

И.Д. Долгушин*

**ИНЖЕНЕР-ПОЛКОВНИК X ОКРУГА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ Ф.Ф. РИДДЕР
И ДЕЛО О РЕКОНСТРУКЦИИ ПОДЧУВАШСКОЙ
ПРИСТАНИ В ТОБОЛЬСКЕ (1810-Е ГОДЫ)**doi:10.31518/2618-9100-2026-1-11
УДК 94(571.1)"181":627.53*Выходные данные для цитирования:**Долгушин И.Д. Инженер-полковник X округа путей сообщения Ф.Ф. Риддер и дело о реконструкции Подчувашской пристани в Тобольске (1810-е годы) // Исторический курьер. 2026. № 1 (45). С. 138–150.
URL: <http://istkurier.ru/data/2026/ISTKURIER-2026-1-11.pdf>*

I.D. Dolgushin*

**ENGINEER-COLONEL OF THE 10TH DISTRICT
OF RAILWAYS F.F. RIDDER AND THE CASE
OF THE RECONSTRUCTION OF THE PODCHUVASHSKAYA
PIER IN TOBOLSK (1810S)**

doi:10.31518/2618-9100-2026-1-11

*How to cite:**Dolgushin I.D. Engineer-Colonel of the 10th District of Railways F.F. Ridder and the Case of the Reconstruction of the Podchuvashskaya Pier in Tobolsk (1810s) // Historical Courier, 2026, No. 1 (45), pp. 138–150.
[Available online: <http://istkurier.ru/data/2026/ISTKURIER-2026-1-11.pdf>]*

Abstract. The article presents the results of a study on the case materials concerning the repair of the Podchuvashskaya pier in the city of Tobolsk, stored in the Russian State Historical Archive in St. Petersburg. The case is of interest as a striking example of the interaction between three main actors in the development of shipping in Siberia in the first half of the 19th century: the central imperial governing bodies, represented in this situation by the Main Directorate of Communications, the local provincial administration, and private merchant capital. During the course of the several-year-long, multi-stakeholder review of the pier repairs, acute contradictions between them emerged. This seemingly insignificant episode led to a large-scale investigation involving numerous individuals, including those not directly associated with shipping management. The conflict between the head of the 10th District of Communications, F.F. Ridder, and the Siberian Governor-General, I.B. Pestel', manifested, among other things, in their disputes over the reconstruction of the Podchuvashia pier, and became a significant phenomenon in Siberian life in the 1810s. As it developed, it affected many aspects of the region's economy and infrastructure and drew various figures into its orbit. Numerous documents reveal a complex and contradictory picture of the contacts between various agencies and figures. Studying the case of the Podchuvashia pier repairs allows to explore the broader issues of the development of shipping along the inland waterways of the Asian part of the Russian Empire in the early 19th century in the context of the relationship between central and local authorities.

Keywords: 10th District of Communications, F.F. Ridder, I.B. Pestel, inland waterways, shipping.

The article has been received by the editor on 04.04.2025. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

* **Иван Дмитриевич Долгушин**, аспирант, Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Россия; Новосибирский государственный университет, Новосибирск, Россия, e-mail: i.dolgush@mail.ru

Ivan Dmitrievich Dolgushin, Postgraduate Student, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia; Novosibirsk State University, Novosibirsk, Russia, e-mail: i.dolgush@mail.ru

Аннотация. В статье представлены результаты исследования материалов дела о ремонте Подчувашской пристани в городе Тобольске, хранящегося в Российском государственном историческом архиве. Дело представляет интерес как яркий пример взаимодействия трех основных акторов развития судоходства в Сибири в первой половине XIX в.: центральных имперских органов управления, представленных в рассматриваемой ситуации Главным управлением путей сообщения, местной губернской администрации и частного купеческого капитала. В ходе затянувшегося на несколько лет конфликта, вовлекшего многих участников рассмотрения вопроса о ремонте пристани, проявились острые противоречия, существовавшие между ними. Этот эпизод, внешне незначительный, повлек масштабное разбирательство, затронувшее множество лиц, включая не связанных напрямую с управлением судоходством. Конфликт между заведующим X округом путей сообщения Ф.Ф. Риддером и сибирским генерал-губернатором И.Б. Пестелем, выразившийся, в том числе, в их спорах о реконструкции Подчувашской пристани, стал заметным явлением в жизни Сибири 1810-х гг., по мере своего развития затрагивая многие сферы хозяйства и инфраструктуры региона и втягивая в свою орбиту различных деятелей. Многочисленные документы показывают сложную и противоречивую картину контактов различных ведомств и деятелей. Изучение дела о ремонте Подчувашской пристани позволяет выйти на более широкую проблематику специфики развития судоходства по внутренним водным путям азиатской части Российской империи начала XIX в. в контексте взаимоотношений центральной и местной власти.

Ключевые слова: комбатанты, Первая мировая война, Омский военный округ, тыл, адаптация к мирному времени, реабилитация.

Статья поступила в редакцию 04.04.2025 г.

20 ноября 1809 г. стало ключевой вехой в истории транспортной системы Российской империи. В этот день через объединение Экспедиции водяных сообщений и Экспедиции устройства дорог в государстве было создано Главное управление путей сообщения¹. До 1865 г., когда оно было преобразовано в министерство, в его ведении находились строительство, благоустройство и эксплуатация внутренних водных путей, гидротехнических сооружений, торговых портов, гужевых, а с 1842 г. и железных дорог². Для удобства управления упомянутыми коммуникациями территория империи была разделена на десять округов. Крупнейший из них, Десятый, занял всю азиатскую часть страны, а также Урал и прилегающие к нему районы европейской части (в Пермской и Оренбургской губерниях)³. Появление в Азиатской России государственных органов надзора за транспортом имело большое значение для ее экономического и социального развития.

До 1809 г. внимание властей к проблемам сибирских водных путей характеризовалось эпизодичностью и бессистемностью. Можно вспомнить, к примеру, амбициозные проекты Ф.И. Соймонова по обустройству речного и озерного судоходства. При всех своих сильных сторонах они порой были оторваны от жизни и слабо соотносились с реальными интересами перевозчиков. Так, попытка проложить новый путь между бассейнами Енисея и Оби вызвала недовольство сибирского купечества и в итоге провалилась (документы разбирательства по этому делу включены в состав Полного собрания законов Российской империи⁴).

¹ Петров Ю.И. Результаты преобразований в системе управления путями сообщений в правление Александра I // Транспортное право и безопасность. 2021. № 4 (40). С. 329–335.

² Корнева Н.М. Главное управление путей сообщения // Большая российская энциклопедия. М., 2007. Т. 7. С. 202.

³ Ижендеев А.Ю. Томский округ путей сообщения // Вестник Томского государственного университета. 2007. № 300-3. С. 55–56.

⁴ ПСЗ РИ. Собр. 1. Т. XVIII. С. 706. № 13152. О предоставлении купцам, отправляющимся водою с товарами от Тобольска к Енисейску, избирать путь по рекам Чульме или Кете, как кто пожелает, и об отправлении казенных судов, по рассмотрению Сибирского Губернатора.

Показателен и пример ранних проектов Обь-Енисейского канала, представлявших собой лишь предложения различных лиц, не приводившие не только к началу собственно строительства, но даже не инициировавшие исследования территорий предполагаемых трасс канала (см., например, работы В.Л. Михайловского⁵ и И.А. Агеева⁶) (впрочем, стоит отметить, что сама идея строительства канала, возможно в отдаленной перспективе, вызвала некоторый интерес со стороны властей, о чем свидетельствуют факты изыятия у купцов самодельных карт и сведений касательно возможного соединения рек⁷).



Е.М. Корнеев. Вид части города Тобольска. Акварельный рисунок. 1802 г.

После учреждения X округа ситуация изменилась: настало время систематической деятельности центральных государственных органов по контролю над сибирскими водными путями, их изучению и оборудованию.

Серьезную проблему на этом пути создавала крайняя малочисленность кадров. Штат X округа ограничивался всего несколькими служащими, из которых наибольшее внимание исследователей, несомненно, привлекает бессменный заведующий округом вплоть до его ликвидации в 1819 г. инженер-полковник Филипп Филиппович Риддер (1759–1838). Не будет преувеличением сказать, что 1810-е гг. в истории внутренних водных путей Сибири стали «эпохой Риддера». Его фигура занимает особое место в развитии внутреннего судоходства азиатской части Российской империи. Будучи изначально специалистом в горном деле, выдающимся геологом, открывшим в 1779 г. богатые рудные месторождения Западного Алтая (его именем назван ныне находящийся на территории Казахстана город Риддер), с 1809 г. он состоял на службе при Министерстве путей сообщения будучи ответственным за его X округ. На этом посту Ф.Ф. Риддер проявил себя как активный талантливый деятель. По поручению министерства им были составлены два подробных отчета о состоянии судоходства в бассейнах крупных сибирских рек, предложены проекты судоходных каналов, планы по улучшению администрирования судоходства, созданию особой водной полиции. В ходе своей службы многие районы Ф.Ф. Риддер посетил и исследовал лично.

К биографии Ф.Ф. Риддера ранее обращались многие исследователи. Стоит выделить статьи М.П. Малышевой, А.М. Малолетко, В.Г. Залесова⁸. Из недавних публикаций можно

⁵ Михайловский В.Л. Через всю Сибирь. Томск, 2015.

⁶ Агеев И.А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX – начало XX века) // Вестник Томского государственного университета. Сер.: История. 2010. № 1 (9). С. 22–26.

⁷ Михайловский В.Л. Поиск нужной линии // Вестник угроведения. 2012. № 4 (11). С. 167–182.

⁸ Малышева М.П. Сведения о населенных пунктах Сибири в путевом журнале Ф.Ф. Риддера 1781 г. // Населенные пункты Сибири: опыт исторического развития (XVII – начало XX в.). Новосибирск, 1992. С. 76–87; Малолетко А.М. Алтайский рудознатец Филипп Риддер (к 250-летию со дня рождения) // География и природопользование Сибири. 2010. № 12. С. 183–190; Малолетко А.М. 50 лет со дня рождения горного инженера Ф.Ф. Риддера // Алтайский край. 2011 г. Календарь знаменательных и памятных дат. Барнаул, 2010. С. 139–142;

отметить интересное исследование К.Н. Шелестюк, посвященное личному книжному собранию Ф.Ф. Риддера, книги из которого были обнаружены в Новосибирской государственной областной научной библиотеке⁹. В 2006 г. казахстанским краеведом М.С. Немцевым опубликована книга «Ф.Ф. Риддер и его время»¹⁰ – на данный момент единственная полная биография Ф.Ф. Риддера. Впрочем, стоит отметить, что работа М.С. Немцева носит популярный характер и не является в строгом смысле научной, хотя автор и обращается к обширной источниковой базе, активно использует архивные материалы. Особенностью освещения деятельности Ф.Ф. Риддера в научной и научно-популярной литературе можно считать сосредоточенность авторов на ее раннем горнозаводском этапе и малое внимание к его трудам по изучению и благоустройству сибирских водных путей.

Первые шаги по изучению достаточно обширной темы о деятельности Ф.Ф. Риддера на посту главы X округа путей сообщения уже предпринимались нами в статье, посвященной его отчетам о состоянии сибирского судоходства¹¹. Очевидно, однако, что требуется более пристальное и глубокое внимание к отдельным ее аспектам, в частности к сложной и подчас конфликтной системе взаимоотношений, сложившейся между Риддером как представителем центральной власти – с одной стороны, губернским аппаратом – с другой, и представителями частного капитала – с третьей.

Специфика этих отношений определялась, во-первых, отдаленностью X округа от центральных и западных, наиболее обжитых и экономически развитых районов империи. Как уже отмечалось выше, до прибытия Риддера внимание столичных властей к путям сообщения Сибири было эпизодическим, и там сформировались свои обычаи взаимодействия администрации с купцами и местным населением, зачастую завязанные на личных связях и не свободные от элементов коррупции. Естественное желание Риддера зарегулировать это взаимодействие, ввести его в общеимперские рамки наталкивалось на активное противодействие привычных к сложившимся порядкам местных чиновников. Во-вторых, следует помнить об особенностях периода 1810-х гг. в Сибири – периода генерал-губернаторства И.Б. Пестеля. Его эпоха, по многочисленным свидетельствам, характеризовалась расцветом коррупции и разного рода иных негативных явлений общественно-политической жизни. Деятельной натуре Ф.Ф. Риддера претили многочисленные проволочки, чинимые сибирской администрацией, и нежелание – мнимое или реальное – генерал-губернатора поощрять развитие судоходства. Стоит заметить, что традиционный взгляд на И.Б. Пестеля как на казнокрада и лихоимца, использовавшего свой высокий пост исключительно для личного обогащения, в последнее время подвергается ревизии с опорой на факты, ставшие известными в результате изучения его личной переписки с сыном, будущим декабристом П.И. Пестелем¹². В данной работе мы не ставим целью вынесение каких-либо оценок действиям участников конфликта, причины и глубинная подоплека которого требуют, несомненно, более подробного исследования с привлечением дополнительных источников.

В конечном итоге все усиливавшийся конфликт между Ф.Ф. Риддером и П.Б. Пестелем привел к серьезным последствиям, выходящим далеко за рамки одного только речного судоходства. Впрочем, подробное рассмотрение всей истории взаимоотношений Ф.Ф. Риддера с сибирскими властями не входит в задачи настоящего исследования. Мы остановимся лишь на одном его показательном эпизоде, связанном с историей экономического развития одного из старейших и важнейших центров Западной Сибири – города Тобольска. Эпизод

Залесов В.Г. Офицеры корпуса инженеров путей сообщения в Сибири в первой половине XIX в. // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2007. № 4 (17). С. 14–23.

⁹ Шелестюк К.Н. Книги из личной библиотеки Ф.Ф. Риддера в составе книжного собрания Кольвано-Воскресенских горных заводов // Библиотека в XXI веке: деятельность, инициативы и результаты: мат-лы XV Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых и специалистов. Минск, 2024. С. 230–233.

¹⁰ Немцев М.С. Филипп Риддер и его время. Казахстан, Риддер, 2006.

¹¹ Долгушин И.Д. Отчеты Ф.Ф. Риддера как источник о судоходстве в Сибири в начале XIX в. // Гуманитарные науки в Сибири. 2024. Т. 31, № 2. С. 67–73.

¹² Эдельман О.В. Павел Пестель и его родители: к проблеме формирования личности декабриста // Исторический курьер. 2020. № 6 (14). С. 107–117. URL: <http://istkurier.ru/data/2020/ISTKURIER-2020-6-07.pdf> (дата обращения: 17.04.2025).

этот интересен еще и тем, что, начавшись как локальное дело о ремонте пристани, в дальнейшем повлек за собой обширную переписку, в которой поднимались вопросы улучшения условий судоходства, касающиеся не только окрестностей Тобольска, но и весьма отдаленных от него водных путей.

В начале XIX в. Тобольск был крупным портом на реках Иртыше и Тоболе. Здесь имелось две пристани: собственно Тобольская и Подчувашская в пяти верстах от города. Как сообщает Ф.Ф. Риддер в своих отчетах, с Тобольской пристани ежегодно отбывало на восток, к Маковской пристани на реке Кеть (где начинался волок в бассейн Енисея), а также в низовья Оби, от 100 до 150 судов, груженных товарами производства Европейской России; в обратном направлении прибывали суда с китайскими товарами и рыбой¹³. Что же касается Подчувашской пристани, то главным проходящим через нее товаром была соль. Она поставлялась в барках из Корякова, общий вес доходил до 700 тысяч пудов. Для хранения соли близ пристани находились склады («соляные магазейны»), откуда она по мере надобности перегружалась на суда и отвозилась в так называемые «верховые» города – расположенные в верховьях рек Иртышского бассейна Ялуторовск, Курган, Тюмень, Туринск, Троицк, Челябин, Шадринск, Камышлов, Ирбит, Верхотурье и даже Екатеринбург¹⁴. Именно соляные склады и стали поводом для начала дела, рассматриваемого в настоящей статье. Документы по этому делу, как и значительная часть всего делопроизводства по X округу путей сообщения, ныне хранятся в Российском государственном историческом архиве¹⁵.

Открывает дело рапорт Ф.Ф. Риддера от 11 ноября 1811 г. на имя главного директора путей сообщения принца Георга (Георгия Федоровича) Ольденбургского. «До отъезда моего из Тобольска для обозрения округа известился я: что при Подчувашской пристани расстоянием от Тобольска в 5 верстах производится гидротехническое укрепление берега от подмытия водою мыса, близ коего состоят казенные соляные магазейны», – пишет Ф.Ф. Риддер¹⁶. Далее он сообщает, что, поскольку укрепление берега имеет отношение к путям сообщения, он счел себя вправе принять участие в данном мероприятии и после беседы с гражданским тобольским губернатором прибыл лично на место производства работ, где обнаружил, что берег укреплялся уже и ранее, но из-за весеннего половодья произошло «подмытие» и сильный оползень: «часть горы оторвало»¹⁷. По этому поводу тобольский гражданский губернатор запросил у Ф.Ф. Риддера совета о дальнейших действиях. Тот счел нужным устлать берег вверх по реке фашинником, закрепить колыями и засыпать глиной¹⁸.

Впоследствии Ф.Ф. Риддер потребовал от тобольского губернатора сообщить, какие работы проводились на пристани и сколько на них было израсходовано средств. Выяснилось, что губернатором рассматривались два возможных варианта решения проблемы: «К предупреждению же сохранить магазейны, а с тем вместе сохранить и казенной интерес, полагали два средства: отнестись на другое место магазейны или сделать прочное укрепление берегу к горе через спуск земли отлогостию. На каковой случай губернский архитектор составил план и смету, по которой исчислено на укрепление берега суммы тысяча пятьсот сорок восемь рублей тридцать копеек. К выполнению первого средства по случаю ветхости магазейнов на переноску их в другое место требовалось, по исчислению архитектора, до семи тысяч рублей, и сверх того нужно было употребить знатной капитал на перегрузку из старых в новые магазейны с лишним 300 000 пуд соли. То в сохранение казенной пользы и произведено укрепление берега чрез подряд посредством ряжа (ряж – гидротехническое сооружение в виде деревянного сруба, заполненного булыжником и погруженного на дно

¹³ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 159. Оп. 1. Д. 539. Л. 12.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же. Д. 138, 139.

¹⁶ Там же. Д. 139. Л. 1.

¹⁷ Там же.

¹⁸ Там же.

водоёма, может использоваться как основа для мостов, плотин, набережных и т.п. – И. Д.) за тысячу четыреста восемьдесят восемь рублей»¹⁹.

Избран был второй путь. Впрочем, позднее вскрывшиеся сложности в укреплении берега потребовали значительного увеличения суммы расходов: «На устройство всего одного губернским землемером и архитектором исчислено суммы две тысячи восемьсот шестьдесят рублей восемьдесят пять копеек. О чем и представлено было на рассмотрение г. Сибирского генерал-губернатора и вследствие отношения его к господину министру внутренних дел и по докладу сего последнего Государю Императору, ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО повелеть изволил: потребные на окончание сего укрепления две тысячи восемьсот шестьдесят рублей восемьдесят пять копеек ассигновать в распоряжение г. тобольского гражданского губернатора. Которые по ассигнации господина министра финансов и отпущены из Тобольской Казенной палаты»²⁰.

В заключении своего рапорта Ф.Ф. Риддер сообщает, что продолжает наблюдение за проводящимися работами и прилагает план берега в районе Подчувашской пристани.

В Совете путей сообщения, где рассматривался данный рапорт, деятельность Ф.Ф. Риддера не получила одобрения. По мнению его членов, инженер-полковник должен был уделять время задачам более важным и больше относящимся к его непосредственной области ответственности, нежели вопросы укрепления берега. В протоколе Совета сказано: «Входить в укрепление горы или охранение соляного магазейна под ведением другого начальства производящееся, когда о том начальство сие не требовало его содействия, ему не следовало, и переменять распоряжение работ без письменного требования того начальства, а еще менее требовать от губернатора о производстве о ней сведений он не имел никакого права. Чтобы избавить начальство путей сообщения от ответственности за такую работу, которая на него возлагаема не была, следует предписать полковнику Риддеру, чтобы он оставил производство в ведение того начальства и на том основании, как оное по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелению производилось»²¹. Далее говорится, что Ф.Ф. Риддеру «гораздо полезнее было бы обозреть <...> порог Падун на реке Ангаре <...> и другие препятствия, судоходство затрудняющие, нежели входить самому собою в те предметы, кои ему не поручены»²².

Таким образом, видно, что чрезмерная активность Ф.Ф. Риддера и его стремление поставить под свой полный контроль все сферы хозяйственной деятельности, имеющие отношение к судоходству, не находили понимания, в том числе и в самом Департаменте путей сообщения, служащим которого он являлся. Несмотря на задачи Департамента по поддержанию и благоустройству судоходных путей, его руководство не имело намерения вмешиваться в работу местных органов и входить с ними в конфликты по поводу напрямую не относящихся к судоходной инфраструктуре объектов.

В ответном рапорте Ф.Ф. Риддер пишет, что приступил к работе на Подчувашской пристани исключительно по просьбе самого гражданского губернатора: «Приступил же я к описанию оной и к положению новой работы, единственно по убедительнейшей просьбе приехавшего тогда в квартиру мою самого господина гражданского губернатора, который просил теми словами, что нет у него никого из чиновников, который бы сие разумел; и что расположенный и разработанный прежде их архитектором ряз большую часть подмыло и часть мыса оторвало. По чему, когда я согласился, то и ездили туда к ним вместе и на собственном его экипаже; откуда и приехали к нему в дом. И он, как тогда расположением новой работы, таки и произведением оной в действо, тогда же, и по возврате моем из вояжа, всегда оказывался всегда довольным»²³.

По поводу же необходимости исследования Падунского порога на Ангаре Риддер докладывает, что на протяжении своей службы в Сибири посещал этот порог четыре раза,

¹⁹ РГИА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 139. Л. 2.

²⁰ Там же. Л. 3, 4.

²¹ Там же. Л. 8–10.

²² Там же. Л. 10.

²³ Там же. Л. 14, 15.

и приводит его краткое описание, в конце, впрочем, прибавляя: «...за всем тем, когда время позволит, не премину по силе сего предписания оный порог и паки обозреть»²⁴.

В выписке протокола заседания Совета путей сообщения от 27 февраля 1812 г. было сказано, что если Ф.Ф. Риддер действительно был приглашен к участию в работах по укреплению Подчувашской пристани, то имел на такое участие полное право; однако по своей воле заниматься неподведомственными делами он не должен.

По поводу же описания Падунского порога заключалось, что приведенное Ф.Ф. Риддером недостаточно, и ему предписывалось лично посетить район порога и составить его чертеж; впрочем, точных сроков исполнения этого предписания не назначалось: «...чтобы он в свое время представил сему порогу чертеж с нивелировкой, так же и то описание Ангары, которое он до сего составил, но не прежде как удобность ему дозволит»²⁵.

Следующие документы в деле датированы уже 1813 г. За прошедший срок произошли важные и драматические события не только в жизни всей страны, но и в Министерстве путей сообщения. Г.Ф. Ольденбургский после наполеоновского вторжения присоединился к действующей армии, затем возвратился в тыл, где занимался организацией народного ополчения, снабжением войск и устройством лазаретов. Одно из посещений лазарета стало роковым – в декабре 1812 г. Г.Ф. Ольденбургский заразился и после короткой болезни скоропостижно скончался в ночь с 14 на 15 декабря.

Новым главой министерства становится Франц Павлович Деволант (де Воллан; 1752–1818), выдающийся инженер, к числу заслуг которого относится создание Мариинской и Тихвинской водных систем, строительство обводных каналов вокруг днепровских порогов и многие другие важные достижения в развитии водных путей Российской империи²⁶. На его имя отправлены следующие рапорты Ф.Ф. Риддера²⁷. В первом из них Ф.Ф. Риддер кратко сообщает, что предполагал немедленно отправиться на Ангару для обозрения Падунского порога, но сделать это ему помешала болезнь. Во втором – что в связи с продолжающейся болезнью откомандировал для изучения порога инженер-капитана Полизова с помощником титулярным советником Малышевым, которым было поручено, помимо этого, также описать все пристани по Оби, Енисею и Ангаре и выдано на путевые расходы 300 рублей.

Полизов и Малышев, как удалось установить, состояли служащими десятого округа путей сообщений, подробная информация об их службе ныне содержится в документах Исторического архива Омской области²⁸. Представляется весьма вероятной идентичность Малышева с фигурирующим далее в деле разработчиком проекта реконструкции пристани М.С. Малышевым, но для точного удостоверения этого факта требуются дополнительные исследования. Также в Историческом архиве Омской области сохранилось дело с предписанием капитану Полизову о работах на Ангаре²⁹.

К третьему рапорту, сообщив о том, что Полизов и Малышев выполнили предписанную работу, Риддер прикладывает составленное ими описание Падунского порога и остальных порогов на реке Ангаре, а также собственный путевой журнал, написанный еще в бытность служащим берг-коллегии, в 1781 г. во время плавания от Нерчинских заводов до Кольванских по Селенге, Байкалу, Ангаре, Енисею, Кети и Оби. Этот журнал, будучи, безусловно, ценным историческим источником, уже известен историкам сибирского речного транспорта: статьи о нем публиковались М.П. Малышевой в 1992 г.³⁰ и В.Н. Большаковым

²⁴ РГИА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 139. Там же. Л. 17.

²⁵ Там же. Л. 20.

²⁶ О нем см.: *Верховский В.М.* Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства Путей Сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). СПб., 1898. С. 43–47; *Приходько М.А.* Из истории ведомства путей сообщения. Записка инженер-генерал-лейтенанта Ф.П. Деволанта. 1809 г. // Исторический архив. 2004. № 5. С. 199–208.

²⁷ РГИА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 138. Л. 105–115.

²⁸ Исторический архив Омской области (ИАОО). Ф. 4. Оп. 1. Д. 18, 30.

²⁹ ИАОО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 71.

³⁰ *Малышева М.П.* Сведения о населенных пунктах Сибири в путевом журнале Ф.Ф. Риддера 1781 г. // *Населенные пункты Сибири: опыт исторического развития (XVII – начало XX в.)*: сб. ст. Новосибирск, 1992. С. 76–87.

в 1995 г.³¹, что же касается описания Полизова и Малышева, то сведений о его публикации обнаружить не удалось. Деятельность этих двоих служащих, представляющая большой интерес для истории X округа путей сообщения, могла бы, как нам представляется, послужить темой отдельного исследования.

Тут же Ф.Ф. Риддер приводит свои соображения по поводу возможности строительства судоходного канала в обход Падунского порога. По его мнению, экономически оно нецелесообразно: сооружение канала длиной в полторы версты в твердом скальном грунте потребует значительных средств, в то время как лоцманская проводка судов через порог недорога и крайне редко приводит к каким-либо повреждениям³². Впрочем, в случае если Министерство путей сообщения все же сочло бы строительство канала необходимым, Ф.Ф. Риддер выражал готовность лично обследовать район предстоящих работ и составить их смету.

За представленные отчеты Ф.Ф. Риддеру и инженер-капитану Полизову от Совета путей сообщения была объявлена благодарность³³. С доводами об отсутствии нужды в сооружении канала вокруг Падунского порога Совет согласился. В то же время характерная краткость отчетов Ф.Ф. Риддера, его склонность давать не точные, а примерные сведения о ценах, объемах перевозок и т.п., вызвала в Совете неудовольствие. «На сей конец весьма желательно было бы, если бы вы собирали гораздо обстоятельнейшие сведения, как о торговых местах при водяных путях лежащих, так и о самых предметах торговли, то есть о произведениях местных и ввозимых из чужих краев. Имея таковые сведения, вы могли бы легко делать свои донесения не примерно уже, а с точными вычислениями по сложности нескольких лет, сколько позволят обстоятельства, не обременяя, впрочем, собранием сих сведений ни с которой стороны гражданского начальства, а наведываться о всем том как чрез чиновников вам подведомственных, так и самим собою лично», – предписывается Ф.Ф. Риддеру³⁴. Также отмечалось, что к отчету стоило приложить генеральный план реки Ангары на порожистом участке с отмеченными замерами глубин³⁵.

В кратком ответе Ф.Ф. Риддер сообщает, что генеральный план не был составлен из-за недостатка времени и инженерных чиновников, но должен быть подготовлен в будущем. Касательно же сбора сведений он указывает, что многие из них содержатся в уже отправленном ранее подробном описании судоходства в X округе. Гражданское начальство, по его собственным словам, Ф.Ф. Риддер не обременял сбором сведений, так как на опыте убедился, что предоставляемая им информация бывает неполна и ошибочна³⁶.

Таким образом, дело о ремонте Подчувашской пристани – частном и мало относящемся к непосредственной сфере деятельности Ф.Ф. Риддера вопросе – повлекло за собой активизацию интереса к казалось бы очень далекому от Тобольска региону и начало подробного исследования ангарских порогов. Впрочем, это не означает, что, занявшись изучением Ангары, Ф.Ф. Риддер лично и Министерство путей сообщения в целом вовсе утратили интерес к Подчувашской пристани в Тобольске. Обсуждение проблемы продолжилось, выйдя на более высокий уровень – теперь мы видим уже переписку не между Ф.Ф. Риддером и Советом путей сообщения, а между Советом путей сообщения, сибирским генерал-губернатором И.Б. Пестелем и Министерством внутренних дел. Следом от Ф.Ф. Риддера поступило предложение вовсе уничтожить Подчувашскую пристань, так как, по его мнению, ее реконструкция обошлась бы в слишком большую денежную сумму, а стоящие при ней склады стары и находятся в аварийном состоянии. Взамен Подчувашской предлагалось соорудить новую пристань непосредственно в городской черте Тобольска, в устье реки Курдомки, и там же построить новые соляные склады. Место это было занято ветхими,

³¹ *Большаков В.Н.* «Путевой журнал» 1781 года горного инженера Ф.Ф. Риддера // Вопросы экономической истории России XVIII–XX вв.: сб. ст. Томск, 1996. С. 188–215.

³² РГИА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 138. Л. 115.

³³ Там же. Л. 165.

³⁴ Там же.

³⁵ Там же.

³⁶ Там же. Л. 185.

построенными в нарушение плана избами, которые Ф.Ф. Риддер предлагал снести, а их обитателям предоставить жилье в другой части города³⁷.

Предложение Ф.Ф. Риддера вызвало возмущение И.Б. Пестеля. В своем сообщении Комитету путей сообщений он достаточно резко отзывается как о нем, так и о деятельности Ф.Ф. Риддера в целом, сообщая, что «сорок избушек на том месте построены, которые не так ветхи, как пишет об них г. Риддер, и без всякой поправки простоять могут весьма долгое время; следовательно, напрасное уничтожение их, обратившись токмо в отягощение жительствовавшим в них, не дозволило бы произвести скорую постройку; к тому же место сие при каждом половодье реки Иртыша покрывается водою. Река Курдомка очень мелкая, и на ней нельзя будет построить пристани»³⁸. В то же время Ф.Ф. Риддер сообщает о новых обвалах на пристани³⁹.

Комитет в итоге просто устранился от решения вопроса, указав на то, что возражение И.Б. Пестеля неполно и не опровергает мнения Ф.Ф. Риддера (непонятно, можно ли приставать к тому же месту не через Курдомку, а через Иртыш; неясно, какую компенсацию потребуется предоставить⁴⁰), и передал дело на рассмотрение министру внутренних дел.

Ответ на запрос Комитета министра внутренних дел О.П. Козодавлева датирован 17 сентября 1815 г. и содержит краткий пересказ предшествующего делопроизводства, но уже с точки зрения Министерства внутренних дел. В нем сообщается, что еще в 1813 г. чертежи, составленные Ф.Ф. Риддером, поступали в министерство и были препровождены сибирскому генерал-губернатору И.Б. Пестелю с тем, чтобы он распорядился организацией укрепления берега, однако немедленно приступить к этой работе помешало вышедшее высочайшее повеление об остановке любого гражданского строительства по всей империи. 23 июля 1814 г. в МВД поступили сведения об укреплении берега в районе Подчувашской пристани с 1811 г.; весной же 1815 г. были получены донесения от тобольского губернского архитектора М.С. Малышева и ишимского уездного землемера Панютина: «...в первом объяснено мнение их о новом укреплении Подчувашского берега и подлинное состояние теперешнего; при последнем же доставлена ведомость о количестве необходимых для сего мастеровых и рабочих, равномерно и смета в тридцать три тысячи восемьсот девяносто девять рублей, также план с профилем и разрядом»⁴¹. В этих донесениях предложения Ф.Ф. Риддера подвергались критике как недостаточные и не могущие обеспечить надежного результата⁴².

От окончательного разрешения вопроса О.П. Козодавлев, впрочем, устранился, препроводив все материалы главному директору путей сообщений и предложив ему самостоятельно вынести заключение. Представляется показательным, что ни один из вышестоящих органов не решался брать на себя бремя принятия окончательного решения, стремясь передать дело другому ведомству.

На очередном заседании Комитета⁴³ предпочтение было отдано проекту укрепления берега в районе пристани, предложенному М.С. Малышевым. Впрочем, в письме, направленном министру внутренних дел, указывалось, что укрепление берега по чертежам М.С. Малышева сильно увеличит смету. По этой причине члены комитета предлагают рассмотреть возможность перенесения соляных амбаров на новое место, возвращаясь, таким образом, к предложению Ф.Ф. Риддера, хотя и без упоминания его имени. При этом указывается, что даже затопление места строительства новых амбаров весенними водами, о котором писал ранее И.Б. Пестель, не должно служить аргументом против переноса: предлагается построить амбары на сваях, что в любом случае представляется более дешевым, нежели укрепление берега по проекту М.С. Малышева.

³⁷ РГИА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 139. Л. 35–45, 48–50.

³⁸ Там же. Л. 62–63.

³⁹ Там же. Л. 54–55.

⁴⁰ Там же. Л. 74–75.

⁴¹ Там же. Л. 80.

⁴² Там же.

⁴³ Там же. Л. 89.

Письмо комитета министру внутренних дел закрывает дело. Таким образом, конечный итог его остается неясным. Из иных источников⁴⁴ известно, что проблема укрепления берега в районе Подчувашской пристани оставалась актуальной и двадцать лет спустя, в 1835 г. К сожалению, на данный момент не удалось установить, было ли осуществлено предложенное Ф.Ф. Риддером и Комитетом путей сообщения строительство новых соляных амбаров.

Конфликт Ф.Ф. Риддера с губернскими властями по поводу укрепления берега можно считать одним из звеньев более масштабного конфликта, связанного с противостоянием губернской администрации и X округа путей сообщения. Более широкий контекст рассмотренному в настоящей работе делу создает другое, также хранящееся в РГИА⁴⁵. Материалы дела показывают, что между Ф.Ф. Риддером и губернскими чиновниками сложились крайне напряженные отношения. Деятельность X округа сталкивалась с серьезными препонами со стороны местных властей.

Стоит отметить, что в своих действиях Ф.Ф. Риддер руководствовался во многом стремлением защищать интересы частного капитала, представители которого в эпоху генерал-губернаторства И.Б. Пестеля претерпевали различные притеснения. Так, на той же Подчувашской пристани регулярно задерживались полицейскими чинами и лишались паспортов с вымогательством взяток служащие гребцами на купеческих судах, на мостах и перевозах с купеческих караванов собирались незаконные поборы. Купцы видели в Министерстве путей сообщения и Ф.Ф. Риддере как его представителе союзников в борьбе против упомянутых злоупотреблений. Свидетельством этому может служить сотрудничество Ф.Ф. Риддера с купцом Игнатием Резановым⁴⁶.

Не лучшим образом на отношениях с губернской администрацией сказывался и нрав Ф.Ф. Риддера, чье стремление к самостоятельности порой доходило до откровенного самоуправства – так, в мае 1813 г., по информации рапорта И.Б. Пестеля⁴⁷, он самочинно арестовал за «непристойные в свой адрес речи» надворного советника Эверса, притом заставив караулить его двоих находившихся при Подчувашском перевозе казаков, отдача приказов которым, разумеется, не входила в полномочия служащего путей сообщения.

Конечно, было бы неверно представлять противостояние Ф.Ф. Риддера и И.Б. Пестеля в упрощенном, примитивном виде как борьбу «прогрессивного» и «реакционного» начала. Корни конфликта, вероятно, лежат в глубинах системы экономических и бюрократических отношений, сформировавшихся в Сибири к началу XIX в., и требуют более подробного изучения. Интересно, что в данной ситуации мы видим столкновение, с одной стороны, хорошо знакомой исследователям фигуры сибирского генерал-губернатора И.Б. Пестеля, чья и государственная деятельность⁴⁸, и частная жизнь⁴⁹ вызывали и вызывают большой интерес историков, с другой же – сравнительно мало известного Ф.Ф. Риддера, публикации о котором до сих пор касались по большей части технической стороны его деятельности и мало затрагивали сферу социальных взаимодействий.

Конфликт Ф.Ф. Риддера с губернскими властями – яркая страница истории сибирского судоходства и, шире, транспорта вообще. Ее изучение имеет большое значение для более глубокого понимания специфики взаимоотношений центральной власти, губернского аппарата и частного капитала в Сибири первой четверти XIX в.

Полагаем, что настоящая работа, посвященная одному небольшому, но важному эпизоду этого противостояния, может послужить первым шагом к подробному исследо-

⁴⁴ ИАОО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1518.

⁴⁵ РГИА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 568.

⁴⁶ Там же. Л. 1, 2, 20, 46, 47, 48.

⁴⁷ Там же. Л. 37, 38.

⁴⁸ См., например: Ремнев А.В. Проконсул Сибири Иван Борисович Пестель // Немцы. Россия. Сибирь: сб. ст. Омск, 1997. С. 200–221; Гаращенко А.Н. Законодательная база взаимоотношений генерал-губернаторов и гражданских губернаторов и особенности ее действия в Восточной Сибири в период от «Учреждения для управления губерний Всероссийской империи» (1775 г.) до середины XIX в. // Известия лаборатории древних технологий. 2018. № 1 (26). С. 118–128; и др.

⁴⁹ См., например: Эдельман О.В. Павел Пестель и его родители...; Восстание декабристов. Документы. М., 2012. Т. XXII: Из бумаг П.И. Пестеля (семейная переписка).

ванию обозначенной темы. В дальнейшем следовало бы уделить особое внимание взаимоотношениям между представителями центральной власти, губернской администрации и частного капитала. Подобная работа дала бы возможность по-новому взглянуть на администрирование сибирского судоходства – и, шире, хозяйства вообще – второго десятилетия XIX в., во многом переломного периода, предшествующего масштабным переменам, связанным с прибытием в Сибирь М.М. Сперанского. Конфликт вокруг Подчувашской пристани – лишь звено в общем сложном процессе, тем не менее именно он наглядно показывает его характерные черты и особенности.

Литература

Агеев И.А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX – начало XX века) // Вестник Томского государственного университета. Сер.: История. 2010. № 1 (9). С. 22–26.

Большаков В.Н. «Путевой журнал» 1781 года горного инженера Ф.Ф. Риддера // Вопросы экономической истории России XVIII–XX вв.: сб. ст. Томск, 1996. С. 188–215.

Большаков В.Н. К истории Обь-Енисейского водного пути (начало XX в.) // Вестник Томского государственного университета. 2007. № 295. С. 105–110.

Верховский В.М. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства Путей Сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). СПб., 1898.

Восстание декабристов. Документы. М.: Российская политическая энциклопедия, 2012. Т. XXII. Из бумаг П.И. Пестеля (семейная переписка) / под ред. С.В. Мироненко; сост. О.В. Эдельман. 432 с.

Гаращенко А.Н. Законодательная база взаимоотношений генерал-губернаторов и гражданских губернаторов и особенности ее действия в Восточной Сибири в период от «Учреждения для управления губерний Всероссийской империи» (1775 г.) до середины XIX в. // Известия лаборатории древних технологий. 2018. № 1 (26). С. 118–128.

Долгушин И.Д. Отчеты Ф.Ф. Риддера как источник о судоходстве в Сибири в начале XIX в. // Гуманитарные науки в Сибири. 2024. Т. 31, № 2. С. 67–73

Ижендеев А.Ю. Томский округ путей сообщения // Вестник Томского государственного университета. 2007. № 300-3. С. 55–56.

Коновалов И.А. Ревизия М.М. Сперанского и борьба с коррупцией в Сибири в первой четверти XIX в. // Вестник Нижневартовского государственного университета. 2018. № 1. С. 31–35.

Корнева Н.М. Главное управление путей сообщения // Большая российская энциклопедия. М., 2007. Т. 7. С. 202.

Петров Ю.И. Результаты преобразований в системе управления путями сообщений в правление Александра I // Транспортное право и безопасность. 2021. № 4 (40). С. 329–335.

Малолетко А.М. Алтайский рудознатец Филипп Риддер (к 250-летию со дня рождения) // География и природопользование Сибири. 2010. № 12. С. 183–190.

Малолетко А.М. 250 лет со дня рождения горного инженера Ф.Ф. Риддера // Алтайский край. 2011 г. Календарь знаменательных и памятных дат. Барнаул: Алт. полиграф. комбинат, 2010. С. 139–142.

Мальшева М. П. Сведения о населенных пунктах Сибири в путевом журнале Ф.Ф. Риддера 1781 г. // Населенные пункты Сибири: опыт исторического развития (XVII – начало XX в.). Новосибирск, 1992. С. 76–87.

Михайловский В.Л. Через всю Сибирь. Томск: Печатная мануфактура, 2015. 263 с.

Михайловский В.Л. Поиск нужной линии // Вестник угроведения. 2012. № 4 (11). С. 167–182.

Немцев М.С. Филипп Риддер и его время. Казахстан, Риддер: Терра, 2006. 168 с.

Приходько М.А. Из истории ведомства путей сообщения. Записка инженер-генерал-лейтенанта Ф.П. Деволанта. 1809 г. // Исторический архив. 2004. № 5. С. 199–208.

Ремнев А.В. Проконсул Сибири Иван Борисович Пестель // Немцы. Россия. Сибирь: сб. ст. Омск, 1997. С. 200–221.

Шелестюк К.Н. Книги из личной библиотеки Ф.Ф. Риддера в составе книжного собрания Кольвано-Воскресенских горных заводов // Библиотека в XXI веке: деятельность, инициативы и результаты: мат-лы XV Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых и специалистов. Минск, 2024. С. 230–233.

Эдельман О.В. Павел Пестель и его родители: к проблеме формирования личности декабриста // Исторический курьер. 2020. № 6 (14). С. 107–117. URL: <http://istkurier.ru/data/2020/ISTKURIER-2020-6-07.pdf> (дата обращения: 17.04.2025).

References

Ageev, I.A. (2010). Ob'-Eniseyskiy kanal v transportnoy sisteme Sibiri (vtoraya polovina XIX – nachalo XX veka) [The Ob-Yenisei Canal in the Siberian Transport System (Second Half of the 19th – Early 20th Centuries)]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. No. 1 (9), pp. 22–26.

Bolshakov, V.N. (1996). "Putevoy zhurnal" 1781 goda gornogo inzhenera F.F. Riddera [The 1781 Travel Journal of Mining Engineer F.F. Ridder]. In *Voprosy ekonomicheskoy istorii Rossii XVIII–XX vv.* Tomsk, pp. 188–215.

Bolshakov, V.N. (2007). K istorii Ob'-Eniseyskogo vodnogo puti (nachalo XX v.) [On the History of the Ob-Yenisei Waterway (Early 20th Century)]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 295, pp. 105–110.

Dolgushin, I.D. (2024). Otchety F.F. Riddera kak istochnik o sudokhodstve v Sibiri v nachale XIX v. [F.F. Ridder's Reports as a Source on Shipping in Siberia at the Beginning of the 19th Century]. In *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. Vol. 31, No. 2, pp. 67–73.

Edelman, O.V. (2020). Pavel Pestel' i ego roditeli: k probleme formirovaniya lichnosti dekabrista [Pavel Pestel and His Parents: on the Problem of the Formation of the Decembrist's Personality]. In *Istoricheskiy kur'er*. No. 6 (14), pp. 107–117. Available at: URL: <http://istkurier.ru/data/2020/ISTKURIER-2020-6-07.pdf> (date of access 17.04.2025).

Garashchenko, A.N. (2018). Zakonodatel'naya baza vzaimootnosheniy general-gubernatorov i grazhdanskikh gubernatorov i osobennosti ee deystviya v Vostochnoy Sibiri v period ot "Uchrezhdeniya dlya upravleniya guberniy Vserossiyskoy imperii" (1775 g.) do serediny XIX v. [The Legislative Basis for the Relationship Between Governors-General and Civil Governors and the Specifics of its Operation in Eastern Siberia in the Period from the "Institution for the Governance of the Provinces of the All-Russian Empire" (1775) to the Mid-19th Century]. In *Izvestiya laboratorii drevnikh tekhnologiy*. No. 1 (26), pp. 118–128.

Izhendeev, A.Yu. (2007). Tomskiy okrug putey soobshcheniya [Tomsk District of Connection Routes]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 300-3, pp. 55–56.

Konovalov, I.A. (2018). Reviziya M.M. Speranskogo i bor'ba s korruptsией v Sibiri v pervoy chetverti XIX v. [The Revision of M.M. Speransky and the Fight against Corruption in Siberia in the First Quarter of the 19th Century]. In *Vestnik Nizhnevartovskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 1, pp. 31–35.

Korneva, N.M. (2007). Glavnoe upravlenie putey soobshcheniya [Main Directorate of Communications]. In *Bol'shaya rossiyskaya entsiklopediya*. Moscow. Vol. 7, p. 202.

Maloletko, A.M. (2010). 250 let so dnya rozhdeniya gornogo inzhenera F.F. Riddera [250th Anniversary of the Birth of Mining Engineer F.F. Ridder]. In *Kalendar' znamenatel'nykh i pamyatnykh dat*. Barnaul, Altayskiy poligrafkombinat, pp. 139–142.

Maloletko, A.M. (2010). Altayskiy rudoznatets Filipp Ridder (k 250-letiyu so dnya rozhdeniya) [Altai Ore Prospector Philip Ridder (on the 250th Anniversary of His Birth)]. In *Geografiya i prirodopol'zovanie Sibiri*. No. 12, pp. 183–190.

Malysheva, M.P. (1992). Svedeniya o naselennykh punktakh Sibiri v putevom zhurnale F.F. Riddera 1781 g. [Information About the Settlements of Siberia in the Travel Journal F.F. Ridder 1781 g.].

of F.F. Ridder, 1781]. In *Naselennye punkty Sibiri: opyt istoricheskogo razvitiya (XVII – nachalo XX v.)*. Novosibirsk, pp. 76–87.

Mikhailovsky, V.L. (2012). Poisk nuzhnoy linii [Finding the Right Line]. In *Vestnik ugrovedeniya*. No. 4 (11), pp. 167–182.

Mikhailovsky, V.L. (2015). *Cherez vsyu Sibir'* [Across the Whole of Siberia]. Tomsk, Pechatnaya manufaktura. 263 p.

Mironenko, S.V. (Ed.), Edelman, O.V. (Comp.). (2012). *Vosstanie dekabristov. Dokumenty. Tom 2012: Iz bumag P.I. Pestelya (semeynaya perepiska)* [The Decembrist Uprising. Documents. Vol. XXII: From the Papers of P.I. Pestel (Family Correspondence)]. Moscow, Rossiyskaya politicheskaya entsiklopediya. 430 p.

Nemtsev, M.C. (2006). *Filipp Ridder i ego vremena* [Life and Times of Filipp Ridder]. Ridder, Terra. 168 p.

Petrov, Yu.I. (2021). Rezul'taty preobrazovaniy v sisteme upravleniya putyami soobshcheniy v pravlenie Aleksandra I [Results of the Transformations in the System of Transport Management during the Reign of Alexander I]. In *Transportnoe pravo i bezopasnost'*. No. 4 (40), pp. 329–335.

Prihod'ko, M.A. (2004). Iz istorii vedomstva putey soobshcheniya. Zapiska inzhener-general-leytenanta F.P. Devolanta. 1809 g. [From the History of the Department of Railways. Note by Engineer-Lieutenant General F.P. Devolant. 1809]. In *Istoricheskiy arkhiv*. No. 5, pp. 199–208.

Remnev, A.V. (1997). Prokonsul Sibiri Ivan Borisovich Pestel' [Proconsul of Siberia Ivan Borisovich Pestel]. In *Nemtsy. Rossiya. Sibir'*. Omsk, pp. 200–221.

Shelestyuk, K.N. (2024). Knigi iz lichnoy biblioteki F.F. Riddera v sostave knizhnogo sobraniya Kolyvano-Voskresenskikh gornykh zavodov [Books from the Personal Library of F.F. Ridder as Part of the Book Collection of the Kolyvano-Voskresensk Mining Plants]. In *Biblioteka v XXI veke: deyatel'nost', initsiativy i rezul'taty. Materialy XV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii molodykh uchenykh i spetsialistov*. Minsk, pp. 230–233.