена стать на якорь из-за тумана, тем не менее она 80 миль от «Зари» до Быкова мыса прошла снова за 8 час., не считая остановки у Быковского селения. 18 августа в 5 час. утра «Лена» подошла к борту ожидавшей ее на отстое у острова Столбового баржи «Белка», и команда стала грузить дрова для нового плавания. Так успешно была завершена рекогносцировка дельты реки Лены до бухты Тикси, будущей разгрузочной гавани для морских судов⁹².

В этом плавании Матисен осмотрел еще Оленекскую и Туматскую протоки, посетил Американскую гору, где он и его спутники поправили помост и укрепили крест на месте гибели моряков экспедиции Дж. Де-Лонга⁹³.

В течение сентября 1919 г. «Лена» вновь совершала плавания до Булуна, собирая рыбу «с песков» или доставляя грузы в дальние селения.

26 сентября на почтовом пароходе «Пермяк» Матисен отправился из Якутска в Киренск, где задержался до 16 октября из-за военных действий в районе Усть-Кута. Затем на казенном пароходе «Киренск» он смог к 23 октября добраться до Жигалова, откуда в течение недели экспедиция следовала на лошадях в Иркутск, куда и прибыла 30 октября 1919 г.⁹⁴

Спустя более полувека в своих воспоминаниях (1972) ветеран Ленского речного пароходства капитан Н. С. Горовацкий так вспоминал о Матисене:

Федор Андреевич был немного выше среднего роста, среднего телосложения, шатен, глаза серые. В обращении всегда был вежлив, выдержан. Увлекался природой, особенно птицами⁹⁵.

О своей рекогносцировочной экспедиции к устью реки Лены Матисен, находясь в Иркутске, делал сообщения дважды: 15 ноября 1919 г. — на общем собрании членов Института исследования Сибири и 6 декабря — на общем собрании членов Географического общества. В своем сообщении он не только сформулировал десять положений по результатам этой экспедиции, но и сообщил план действий для осуществления товарообмена морским путем через дельту Лены. Матисен считал, что все предприятие должно

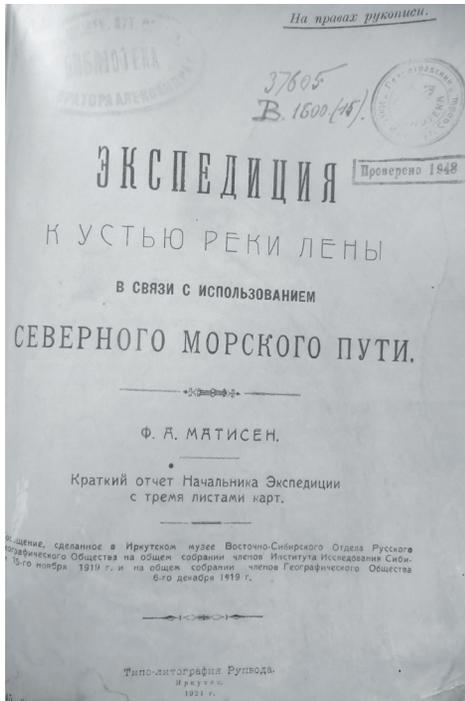
⁹¹ Там же. С. 30.

⁹² Там же. С. 31–32.

⁹³ Там же. С. 37–38.

⁹⁴ Там же. С. 42.

⁹⁵ Цит. по: Михайлова Н. Н. Земля и корни. Воспоминания. Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2007. С. 23 (см. также: https://i.irklib.ru/text/1720153_mihailova_zemlya-i-korni-vospominaniya_2007/22/).



Отчет экспедиции к устью реки Лены в связи с использованием Северного морского пути в 1919 г., титульный лист



Карта бухты Тикси, составленная по указаниям капитана 1-го ранга Ф. А. Матисена, 1919 г.

разделяться на три самостоятельные части, руководимые одним лицом, для установления согласованности в сроках и единства цели:

- продолжение работ по съемке Быковской протоки от мыса Быкова до острова Столбового, дополнительный промер фарватера между этими пунктами и обстановка фарватеров баканами и створными знаками;

- доставка грузов восточным северо-[восточным] морским путем в бухту Тикси;

- выгрузка пароходов и вывоз грузов из бухты Тикси к острову Столбовому и дальше вверх по реке на баржах ручными пароходами ⁹⁶.

Далее Матисен детализировал каждую часть плана, который предложил реализовать уже в следующем году. Он резюмировал: «Надо верить в успех, надо желать его, и тогда цель будет достигнута» ⁹⁷. В заключение своего сообщения Федор Андреевич указал на следующее:

Новые торговые пути и рынки имеют громадное значение в жизни страны. Товарооборот и всецело связанная с ним промышленность определяют уклад жизни государств и народов, порождают даже войны и социальные проблемы. Разрешением нашей задачи – открытием и использованием восточного

⁹⁶ Матисен. Экспедиция к устью реки Лены... С. 43.

⁹⁷ Там же.

северного морского пути – мы зложим прочный устой в фундамент, на котором построится будущая жизнь и развитие Сибири⁹⁸.

Вторая речная экспедиция к устью реки Лены в 1920 г.

4 января 1920 г. Верховный правитель адмирал Колчак передал «всероссийскую власть» генералу А. И. Деникину⁹⁹, и вскоре власть в Сибири оказалась в руках большевиков. Они взяли на учет большинство колчаковских офицеров, многие были арестованы, в том числе и Матисен.

Однако новая власть, как и бывшая белая, рассчитывала использовать Северный морской путь как транспортную магистраль для снабжения Сибири. Поэтому 4 мая 1920 г. в Москву, в штаб командующего морскими силами, была направлена телеграмма, подписанная уполномоченным Наркомата путей сообщения по водному транспорту Шевченко, уполномоченным по формированию Сибирской военной флотилии М. Н. Поповым и комиссаром флотилии Л. П. Лукашевичем о необходимости оставления в распоряжении управления водного транспорта бывших военных моряков капитана 1-го ранга Матисена, назначенного начальником экспедиции, и бывшего старшего лейтенанта Н. И. Евгенова, назначенного начальником описной и обстановочной партиями «ввиду их прежних работ в полярных областях Сибири, их практического стажа и невозможности их заменить...»¹⁰⁰.

Целью посылки в 1920 г. экспедиции к устью Лены являлось гидрографическое обследование, съемка и по возможности ограждение Быковской протоки в дельте реки Лены – непосредственно к западу от Быкова мыса, южного мыса при входе в протоку с моря, до урочища Тууру, расположенного на расстоянии около 25 верст от него вверх по реке. Кроме того, в первоначальный план экспедиции входила разработка угольных месторождений близ Жиганска, сплав добытого угля в бухту Тикси, которая намечалась как удобная закрытая бухта для перегрузки товаров с судов, приходящих с моря, на речные суда и наоборот. В связи с планом доставки угля в бухту Тикси для экспедиции возникла и другая задача: найти удобный фарватер из Быковской протоки к бухте Тикси среди многочисленных отмелей бара и огрადить его соответствующими знаками или бочками-баканами. Кроме того, следовало пополнить промер самой бухты, определить рельеф берегов, ее окружающих, сделать подробную съемку и промер находящейся в ней бухты Булункан, которая должна была стать местом надежного отстоя для речных барж и пароходов во время пребывания их в бухте Тикси.

Экспедиция была снаряжена Водотрансом под руководством Матисена. В его подчинении находились политкомиссар В. Н. Колычев, технический персонал съемочно-описной, обстановочной и угольной партий, два боцмана и несколько рабочих. Экспедиция выехала из Иркутска 20 мая и 3 июня прибыла в Якутск. Там было получено распоряжение об отмене доставки

⁹⁸ Там же. С. 48.

⁹⁹ А. В. Колчак. 1874–1920. Сборник документов... Т. 2. С. 477–478.

¹⁰⁰ РГАВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 675. Л. 13–14.



Участники Ленской экспедиции, в белой фуражке — Ф. А. Матисен, 1920 г.

угля из Жиганского района в бухту Тикси, но предлагалось произвести геологическое обследование районов известных месторождений каменного угля на Нижней Лене, а также рекогносцировку возможного местонахождения его близ бухты Тикси. В связи с этим угольная партия экспедиции была упразднена¹⁰¹. Там же, в Якутске, окончательно сформировался состав экспедиции: Матисен, Колычев, заведующий партиями Евгенов, четыре лица технического персонала и 23 рабочих.

16 июня экспедиция на барже «Внучка» двинулась вниз по реке вместе с рыбным караваном, который повел пароход «Лена». По пути в состав экспедиции был включен бывший рулевой парохода «Лена» якут А. Величкин, который сообщил, что в 1903 г. в бухте Тикси случайно открыл каменный уголь, местоположение которого хорошо запомнил.

По приходе в Булун экспедицией была восстановлена деятельность метеорологической станции, бездействовавшей с 1917 г., а также были приняты меры к восстановлению водомерного поста.

28 июня — 1 июля «Внучка» находилась в отстое у острова Столб, где была вычислена его высота (54 сажени) и произведена съемка небольшого участка. Утром 2 июля «Лена», завершившая развозку рыбаков по протокам Лены, вместе с «Внучкой» отправилась по Быковской протоке к урочищу Тууру. В самом начале протоки была высажена партия для производства мензурной съемки «матерого» (южного) берега. Так было положено начало работ экспедиции.

¹⁰¹ Колычев В. Н. Краткий доклад о работах экспедиции к устью реки Лены в 1920 году // РГАВМФ. Ф. Р-1. Оп. 2. Д. 780. Л. 37.

4 июля «Внучка» пришла к острову Дашка, где и стала базой экспедиции. Отсюда на пароходе «Лена» и на шлюпках под веслами или парусами отправлялись небольшие партии в разные пункты, где проводились работы продолжительностью от одних суток до двух-трех недель. Одной из первых экскурсий в бухту Тикси, еще не освободившуюся ото льда, руководил лично Матисен. В период с 9 по 15 июля он в сопровождении «политкома» Колычева, якута Величина и одного из рабочих на шлюпке, с большим трудом перетасанной через перешеек, проник в бухту Тикси, где и был обнаружен уголь в оврагах и скатах невысоких холмов правого берега речки Сога, впадающей в залив того же названия, расположенный в углу бухты Тикси¹⁰².

В последующие 40 суток экспедицией были построены и установлены знаки для триангуляции, выполнены топогеодезические и промерные работы (в том числе морской промер в бухте Тикси), исследован фарватер вдоль материкового берега, на приметных мысах у входа в бухту установлены большие опознавательные знаки, все промеренные фарватеры были обставлены створами, Евгенов обследовал угольный пласт в бухте Тикси.

26 августа баржа «Внучка» на буксире «Лены» от острова Дашка перешла к острову Столб. Там баржа была поставлена на отстой, а промерная партия на пароходе «Лена» отправилась в Быковскую протоку для промера по линии фарватера и оборудовании ее створами и перевальными столбами. К 1 сентября эта работа была завершена, после чего «Лена» приступила к сбору рыбы у рыбаков. Пользуясь этим, участники экспедиции произвели в Трофимовской и Оленекской протоках рекогносцировочные съемки и промеры.

6 сентября пароход «Лена» и баржа «Внучка» отправились в обратный путь. По дороге на Булун и в Булуне был произведен промер поперечного профиля реки, что после определения ширины и поверхностного течения могло дать приблизительную величину расхода воды в реке в осеннюю малую воду. 13 сентября в Булуне была проверена работа метеорологической станции, а также поставлены и пронивелированы сваи водомерного поста¹⁰³.

В период экспедиции Матисен ежедневно, начиная с 20 мая 1920 г., вел регулярные дневниковые записи. Однако с 27 июля по 1 августа записей не было, со 2 по 10 августа они были весьма короткими, а затем и совсем прекратились. Все это свидетельствует о болезни Матисена, который на втором этапе работ экспедиции не принимал в ней участия. Лишь на последних листах дневника он попытался подвести общие итоги экспедиционных работ, используя сведения, полученные от Ю. Д. Чирихина и Н. И. Евгенова¹⁰⁴.

6 октября 1920 г. в штаб Сибирской военной флотилии (село Лиственичное) пришла телеграмма от комиссара Колычева о прибытии экспедиции в Якутск и о дальнейшем следовании в Иркутск¹⁰⁵.

¹⁰² РГАВМФ. Ф. Р-1. Оп. 2. Д. 780. Л. 38–38 об.

¹⁰³ Там же. Л. 39–40.

¹⁰⁴ Этот дневник хранился у Н. И. Евгенова и впоследствии оказался в Российском государственном архиве экономики (Ф. 579. Оп. 1. Д. 5. 62 л.).

¹⁰⁵ РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 14. Л. 74 об.

В своем кратком докладе о работах экспедиции Колычев ¹⁰⁶ отмечал, что экспедицией произведена инструментальная съемка на протяжении 213 верст, маршрутная — 70 верст, измерено 7000 глубин, пройдено «рекогносцировочной съемкой с промером» около 120–130 верст по Трофимовской протоке и около 100 верст по Оленекской протоке, построено свыше 60 различного рода знаков и столбов ¹⁰⁷.

Работы 1920 г. выявили необходимость продолжения исследований в районе устья Лены. В следующем году руководство экспедицией было поручено Евгенову ¹⁰⁸.



Военмор Ф. А. Матисен, 1921 г.

Кончина

5 марта 1921 г. приказом старшего морского начальника Иркутска и начальника временной базы особого назначения при Сибирской военной флотилии В. М. Шульгина военморы Матисен и Чирихин были отправлены в командировку в г. Горячинск для осмотра состояния парохода «Ангара» ¹⁰⁹, затертого во льдах на Байкале еще в начале зимы ¹¹⁰.

Впоследствии Матисен находился в длительной командировке в Дальневосточной республике ¹¹¹. В декабре 1921 г. он вернулся в Иркутск и предполагал ехать в Петроград, чтобы продолжить научную работу, но заболел сыпным тифом и 23 декабря скончался во 2-м советском госпитале в Иркутске.

25 декабря 1921 г. Федор Андреевич был похоронен на Иерусалимском кладбище. В некрологе было указано:

¹⁰⁶ Приказом № 32 Командующего Сибирской военной флотилией от 3 февраля 1921 г. комиссар В. Н. Колычев был освобожден от занимаемой должности с зачислением в резерв политотдела Сибирской флотилии с 1 февраля (РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 36). В 1924–1948 гг. он служил в подразделениях Гидрографической и Гидрометеорологической служб Каспийской флотилии, в 1943–1946 гг. — начальник базовой гидрометеостанции в порту Пехлеви (Иран). Подполковник административной службы (1943) (Филиал Центрального архива Министерства обороны. Ф. 4742. Д. 36201. Л. 1, 9–10).

¹⁰⁷ РГАВМФ. Ф. Р-1. Оп. 2. Д. 780. Л. 42 об.

¹⁰⁸ *Евгенова Н. Н.* Студеные вахты (воспоминания об исследователе Арктики). СПб.: Нестор-История, 2006. С. 54–55.

¹⁰⁹ РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 7а. Л. 4.

¹¹⁰ РГАВМФ. Ф. Р-418. Оп. 1. Д. 41. Л. 54.

¹¹¹ *Евгенова.* Студеные вахты... С. 55. Документов об этой командировке не удалось найти ни в РГАВМФ, ни в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока.



Гидрографическое судно «Федор Матисен»

Преждевременная смерть увела в могилу незаурядного, сильного человека, научная и практическая деятельность которого были бы так необходимы медленно выходящей из экономического кризиса России ¹¹².

Могила Матисена не сохранилась, так как в 1957 г. на территории бывшего Иерусалимского кладбища был устроен Центральный парк культуры и отдыха (в 2018 г. вместо него учрежден историко-мемориальный комплекс «Иерусалимская гора»).

Имя Федора Андреевича Матисена носит нунатак ¹¹³ на Шпицбергене, а в Карском море – пролив в архипелаге Норденшельда и мыс на острове Подкова в шхерах Минина ¹¹⁴.

В 1976 г. его именем было названо гидрографическое судно, которое более 30 лет находилось в составе Гидрографического предприятия Минтранса России и работало в арктических морях.

Автор благодарит за помощь в поиске материалов директора Российского государственного архива экономики Е. А. Тюрину, директора Российского государственного

¹¹² Лев Ст-ко. Некролог и объявление о похоронах Ф. А. Матисена // Власть труда (газета). 25 декабря 1921 г. № 534–540.

¹¹³ Нунатак (гренл. *nunataaq*) – полностью окруженный льдом скалистый пик, горный гребень или холм, выступающий над поверхностью ледникового покрова или горного ледника.

¹¹⁴ Масленников Б. Г. Морская карта рассказывает. 2-е изд. М.: Воениздат, 1986. С. 140–141.

исторического архива Дальнего Востока А. А. Торопова и главного специалиста Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга кандидата исторических наук А. Г. Румянцева.

References

- Abramenko, L. (2020) *Istoriia sem'i admirala A. V. Kolchaka vo Frantsii* [The History of Admiral A. V. Kolchak's Family in France]; Kolchak, S. *Vospominaniia. Stikhi* [Memoirs. Poetry]. Moskva: Vikmo-M.
- Alliluev, A. A., and Bogdanov, M. A. (2004). *Kreisery "Zhemchug" i "Izumrud"* [Cruisers *Zhemchug and Izumrud*]. Sankt-Peterburg: LeKo.
- Bogdanov, K. A. (1993) *Admiral Kolchak* [Admiral Kolchak]. Sankt-Peterburg: Sudostroenie.
- Evgenova, N. N. (2006) *Studenye vakhty (vospominaniia ob issledovatele Arktiki)* [The Icy Watches (Memoirs about the Arctic Explorer)]. Sankt-Peterburg: Nestor-Istoriia.
- Maslennikov, B. G. (1986) *Morskaia karta rasskazyvaet. 2-e izd.* [The Nautical Chart Tells. 2nd ed.]. Moskva: Voenizdat.
- Matisen, F. A. (1903) Otchet leitenanta F. A. Matisena o plavanii iakhty "Zaria" v navigatsiui 1902 goda i o vozvrashchenii ekipazha ee v Iakutsk [Lieutenant F. A. Matisen's Report on the Voyage of the Yacht Zarya during 1902 Navigation and on Its Crew's Returning to Yakutsk], *Izvestiia Imperatorskoi akademii nauk*, vol. 18, no. 3, pp. 65–89.
- Matisen, F. A. (1921) *Ekspeditsiia k ust'iu reki Leny v sviazi s ispol'zovaniem Severnogo morskogo puti. Kratkii otchet nachal'nika ekspeditsii s tremia listami kart* [The Expedition to the Mouth of the Lena River in Connection with the Use of the Northern Sea Route. A Brief Report of the Head of the Expedition, with Three Map Sheets]. Irkutsk.
- Mikhailova, N. N. (2007) *Zemlia i korni. Vospominaniia* [The Land and the Roots. Memoirs]. Irkutsk: Izdatel'stvo IrGTU.
- Orlova, Iu. G. (ed.) (2021) *A. V. Kolchak. 1874–1920. Sbornik dokumentov. V 2 t.* [A. V. Kolchak, 1874–1920. A Collection of Documents. In 2 vols.]. Sankt-Peterburg: Russko-Baltiiskii informatsionnyi tsentr "BLITS".
- Sankin, R. (2017) Ekho "Krovavogo voskresen'ia" vo Vladivostoke [The Echo of "Bloody Sunday" in Vladivostok], *Daľnevostochnye vedomosti*, 8 fevralia, no. 6 (919), p. 8.
- Siniukov, V. V. (2004) *Aleksandr Vasil'evich Kolchak: ot issledovatelja Arktiki do Verkhovnogo pravitelia Rossii* [Alexander Vasilyevich Kolchak: From Arctic Explorer to Supreme Ruler of Russia]. Moskva: ZAO "KnoRus" and OOO "Korvet".
- St-ko, L. (1921) Nekrolog i ob'iavlenie o pokhoronakh F. A. Matisena [The Obituary and Announcement of F. A. Matisen's Funeral], *Vlast' truda (gazeta)*. December 25, no. 534–540.

Received: October 25, 2021.