

УДК 626(091)Румянцев Н.П.
ББК 38.77дРумянцев Н.П.
DOI 10.25281/0869-608X-2024-73-6-547-556

И.Н. ЮРКИН

Граф Н.П. Румянцев и судьба незавершенного проекта Петра Великого*

Реферат. Рассмотрена деятельность графа Н.П. Румянцева на посту руководителя (главного директора) Департамента водяных коммуникаций (1801—1809). Описаны функции учреждения. Охарактеризовано содержание поданной директором в 1801 г. в Государственный совет «Записки о водяных коммуникациях»: наличие в ней сведений об истории и состоянии гидротехнических объектов, о цели, ради которой проект создавался, и, в случае если он не был завершен, — об ожидаемом результате. Перечислены и выборочно рассмотрены важнейшие проекты (включая Мариинский канал), реализованные департаментом в период управления Н.П. Румянцевым. С опорой на неопубликованные материалы Российского государственного исторического архива кратко изложена история «возобновления» Ивановского канала, строительство которого, начатое при Петре Великом, было остановлено, не доведенное до завершения. Выделен вклад видных инженеров-гидротехников, привлеченных Н.П. Румянцевым для реализации проекта, в том числе выполнившего предварительное обследование трассы канала Ф.П. Деволла и разработчика проекта Х.И. Трузсона. Цитируются ключевые для судьбы проекта рескрипты императора Александра I, данные им Н.П. Румянцеву. Показано, какую роль в остановке работ по проекту, выполнявшихся в 1806—1809 гг., сыграла смена руководства департаментом (смещение с поста его руководителя Н.П. Румянцева и назначение на должность директора принца Георгия Гольштейн-Ольденбургского) и последующие структурные преобразования — замена департамента Экспедицией водяных сообщений при главном директоре водяных коммуникаций. Приведенные в статье сведения обогащают представления о деятельности Н.П. Румянцева на государственной службе в первом десятилетии XIX в. и подчеркивают значимость изучения его наследия.

* Статья подготовлена по материалам доклада, представленного на пленарном заседании Международной научно-практической конференции «Румянцевские чтения — 2024» 23 апреля 2024 года.



Игорь Николаевич Юркин,
Институт истории
естествознания и техники
им. С.И. Вавилова
Российской академии наук,
отдел историографии
и источниковедения истории
науки и техники,
главный научный сотрудник
Балтийская ул., д. 14,
Москва, 125315, Россия
доктор исторических наук,
доцент
ORCID 0000-0002-2491-1680;
SPIN 7145-9555
ig-yurkin@yandex.ru

Ключевые слова: отечественная история, книговедение, Н.П. Румянцев, Петр I, Александр I, Ф.П. Деволла, Х.И. Трузсон, Департамент водяных коммуникаций, Мариинский канал, Ивановский канал.

Для цитирования: Юркин И.Н. Граф Н.П. Румянцев и судьба незавершенного проекта Петра Великого // Библиотекословение. 2024. Т. 73, № 6. С. 547—556. DOI: 10.25281/0869-608X-2024-73-6-547-556.

Деятельность графа Николая Петровича Румянцева (рис. 1), 270-летний юбилей рождения которого пришелся на 2024 г., развивалась, как известно, на разных, весьма далеких друг от друга поприщах [1; 2]. Большинству читателей журнала «Библиотекословение» [3] он известен в первую очередь как собиратель обширной библиотеки [4; 5], включавшей свыше 28 тыс. томов [2, с. 165], после смерти владельца переданной государству вместе с коллекциями и рукописями (их поиск и издание — еще одна область приложения его усилий). Она составила основу Румянцевского музея [6; 7], находившегося первоначально в Петербурге, а позже переведенного в Москву [8]. Не забыто и служение Николая Петровича в качестве государственного деятеля — дипломата, министра коммерции, министра иностранных дел, Государственного канцлера, председателя Государственного совета [9—11].

Значительно менее известная страница деятельности Н.П. Румянцева — его труды на посту главы Департамента водяных коммуникаций. Это назначение было одним из первых ответственных поручений, данных графу по возвращении из-за границы, где он занимался дипломатической работой.

Н.П. Румянцев на посту руководителя Департамента водяных коммуникаций

Департамент водяных коммуникаций — центральное учреждение на правах коллегии, существовавшее в период 1798—1809 гг., сравнительно недолго — неполных 12 лет. В его функции входили поддержание в должном состоянии естественных водных путей и гидротехнических сооружений (каналов, шлюзов, пристаней), проектирование этих объектов, наблюдение за их строительством, контроль текущего состояния, хранение карт путей сообщений и документации (чертежей, расчетов), связанной с проведением работ на реках и гидротехнических объектах [12, с. 22]. Лицо,

возглавлявшее департамент, именовалось *главным директором водяных коммуникаций*. В его ведении с 1800 г. состояла также Экспедиция устройства дорог в государстве, которая надзидала за дорогами вокруг Санкт-Петербурга и между столицами [13, с. 22].

С 22 августа 1801 по 18 апреля 1809 г. — 7 лет и 8 месяцев — во главе департамента стоял граф Николай Петрович Румянцев [13, с. 16]. Заступивший на этот пост в период расцвета физических и интеллектуальных сил, немало их он отдал добросовестному исполнению возложенных на него обязанностей. Должность не была sinecure, и Н.П. Румянцев, приступая к руководству учреждением, вполне это осознавал. Проекты, за которые брался департамент, требовали миллионных затрат. На успех их реализации влияли природные факторы, порождавшие немалые риски. Ответственность за возможные неудачи в конечном счете ложилась на директора, выносившего проекты на утверждение императора. Учтем и то, что Н.П. Румянцеву приходилось углубляться в инженерные вопросы (рис. 2), и то, что он, пребывавший до этого исключительно на дипломатической службе, не имел опыта работы по управлению государственным хозяйством.

На начальном этапе Николаю Петровичу предстояло разобраться в проектах, которыми департамент занимался при его предшественнике. Итог этой работы отразила подготовленная для Государственного совета под общим его руководством в 1801 г. «Записка о водяных коммуникациях» [2, с. 104]. Она состояла из разделов, посвященных водным путям, которые решали две важнейшие задачи: обеспечение воднотранспортной связи реки Волги и других рек с Санкт-Петербургским портом и коммуникации между Черным и Балтийским морями¹. Для каждого из включенных в записку проектов кратко рассматривалась его история, современное состояние объектов, цель, ради которой проект создавался, и, в случае если он еще не был реализован, — ожидаемый результат. Документ подписали ведущие сотрудники

департамента, в том числе инженер-генерал Я.Я. Девиtte (Де-Витте) и инженер-генерал-лейтенант Ф.П. Деволлан (Деволан, Де-Воллан, Деволант²) [14, с. 807—820]. К записке была приложена «Выписка, сколько и на какие... работы для водяной коммуникации назначено денег», содержащая сведения финансового характера, даты начала работ и текущее их состояние (продолжаются, закончены, приостановлены) [14, с. 821—828].

Н.П. Румянцев ввел изменения в организацию работы департамента: для более эффективного управления коммуникациями отдельных районов разделил работы по территориальным инспекциям, возглавлять которые поставил входивших в штат учреждения хорошо зарекомендовавших себя специалистов [2, с. 62; 13, с. 16—17].

Важнейшие проекты, реализованные департаментом в период управления Н.П. Румянцевым

За период существования департамента (а две трети этого времени им руководил Н.П. Румянцев) были проведены работы на каналах Березинском, Ивановском, Вельевском, Огинском, Мариинском, Новгородском (он же Сиверсов), Свирском, Сясьском, Северном Екатерининском, Тихвинском [4, с. 18—20]. Помимо разрешения связанных с их строительством текущих проблем, Н.П. Румянцев решал вопросы еще и по линии подчиненной ему Экспедиции устройства дорог, среди которых были весьма важные, например, касавшиеся перспективы строительства в России железных дорог [13, с. 23—24]³. Можно вполне согласиться с мнением В.Ф. Молчанова, писавшего, что на посту директора водяных коммуникаций Н.П. Румянцев «зарекомендовал себя умным, энергичным администратором крупного масштаба» [11, с. 173].

В период пребывания Николая Петровича в должности директора был построен ставший впоследствии знаменитым Мариинский канал. Он явился ключевым звеном водного пути, призванного соединить бассейн Волги с Балтийским морем [13, с. 19, 37]. В советскую эпоху на значительном участке именно по нему прошел нынешний Волго-Балтийский канал. Реализация этого сложного гидротехнического проекта потребовала без малого 11 лет работы и затраты двух с лишним миллионов рублей. Несмотря на то что она началась



Рис. 1. Н.П. Румянцев.

Литография П.Ф. Бореля по оригиналу Редерра.

Источник: Портретная галерея русских литераторов, журналистов, художников и других замечательных людей. Санкт-Петербург: Изд. А.Э. Мюнстера, 1859—1869.

до назначения Н.П. Румянцева директором департамента, а открыт канал был уже после его ухода с должности, основная работа проводилась именно в период его руководства коммуникациями.

Мариинский канал — самый значительный, но не единственный крупный проект, которым в качестве директора водяных коммуникаций занимался Румянцев. В этом смысле интересна история достройки Ивановского канала — предприятия не столь успешного по результату, но при этом оставившего след на страницах разных томов российской истории, в том числе в истории литературы. Речь идет о повести А.П. Платонова «Епифанские шлюзы» [15], фабулу которой образует переосмысленная писателем история строительства этого канала, повести, зачерпнувшей факты из прошлого и изменившей культурную память о нем.

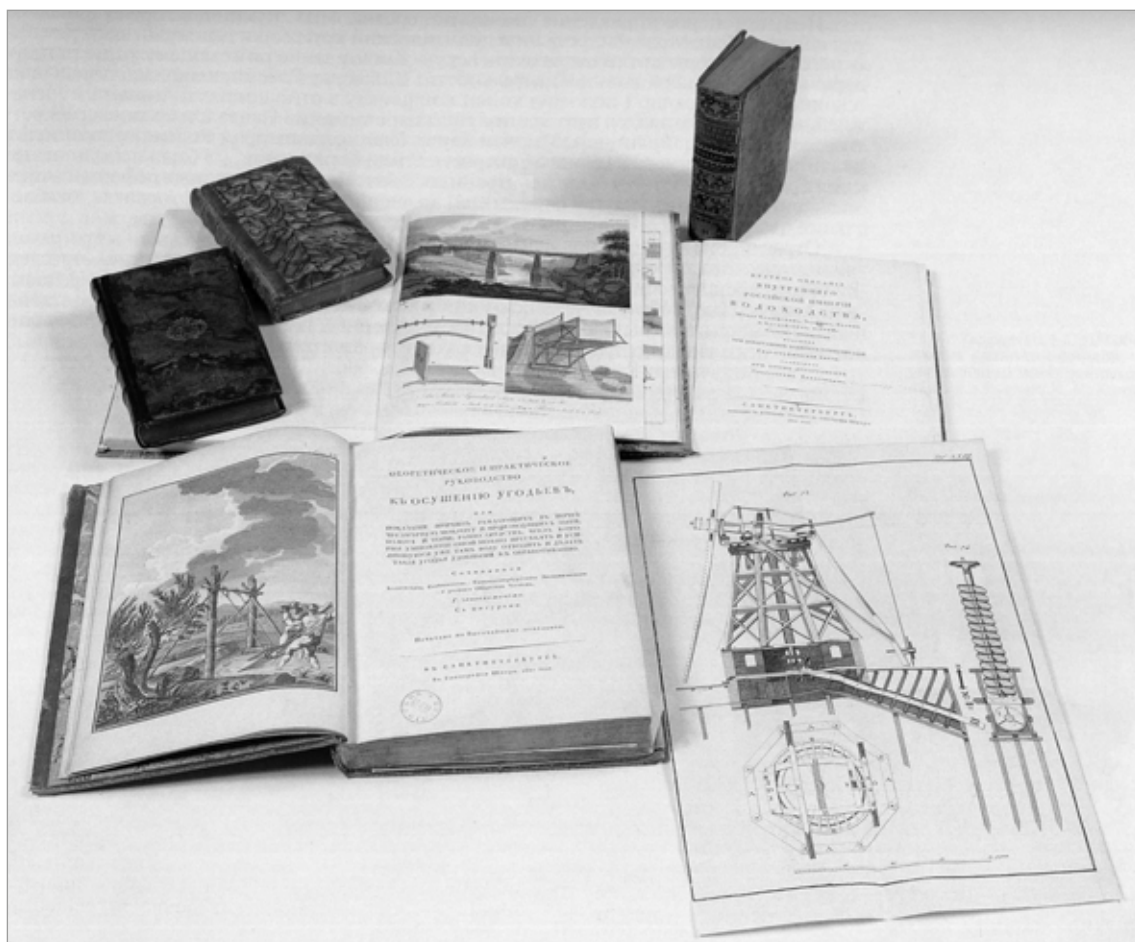


Рис. 2. Книги из собрания Н.П. Румянцева, отражающие его интересы как министра коммерции и главного директора водяных коммуникаций. Фотография В.М. Евстигнеева.
Источник: Сараскина Л.И. Граф Н.П. Румянцев и его время. Москва, 2003. С. 53.

«Возобновление» Ивановского канала

Ивановский канал должен был связать водные бассейны рек Оки и Дона. Название получил по крошечному, длиной всего саженой в 100 (около 215 м), Иван-озеру в Епифанском уезде Тульской губернии, из которого некогда вытекали Дон и речка Шат, принадлежавшая бассейну Оки. Этот водный путь составляли шлюзованные русла рек Дона, Шата и Упы, дополненные участками искусственных русел. Строительство канала началось при Петре I, в 1701 г., и продолжалось около 20 лет. Пущен в эксплуатацию этот воднотранспортный путь не был и долгие годы считался недостроенным, при этом созданные сооружения охранялись. К достройке (именовавшейся в источниках «возобновлением») вернулись в начале XIX в., в период, когда Департамент водяных коммуникаций возглавлял Н.П. Румянцев [16, с. 130–131; 17, с. 24–25].

В посвященных этому объекту⁴ строках «Записки о водяных коммуникациях» не меньше половины текста посвящено обсуждению вопроса «какая была причина столь далеко заведенное производство работы остановить». Ответа на него автор не нашел и заключил, что это «совершенно неизвестно». При этом на перспективу достройки он смотрел с оптимизмом: назвал, какие суда могли бы по каналу проходить. В этом фрагменте, как и в «Записке...» в целом, отчетливо ощущается значимость исторической традиции при выборе Румянцевым приоритетов в развитии сети коммуникаций. Отрывок начинается напоминанием, что «предметом старания безсмертная памяти Государя Петра Великого было и соединение рек Волги и Дона, и уже открыты им две отрасли сему соединению» [14, с. 816]. Ссылки на петровские начинания и планы встречаются по тексту неоднократно — Ивановский канал, который при Петре строился долго, уж тем более должен был привлечь к себе

самое пристальное внимание. Вопрос об экономической оправданности не рассматривался, его снимал авторитет Петра Великого.

К разработке проекта «возобновления» канала были привлечены крупнейшие гидротехники, работавшие тогда в России, и первым — Франц Павлович Деволла (1752—1818), осуществлявший общее руководство строительством Мариинского канала. Выдающийся специалист в своей области, он сделал блестящую карьеру: на пике ее (с 1812 г.) состоял правящим должностью главного директора путей сообщения России [18, с. 138—141, 145], дослужился до чина инженер-генерала (2 класс по Табели о рангах).

Ф.П. Деволла обследовал трассу канала и определил, какие суда после достройки смогут по нему проходить. Можно было приступить к разработке проекта. На выбор проектанта повлияла подготовка в том же районе к инженерным работам другого назначения.

В это время в Туле, через которую проходила трасса петровского канала, готовились реконструировать оружейный завод. В образованную для этого комиссию Военная коллегия (центральный орган военного управления в то время) направила инженер-генерал-майора Христиана Ивановича Трузсона (1742—1813), который, как и Ф.П. Деволла, был первоклассным специалистом и к 1806 г. дослужится до чина генерал-лейтенанта (3 класс по Табели о рангах). Своего представителя в комиссию должен был дать и Департамент водяных коммуникаций, на службе в котором Х.И. Трузсон тоже состоял. Возникла идея командировать его от двух учреждений. Таким образом, Х.И. Трузсон, находясь в Туле, мог решать две задачи: для Военной коллегии заниматься заводом, для департамента — готовить план возобновления канала. С согласия Н.П. Румянцева⁵ и позволения министра военных сухопутных сил соответствующее предложение было подано императору. Христиана Ивановича в нем характеризовали как опытного инженера, на сведения которого «как по части будущих заводских построений, так и гидравлических работ совершенно положиться можно». Император дал согласие и повелел во время нахождения при комиссии за двойную работу платить ему двойное жалованье.

Указом Военной коллегии Х.И. Трузсону было предложено немедленно ехать в Тулу [19, л. 2—2 об.]. Туда же следовало командировать его и от департамента, в который 4 ноября



Рис. 3. Портрет императора Александра I. Граведон П.Л.А. 1825. Бумага, литография. Изд. Ш.-Э. Мотт.

1803 г. поступило предложение руководителя — главного директора графа Н.П. Румянцева: по случаю отъезда Х.И. Трузсона на Тульский завод возложить на его попечение «обозрение» начатого Петром Великим «соединения под названием Ивановского канала», а также составление смет «о возобновлении толь полезной коммуникации» [19, л. 1]. 18 ноября 1703 г. департамент предложение заслушал, рассмотрел и вынес подробное по нему определение.

Х.И. Трузсон решил подкрепить заключение Ф.П. Деволлана дополнительными исследованиями, которые велись в 1804 и 1805 гг. [20]. С учетом их результатов Х.И. Трузсон подготовил проект «возобновления» канала, законченный в 1806 году. Именно в этом году по совокупности трудов (т. е. и за проект Ивановского канала), он получил чин генерал-лейтенанта. Проект, реализация которого превращала простой шлюзованный водный путь в сложную систему гидротехнических сооружений [21], Н.П. Румянцев одобрил и внес на утверждение императора предложение приступить к его реализации.

9 марта 1806 г. в Санкт-Петербурге Александр I (рис. 3) подписал рескрипт, в котором отмечал, что «соединение рек Дона с Шатью

и тем Азовского со многими морями» было «еще предметом попечения Императора Петра Великого». Теперь, продолжал император, оно «обращает ныне к существованию своему внимание Мое по умножающейся черноморской торговле, и по соотношению к другим государственным и частным пользам». Император повелевал Н.П. Румянцеву «с будущего года приступить к возобновлению означенного соединения, известного под названием Ивановского канала, по сделанному проекту и плану». Он обещал, что потребная сумма величиной 2 млн 664 тыс. 92 руб. 40 коп. в течение 10 лет будет ассигнована департаменту из государственных казначейств. Рескрипт Н.П. Румянцеву завершал благопожелание императора: «Пребываю в прочем к вам благосклонный Александр» [19, л. 31].

Уже на следующий день главный директор водяных коммуникаций направил руководимому им департаменту предложение. Н.П. Румянцев знакомил учреждение с высочайшим рескриптом, утвержденными проектом и планом возобновления Ивановского канала, а также предлагал департаменту во исполнении монаршей воли заблаговременно сделать распоряжения, нужные для того, чтобы начать работы уже со следующего года [19, л. 30]. 18 марта о событиях был оповещен Сенат.

В первый строительный сезон (план был рассчитан на 10 лет) соорудили три шлюза на реке Шат. При половодье они протекли. Пока их чинили и укрепляли, строительство новых не начинали. Тем временем произошли важные изменения: 18 апреля 1809 г. Н.П. Румянцев был отставлен от руководства ведомством.

Освобождение Н.П. Румянцева от руководства департаментом и остановка реализации проекта

Освобождая Н.П. Румянцева от должности, император направил на его имя рескрипт, в котором писал:

«В продолжении управления вашего Департаментом водяных коммуникаций с удовольствием я видел многократные опыты отличной попечительности, с коею тщились вы преобороть все препятствия, часть сию облегчающая. Личным вниманием вашим и трудами заменяем был, по возможности, недостаток в сведущих чиновниках и отдаленность главного управления от средоточия важнейших его движений. Труды и упражнения ваши усу-

губились, когда доверенностию моею и достоинствами вашими призваны вы были соединить с прежними должностями управление Министерством иностранных дел. Помышляемо было облегчить бремя, на вас лежащее, но предположение сие по разным причинам не могло доселе совершиться».

То, что Н.П. Румянцев продолжал управлять департаментом со свойственной ему ревностью, по мнению императора, демонстрировало «новый опыт пожертвования сил... на пользу общую».

«Ныне, — продолжал Александр, — с назначением общего главного начальства для губерний Новгородской, Тверской и Ярославской, представился способ соединить с оным и начальство сего департамента». На эту должность император назначил принца Георгия Ольденбургского, названного им «достойнейшим премником» Н.П. Румянцева.

Император подчеркнул, что рассчитывает на дальнейшее содействие Румянцева «отечественным пользам». «От известных мне правил ваших я ожидаю сего и несомненно надеюсь, пребывая вам всегда доброжелательным», — заключил свое обращение Александр Павлович [19, л. 25–26].

Как видим, освобождение Н.П. Румянцева от должности главного директора водяных коммуникаций не было проявлением к нему неблаговоления императора. Лежавшая на нем ноша была очень тяжела: наряду с Департаментом водяных коммуникаций он возглавлял два важных министерства — коммерции и иностранных дел. Император изыскивал возможность облегчить эту нагрузку. Решение поставить принца Георгия Гольштейн-Ольденбургского генерал-губернатором над губерниями, по территории которых проходило большинство каналов, открывало возможность передать ему эти коммуникации и соответственно поручить ранее подчинявшиеся Н.П. Румянцеву департамент и экспедицию.

21 апреля 1709 г. Н.П. Румянцев в комнатах его высочества представил принцу Ольденбургскому членов Департамента водяных коммуникаций. Среди них были и Ф.П. Деволлан, проводивший предварительные исследования трассы Ивановского канала, и Х.И. Трузсон, автор проекта его возобновления [13, с. 27]. А три месяца спустя по именному указу от 16 июля 1809 г. департамент был ликвидирован. Его функции передавались новообразованной структуре — *Экспедиции водяных сообщений*

при главном директоре водяных коммуникаций [12, с. 22].

Новый руководитель департамента, вскоре ставшего экспедицией, некоторые решения своего предшественника отменил. Несмотря на то, что к 1810 г. на «возобновление» Ивановского канала было уже потрачено 738 тыс. руб., работы не продолжили. В 1839 г. проект окончательно закрыли, усомнившись в его экономической целесообразности [16].

С течением времени шлюзы Ивановского канала начали разбирать. К концу XIX в. от них осталось немного, однако память о петровском проекте не только не погибла, но в следующем столетии даже окрепла. То, что не удалось делом Николаю Петровичу Румянцеву, совершил словом писатель Андрей Платонов (1899—1951), подарив русской литературе повесть «Епифанские шлюзы» (вышла в свет в 1927 г.), историческим фоном событий которой является строительство Ивановского канала. Он, кстати, придерживался весьма скептического мнения по поводу возможности пуска канала: «А что воды мало будет и плавать нельзя, про то все бабы в Епифани еще год назад знали» [15, с. 39]. Учтем, однако, что, во-первых, его слова относятся не к созданному при Н.П. Румянцеве проекту Х.И. Трузсона, а к первым, петровского времени, попыткам построить Ивановский канал. Во-вторых, А. Платонов писал художественную прозу, а не отзыв на проект, который, кстати, писателю был недоступен. Не исключено, что начатая при Н.П. Румянцеве попытка «возобновления» канала, будучи доведенной до конца, включила бы в транспортную сеть России водный путь, который бы действовал и в наши дни.

Примечания

- ¹ В первом разделе «Записки...» рассмотрены каналы Вышневолоцкий, Мариинский, Сясьский, Северный Екатерининский, новые устья Ладожского канала в Шлиссельбурге и Ладог, Невский бечевник, проекты соединения Архангелогородского порта с Санкт-Петербургским, Тихвинской пристани с Соминской, проект обхода Ладожского и Онежского озер, соединение Волги с Доном через Шат, а также через связку рек Камышенки и Иловли; во втором — каналы Березинский, Огинский, проект соединения Ильмена с Двиной посредством Невежи и Лавены и расчистка порогов на реках Днепр и Днестр.
- ² Последнее — устойчивая форма в документах начала XIX в. (от франц. de Wollant).

- ³ Актуальными для России Н.П. Румянцев тогда эти вопросы не считал.
- ⁴ В «Записке о водяных коммуникациях» каналом не назван. В ней он описан как «соединение Волги с Доном посредством Шаты»; собственного имени не имеет [14, с. 816].
- ⁵ Н.П. Румянцев в этом документе назван по другой его должности — коммерц-министром.

Список источников

1. Старчевский А.В. О заслугах Румянцева, оказанных отечественной истории // Журнал министерства народного просвещения. 1846. Т. 49. Отд. 5. С. 5—22.
2. Лопатников В.А. Канцлер Румянцев : время и служение. Изд. 2, испр. и доп. Москва : Молодая гвардия, 2011. 343 с.
3. Иванова Е.А. «Румянцевские чтения — 2024»: наследие Н.П. Румянцева и актуальные вопросы развития современного библиотечного дела // Библиотековедение. 2024. Т. 73. № 4. С. 365—383. DOI: 10.25281/0869-608X-2024-73-4-365-383.
4. Козлов В.П. Российская археография конца XVIII — первой четверти XIX века. Москва : РГГУ, 1999. 416 с.
5. Лабунцев Ю.А. Книжное наследие Н.П. Румянцева. Москва : Наука, 2004. 206 с.
6. Сборник материалов для истории Румянцевского музея : полувековой юбилей открытия Румянцевского музея. Москва : Издание Московского публичного и Румянцевского музеев, 1882. Вып. 1. 199 с.
7. Кёстнер К.И. Материалы для исторического описания Румянцевского музея / Изд. к пятидесятилетию юбилею Румянц. музея. Москва : Типография Э. Лисснер и Ю. Роман, 1882. VIII, 44 с.
8. Голицын В.Д. Записка о Румянцевском музее. Москва : Печ. А. Снегиревой, 1911. 14 с.
9. Ивановский А.Д. Государственный канцлер граф Николай Петрович Румянцев : биографический очерк, с приложениями. Санкт-Петербург : Типография Ф.С. Сушинского, 1871. [8], 172 с.
10. Барсов Е.В. Государственный канцлер граф Н.П. Румянцев // Древняя и новая Россия. 1877. Т. 2. № 5. С. 5—22.
11. Молчанов В.Ф. Государственный канцлер России, граф Н.П. Румянцев // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2001. № 1. С. 170—186.
12. Государственность России. Словарь-справочник. Москва : Наука, 1999. Кн. 2 : Д — К. 447 с.
13. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его

- существования (1798–1898). Санкт-Петербург : Типография Министерства путей сообщения (МПС), 1898. VIII, 221 с.
14. Архив Государственного совета. Т. 3 : Царствование императора Александра I-го. (1801–1810 гг.). Ч. 2 : Журналы Государственного совета с 26 марта 1801 до 1 января 1810. Санкт-Петербург : в тип. Второго отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1878. [6 с.], 1275, L стб.
 15. Платонов А.П. Епифанские шлюзы : повесть / [сост. и автор послесловия И.Н. Юркин]. Тула ; Москва : Государственный музей-заповедник «Куликово поле»; Русское географическое общество, 2018. X, J, 48 с.
 16. Юркин И.Н. Водный тракт Куликова поля: страницы истории Ивановского канала. Тула : Государственный музей-заповедник «Куликово поле», 2020. 181 с.
 17. Миловидов А.И. Ивановский канал, начатый Петром Великим для соединения Волги с Доном (историко-географический очерк) // Чтения в Императорском обществе истории и древностей российских при Московском университете. 1892. Кн. 1 (160). С. 1–30.
 18. Гузевич И.Д. «Мы добыли из Голландии отличных инженеров и гидравликов», или Вторая голландская волна (1783–1818/36) // Россия — Нидерланды. Диалог культур в европейском пространстве : материалы V Международного петровского конгресса. Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 года. Санкт-Петербург : Европейский Дом, 2014. С. 133–145.
 19. Российский государственный исторический архив. Ф. 156. Оп. 1. Ед. хр. 67.
 20. Юркин И.Н. Документы Департамента водяных коммуникаций как источник по истории предпроектных исследований и проектирования водно-транспортных путей в первые годы XIX века // Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова. Годичная научная конференция, 2023. Труды XXIX Годичной научной конференции Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН, посвященной 160-летию со дня рождения В.И. Вернадского. Москва : ИИЕТ РАН, 2023. С. 222–225.
 21. Юркин И.Н. Проект Х.И. Трузсона «возобновления» Ивановского канала — неизвестный памятник инженерной мысли начала XIX в. // История науки и техники: источники, памятники, наследие : Четвертые чтения по историографии и источниковедению истории науки и техники : материалы международной научной конференции, Москва, 7–8 ноября 2023 г. / [сост. И.В. Созинов]. Иваново : ПресСто, 2023. С. 189–191.

Count N.P. Rumyantsev and the Fate of Peter the Great's Unfinished Project

Igor N. Yurkin,

S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology of the Russian Academy of Sciences,
14 Baltiiskaya Str., Moscow, 125315, Russia

ORCID 0000-0002-2491-1680; SPIN 7145-9555; ig-yurkin@yandex.ru

Abstract. The activity of Count N.P. Rumyantsev as the head (chief director) of the Department of Water Communications (1801–1809) is considered. The functions of the institution are described. The content of the “Note on Water Communications” submitted by the director in 1801 to the State Council is characterized: it contains information about the history and condition of hydraulic engineering objects, about the purpose for which the project was created and, if it was not completed, about the expected result. The most important projects (including the Mariinsky Canal) implemented by the Department during the period of N.P. Rumyantsev’s administration are listed and selectively reviewed. Based on unpublished materials from the Russian State Historical Archive, the history of the “resumption” of the Ivanovsky Canal, the construction of which, begun under Peter the Great, was stopped before completion, is summarized. The

contribution of prominent hydraulic engineers engaged by N.P. Rumyantsev to implement the project is highlighted, including F.P. de Wollant, who carried out a preliminary survey of the canal route, and the project developer Ch.I. Trousson. The key rescripts of Emperor Alexander I, given by him to N.P. Rumyantsev, are quoted for the fate of the project. It is shown what role in stopping the work on the project, carried out in 1806–1809, was played by the change of the Department's leadership (removal of its head N.P. Rumyantsev and appointment of Prince George of Holstein-Oldenburg to the post of Director) and subsequent structural changes – replacement of the Department by the Water Communications Expedition under the Chief Director of Water Communications. The information presented in the article enriches the understanding of N.P. Rumyantsev's activities in the civil service in the first decade of the 19th century and emphasizes the importance of studying his legacy.

Key words: Russian history, bibliography, N.P. Rumyantsev, Peter the Great, Alexander I, F.P. de Wollant, Ch.I. Trousson, Department of Water Communications, Mariinsky Canal, Ivanovsky Canal.

Citation: Yurkin I.N. Count N.P. Rumyantsev and the Fate of Peter the Great's Unfinished Project, *Bibliotekovedenie* [Russian Journal of Library Science], 2024, vol. 73, no. 6, pp. 547–556. DOI: 10.25281/0869-608X-2024-73-6-547-556.

References

1. Starchevsky A.B. On the Merits of Rumyantsev, Rendered to the National History, *Zhurnal ministerstva narodnogo prosveshcheniya* [Journal of the Ministry of Public Education], 1846, vol. 49, sec. 5, pp. 5–22 (in Russ.).
2. Lopatnikov V.A. *Kantsler Rumyantsev: vremya i sluzhenie* [Chancellor Rumyantsev: Time and Service]. Moscow, Molodaya Gvardiya Publ., 2011, 343 p.
3. Ivanova E.A. “Rumyantsev Readings – 2024”: N.P. Rumyantsev's Heritage and Topical Issues of Development of Modern Librarianship, *Bibliotekovedenie* [Russian Journal of Library Science], 2024, vol. 73, no. 4, pp. 365–383. DOI: 10.25281/0869-608X-2024-73-4-365-383 (in Russ.).
4. Kozlov V.P. *Rossiiskaya arkheografiya kontsa XVIII – pervoi chetverti XIX veka* [Russian Archeography of the End of the 18th – the First Quarter of the 19th Century]. Moscow, RGGU Publ., 1999, 416 p.
5. Labyntsev Yu.A. *Knizhnoe nasledie N.P. Rumyantseva* [Book Heritage of N.P. Rumyantsev]. Moscow, Nauka Publ., 2004, 206 p.
6. *Sbornik materialov dlya istorii Rumyantsevskogo muzeya: poluvekovoi yubilei otkrytiya Rumyantsevskogo muzeuma* [Collected Materials for the History of the Rumyantsev Museum: The Half-Century Anniversary of the Opening of the Rumyantsev Museum]. Moscow, Izdanie Moskovskogo Publichnogo i Rumyantsevskogo Muzeev Publ., 1882, issue 1, 199 p.
7. Kestner K.I. *Materialy dlya istoricheskogo opisaniya Rumyantsevskogo muzeuma* [Materials for the Historical Description of the Rumyantsev Museum]. Moscow, Tipografiya E. Lissner i Yu. Roman Publ., 1882, VIII, 44 p.
8. Golitsyn V.D. *Zapiska o Rumyantsevskom muzee* [A Note on the Rumyantsev Museum]. Moscow, Pech. A. Snegirevoi Publ., 1911, 14 p.
9. Ivanovsky A.D. *Gosudarstvennyi kantsler graf Nikolai Petrovich Rumyantsev: biograficheskii ocherk, sprilozheniyami* [Chancellor of Russia, Count Nikolai Petrovich Rumyantsev: biographical essay, with appendices]. St. Petersburg, Tipografiya F.S. Sushchinskogo Publ., 1871, 8, 172 p.
10. Barsov E.V. Chancellor of Russia, Count N.P. Rumyantsev, *Drevnyaya i novaya Rossiya* [Ancient and New Russia], 1877, vol. 2, no. 5, pp. 5–22 (in Russ.).
11. Molchanov V.F. Chancellor of Russia, Count N.P. Rumyantsev, *Vestnik Rossiiskogo universiteta družby narodov. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniya* [Vestnik RUDN. International Relations], 2001, no. 1, pp. 170–186 (in Russ.).
12. *Gosudarstvennost' Rossii. Slovar'-spravochnik* [Statehood of Russia. Dictionary-Reference Book]. Moscow, Nauka Publ., 1999, book 2, 447 p.
13. *Kratkii istoricheskii ocherk razvitiya i deyatelnosti Vedomstva putei soobshcheniya za sto let ego sushchestvovaniya (1798–1898)* [A Brief Historical Sketch of the Development and Activities of the Department of Railways for One Hundred Years of Its Existence (1798–1898)]. St. Petersburg, Tipografiya Ministerstva Putei Soobshcheniya Publ., 1898, VIII, 221 p.
14. *Arkhiv Gosudarstvennago soveta, vol. 3: Tsarstvovanie imperatora Aleksandra I-go. (1801–1810 gg.). Ch. 2: Zhurnaly Gosudarstvennogo soveta s 26 marta 1801 do 1 yanvarya 1810* [Archive of the State Council. V. 3: The Reign of Emperor Alexander I. (1801–1810). Part 2: Journals of the State Council from March 26, 1801 to January 1, 1810]. St. Petersburg, v Tip. Vto-

- rogo Otdeleniya Sobstvennoi E. I. V. Kantselyarii Publ., 1878, 6 p., 1275, 1 col.
15. Platonov A.P. *Epifanskie shlyuzy: povest'* [The Slices of Epiphany: novella]. Tula, Moscow, Gosudarstvennyi Muzei-Zapovednik "Kulikovo Pole" Publ., Russkoe Geograficheskoe Obshchestvo Publ., 2018, X, J, 48 p.
16. Yurkin I.N. *Vodnyi trakt Kulikova polya: stranitsy istorii Ivanovskogo kanala* [Water Tract of Kulikovo Field: Pages of the History of the Ivanovsky Canal]. Tula, Gosudarstvennyi Muzei-Zapovednik "Kulikovo Pole" Publ., 2020, 181 p.
17. Milovidov A.I. Ivanovsky Canal Founded by Peter the Great to Connect the Volga with the Don (Historical and Geographical Essay), *Chteniya v Imperatorskom obshchestve istorii i drevnostei rossiiskikh pri Moskovskom universitete* [Readings in the Imperial Society of Russian History and Antiquities at Moscow University]. 1892, book 1 (160), pp. 1–30 (in Russ.).
18. Guzevich I.D. "We Hired from Holland Excellent Engineers and Hydraulics", or the Second Dutch Wave (1783–1818/36), *Rossiya – Niderlandy. Dialog kul'tur v evropeiskom prostranstve: materialy V Mezhdunarodnogo petrovskogo kongressa. Sankt-Peterburg, 7–9 iyunya 2013 goda* [Russia – Netherlands. Dialogue of Cultures in the European Space: Proceedings of the 5th International Petrovsky Congress. St. Petersburg, June 7–9, 2013]. St. Petersburg, Evropeiskii Dom Publ., 2014, pp. 133–145 (in Russ.).
19. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [Russian State Historical Archive], coll. 156, aids 1, item 67.
20. Yurkin I.N. Documents of the Department of Water Communications as a Source on the History of Pre-Project Research and Design of Water Transportation Routes in the First Years of the 19th Century, *Institut istorii estestvoznaniya i tekhniki im. S.I. Vavilova. Godichnaya nauchnaya konferentsiya, 2023. Trudy XXIX Godichnoi nauchnoi konferentsii Instituta istorii estestvoznaniya i tekhniki im. S.I. Vavilova RAN, posvyashchennoi 160-letiyu so dnya rozhdeniya V.I. Vernadskogo* [S.I. Vavilov Institute for the History of Natural Science and Technology. Annual Scientific Conference, 2023. Proceedings of the 29th Annual Scientific Conference of the S.I. Vavilov Institute for the History of Natural History and Technology, Russian Academy of Sciences, Dedicated to the 160th Anniversary of V.I. Vavilov]. Moscow, IIET RAN Publ., 2023, pp. 222–225 (in Russ.).
21. Yurkin I.N. Christian (Khristian Ivanovich) Trousson's Project of Ivanovsky Canal Restoration: An Unknown Monument of Engineering Thought from the Early 19th Century, *Istoriya nauki i tekhniki: istochniki, pamyatniki, nasledie: Chetvertye chteniya po istoriografii i istochnikovedeniyu istorii nauki i tekhniki: materialy mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii, Moskva, 7–8 noyabrya 2023 g.* [History of Science and Technology: Sources, Monuments, Heritage: The Fourth Readings in the Historiography and Source Studies in the History of Science and Technology: Proceedings of the International Scientific Conference, Moscow, November 7–8, 2023]. Ivanovo, PresSto Publ., 2023, pp. 189–191 (in Russ.).