

ЗОЛОТЫЕ ИМЕНА ЗЕМЛИ
ТВЕРСКОЙ



Михаил Иванович Хилков



1834 – 1909 г.г.

В селе Синёво-Дуброво Бежецкого уезда Тверской губернии находилось имение князя Михаила Ивановича Хилкова — министра путей сообщения Российской Империи (1895-1905 г.г.), строителя Транссибирской магистрали.



Будущий министр родился в 1834 году в Тверской губернии в семье князя Ивана Хилкова. Княжеский род Хилковых являлся прямым потомком Рюрика. После вхождения в состав Великого княжества Московского Хилковы занимали видные посты и имели высокие чины. Среди них были бояре, воеводы, дипломаты, государственные чиновники. В конце XVII века они породнились с Романовыми. Мать, Евдокия Михайловна, была близка к императрице Александре Федоровне – супруге императора Николая I. Детство и юность Михаила протекали как у всех детей его круга. Он получил домашнее начальное образование. Домашним учителем Хилкова был Эдуард Циммерман, кстати, тоже потомок древнего дворянского рода. Это был писатель, сотрудничавший с «Отечественными записками», «Русским словом», он придерживался либеральных идей и, вероятно, побуждал молодого князя к познанию мира и самого себя. В четырнадцать лет Михаил поступил в привилегированное учебное заведение – Петербургский Пажеский корпус, который окончил в чине прапорщика. В девятнадцать лет начал службу в лейб-гвардии Егерского полка. Еще через шесть лет, в звании штабс-капитана, оставил военную карьеру и перешел на статскую должность в Министерство иностранных дел. На этом его типичная карьера как молодого богатого князя заканчивается. Дальнейшая биография князя Хилкова настолько необычна, что достойна увлекательного романа.

Работа в Америке и Англии

С отменой крепостного права и началом реформ Хилков раздал крестьянам большую часть родовых земель и отправился в Америку. Там разворачивалось крупномасштабное железнодорожное строительство, и Михаил Иванович в 1864 году устроился в англо-американскую компанию простым рабочим. Затем он работал кочегаром на паровозе, помощником машиниста и машинистом. Быстро дослужился до начальника службы подвижного состава и тяги Трансконтинентальной железной дороги. В Америке его ждало прекрасное будущее преуспевающего чиновника или удачного бизнесмена. Но Хилков оставил доходное место в одной из крупнейших железнодорожных компаний мира – Трансатлантической – и переехал в Англию (в Ливерпуль), где начал все с начала, устроился простым слесарем на паровозостроительный завод. Девять лет отнюдь не княжеских занятий дали Хилкову бесценный опыт в железнодорожном деле, который вскоре пригодился в России, где также началось масштабное строительство железных дорог.

Возвращение на родину

Вернувшись в Российскую Империю, будущий министр тоже начал свою карьеру с небольших должностей и быстро продвигался по службе. Сначала работал машинистом, затем начальником службы тяги на Курско-Киевской и Московско-Рязанской дорогах. Вскоре он возглавил строительство Закаспийской железной дороги, тогда единственной в мире, проложенной через пустыню. В 1882 году правительство Болгарии пригласило М.И. Хилкова возглавить Министерство общественных работ, путей сообщения, торговли и земледелия. И он на три года становится одной из ключевых фигур болгарской экономики. В 1885 году Хилков возвращается в Россию, где его назначают начальником Закаспийской железной дороги. Вскоре переводят на работу правительственным директором Привисленской железной дороги, затем начальником Орловско-Грязской, Ливенской, Самаро-Златоустовской и Оренбургской железных дорог. С марта 1893 года Михаил Иванович на должности главного инспектора российских железных дорог. По утверждению С.Ю.Витте – министра финансов, в те годы в России не было человека имевшего столь же бесценный опыт строительства и эксплуатации железных дорог в разных странах и в разных климатических условиях.

Министр путей сообщения

С января 1895 года Хилков – министр путей сообщения Российской империи. На этой должности он пробыл десять лет, до октября 1905 года. Этот период характеризуется небывалыми темпами строительства железнодорожных магистралей и шоссейных дорог, возводимых в центральных и промышленных районах страны, в Сибири и в Средней Азии. При нем протяженность железных дорог России выросла с 35 до 60 тыс. км, а их грузооборот удвоился. Ежегодно возводилось около 2,5 тыс. км железнодорожных путей (таких темпов не было даже в советский период!) и около 500 км автомобильных дорог.

Строительство Транссибирской магистрали

Грандиозные работы были развернуты на Транссибирской магистрали. Хилков много раз выезжал в Сибирь, где оперативно решал проблемы строительства. Он проехал по железной дороге от Урала до Байкала, посетил Забайкалье. Особое внимание министр уделял обустройству магистрали, улучшению условий жизни и быта железнодорожников и строителей. Вот что он писал царю: «Чем больше знакомлюсь с делом Сибирской дороги, тем более прихожу к убеждению в предстоящем мировом значении этого пути и нахожу необходимым ускорить осуществление намеченных для дальнейшего его улучшения мероприятий».

Занимая высокую должность, Хилков не считал зазорным во время поездок общаться с рядовыми железнодорожниками. Он мог лично сесть за паровоз. Например, в Забайкалье, когда машинист растерялся при преодолении подъема, 65-летний министр занял его место и показал класс вождения состава через перевал. При Хилкове была сооружена уникальная в своем роде Кругобайкальская железная дорога, «золотая пряжка Транссиба», ставшая ныне памятником железнодорожного строительства. С его одобрения в Слюдянке был построен вокзал из чистого мрамора, единственный в своем роде на всех дорогах страны. А в сентябре 1904 года, недалеко от ст. Маритуй (вблизи тоннеля №18 «Киркирей 3») министр лично забил последний победный костыль в полотно Кругобайкальской железной дороги, соединив стальным ходом Европейскую и Азиатскую России.



Кругобайкальская железная дорога –
«золотая пряжка Транссиба»





Слюдянский вокзал единственный в мире выполнен целиком из белого и розового мрамора, который добывали в разрезе неподалеку. Этот памятник архитектуры собирает не только пассажиров поездов, но и туристов.

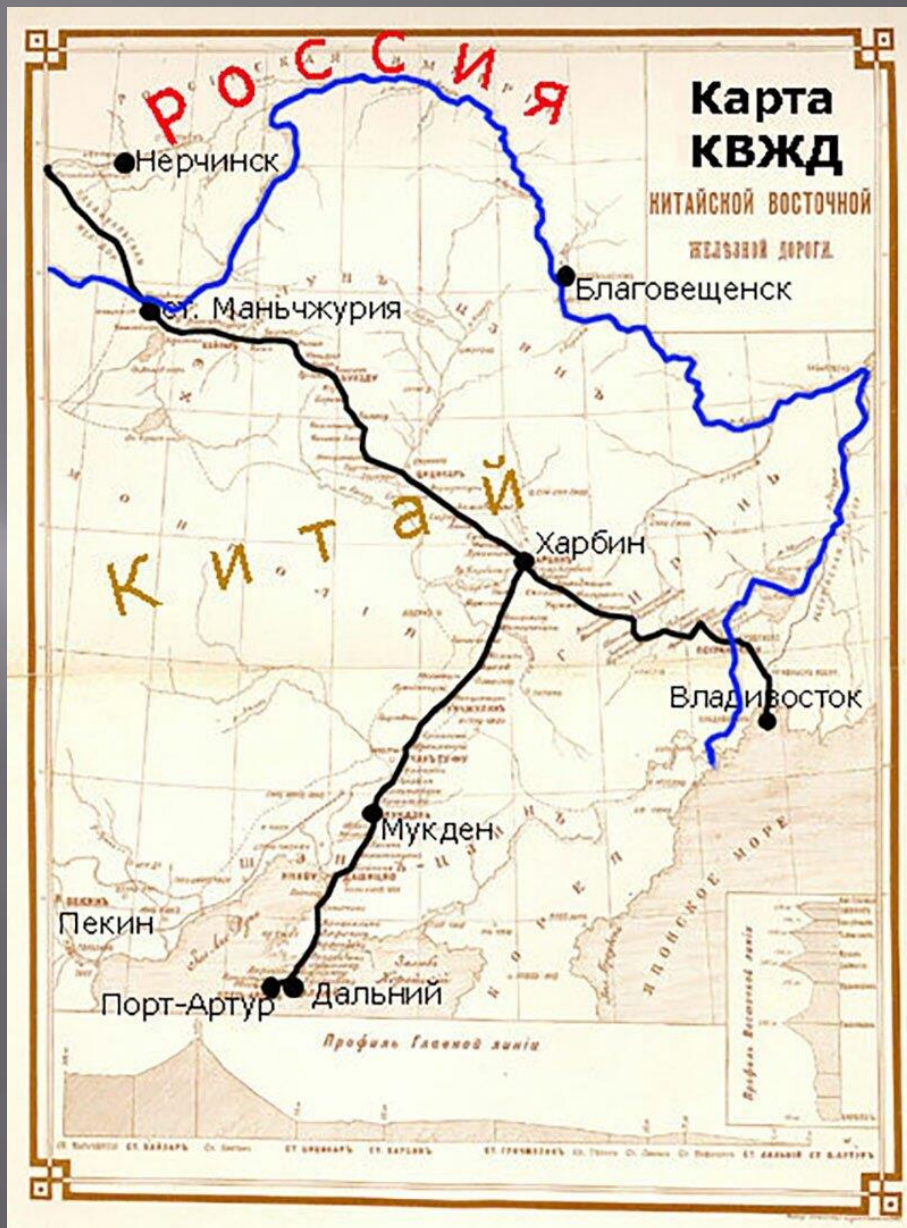


Московское инженерное училище

Мечтая о железнодорожных династиях, он создавал для детей путейцев общеобразовательные школы, лицеи и технические училища. При участии Хилкова было открыто Московское инженерное училище (ныне это Московский университет путей сообщения). А в Петербурге, в одном из зданий возглавляемого им ведомства, был открыт музей для различных моделей, сооружений и транспортных средств. По предложению министра в 1896 году был учрежден профессиональный праздник железнодорожников, который отмечается и ныне в первое воскресенье августа.

Строительство КВЖД

Хилков блестяще организовал работу по сооружению Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), которая прошла от Забайкалья через Северный Китай (Маньчжурию) к Ляодунскому полуострову на Желтом море, где в то время располагались русские порты. Дорогу построили в рекордно короткие сроки. Для этого в 1897 году была получена концессия. На китайской территории магистраль пересекала горные хребты Большого Хингана, в которых пришлось прорубать несколько тоннелей, затем шла по плодородной долине к Харбину (в то время небольшому населенному пункту). Отсюда одна ветка была проложена на юг, к русским портам Дальнему (ныне Далянь) и Порт-Артуру (ныне Люйшунь); вторая – на юго-восток, к российской границе (ст.Пограничный), где в районе Уссурийска соединялась с построенной к тому времени магистралью от Владивостока до Хабаровска. Протяженность между двумя русскими станциями Маньчжурия и Пограничный через Харбин составляла 1507 км. Рабочее движение по этой линии открыто в 1901 году. Вся КВЖД сдана в эксплуатацию в 1903 году и имела общую протяженность 2523 км. При организации строительства блестяще проявился незаурядный талант и бесценный опыт Хилкова. Изыскание, проектирование и прокладка КВЖД происходили почти одновременно.





Хилков был уверен, что русская железнодорожная сеть (в первую очередь Транссиб) способна обеспечить быструю доставку товаров из Азии в Западную Европу, минуя длительный окружной морской путь через Суэцкий канал. Эта идея, высказанная более 100 лет назад, сегодня стала очень актуальной. Именно сейчас ведутся работы по соединению Транскорейской магистрали с Транссибом и рассматривается возможность создания трансконтинентальной железнодорожной магистрали, связывающей Японию с Европейским союзом. Проект Сибирско-Аляскинской трансмагистрали

ВСПОМОЖАТЕЛЬНИЙ

ДОКЛАДЪ

МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

8 декабря 1895 г.

Начавшия работы по по-
стройкѣ Средне-Сибирской желѣз-
ной дороги доносятъ, что въ сегод-
няшній день въ высочайшемъ величьи

Восподствующему
Великому князю
Цесаревичу Николаю
Александровичу
приехалъ въ
Императорскую
дворцовую дачу
въ Александровскомъ
паркѣ въ Царскомъ
Селѣ, удаливъ
отъ столицы
Средне-Сибирской
железнодорожной
линии совершенно
здоровому пути первый поѣздъ
изъ Иркутска въ
Сибирь, и его
путешественники
Министръ путей
совершенно благо-
получно и благодушно
привѣтствовалъ
Ваше
Высочайшее
Величество
и Всего
Августѣйшаго Дома.

О сего Министръ путей
Содружия принимаетъ
всеподданнѣйше довести до
Высочайшаго Вашего
Императорскаго Ве-
личества свѣдѣнія.

№ 576
303

Министръ путей Сообщеній
Александръ М. Амурскаго

Доклад князя Хилкова Николаю I, декабрь 1895 г.

Начало автомобилизации страны

Министр Хилков заботился о развитии не только железнодорожного транспорта. Он был активным сторонником автомобилизации страны и предрекал автомобильному транспорту большое будущее. Его подпись стоит под постановлением от 11 сентября 1896 г. «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров в самодвижущихся экипажах». Этот документ официально разрешил массовое использование автомобиля в качестве пассажирского и грузового транспорта. Именно с этого дня начинается история автотранспортной отрасли России.

В последние годы Хилков заботился о становлении автобусного сообщения в городах и наметил ряд мер для развития данного вида транспорта. Он видел большую пользу, которую в ближайшем будущем могут принести автомобили в деле организации срочных внутригородских и внутрирайонных сообщений, постепенно заменяя устаревающий гужевой транспорт.

Он скончался в марте 1909 года в Петербурге. Трудовая деятельность Михаила Ивановича – инженера, создателя и патриота, отмечена многочисленными почетными званиями, российскими и зарубежными правительственными наградами, в том числе австрийскими орденами (Железной короны и Большого креста), французским (Почетного легиона), японским (Восходящего солнца), греческим (Спасителя), итальянским (Святого Маврикия), а также румынскими и бухарскими наградами. Петербургская Академия наук избрала его своим почетным членом.



Железнодорожники никогда не забывали Хилкова. В 2004 году в Санкт-Петербурге в память о замечательном соотечественнике и по случаю его 170-летия открыта мемориальная доска. Она установлена на доме №13 по Саперному переулку, где в последние свои годы жил Михаил Иванович. В честь его названа одна из станций на Забайкальской железной дороге. Открытие в Слюдянке бюста министру-патриоту и Гражданину России – событие своевременное и необходимое, отражающее начало нового этапа укрепления российской государственности, формирования национального самосознания.

Список литературы по теме.

1. Наумов О. Н. История рода князей Хилковых. – Екатеринбург : Уральское издательство, 2008. – 286 с. - 978-5-93667-114-2. - Текст : непосредственный.
2. Замостьянов А. Князь провёл поезд по льду Байкала. Михаил Хилков: от рабочего до министра. – Текст : электронный // Литературная газета : [сайт]. – 2020. - № 34 (6749). – URL: [http:// https://lgz.ru/article/-34-6749-26-08-2020/knyaz-provyel-poezd-po-ldu-baykala/](http://https://lgz.ru/article/-34-6749-26-08-2020/knyaz-provyel-poezd-po-ldu-baykala/). (дата обращения: 08.12.2023).
3. Потомок Рюрика – железнодорожник. – Текст : электронный // Гудок : [сайт]. – 24.11.2016. - № 210(26115) – URL : [http:// https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1357015](http://https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1357015). (дата обращения: 08.12.2023).
4. Усадков А. Железнодорожный князь – Текст : электронный // Гудок : [сайт] . – 01.06.2007(6 полоса). – URL: [http:// https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=731572/](http://https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=731572/) - (дата обращения: 08.12.2023).
5. «На службе дорог». О князе Михаиле Ивановиче Хилкове : [видеофильм] // Русская народная линия. Православие. Самодержавие. Народность. : [сайт]. – URL : https://ruskline.ru/video/2018/noyabr/17/na_sluzhbe_dorog_o_knyaze_mihaile_ivanoviche_hilkovе. (дата обращения: 08.12.2023).
6. Хилков Михаил Иванович : [электронная энциклопедия] // БРЭ 2004-2017 : сайт. – URL : [http:// https://old.bigenc.ru/domestic_history/text/4665237/](http://https://old.bigenc.ru/domestic_history/text/4665237/). (дата обращения: 08.12.2023).

Источник: <https://statehistory.ru/3257/Knyaz-KHilkov---chelovek--proshedshiy-put-ot-zheleznodorozhnogo-rabochego-v-SSHA-doministra-putey-soobshcheniya-v-Rossii/>