



Князь Михаил Иванович Хилков

06 (18).06.1834 – 8(21).03.1909

Хилковы – старинный, древний дворянский род. Они ведут свое происхождение от Рюрика, сам Михаил Хилков гордился тем, что является потомком Рюрика в 29-м колене. Князь Михаил Иванович Хилков родился в Тверской губернии. Начальное образование получил дома под руководством известного в своё время писателя, сотрудника «Русского слова» и «Отечественных записок» М. А. Циммермана. В 1848 году в свои неполные 14 лет М. И. Хилков приехал в Петербург, где был зачислен экстерном в одно из привилегированных учебных заведений для дворянства – Пажеский корпус. По окончании корпуса (1853 год) служил в лейб-гвардии в егерском полку.



В 1857 году, в звании штабс-капитана, оставил военную карьеру и перешёл на статскую службу в Министерство иностранных дел. Дипломатическая работа дала ему возможность совершить в 1860 году, вместе с Циммерманом, двухлетнее путешествие по Европе и Америке.

Циммерман
Эдуард Романович

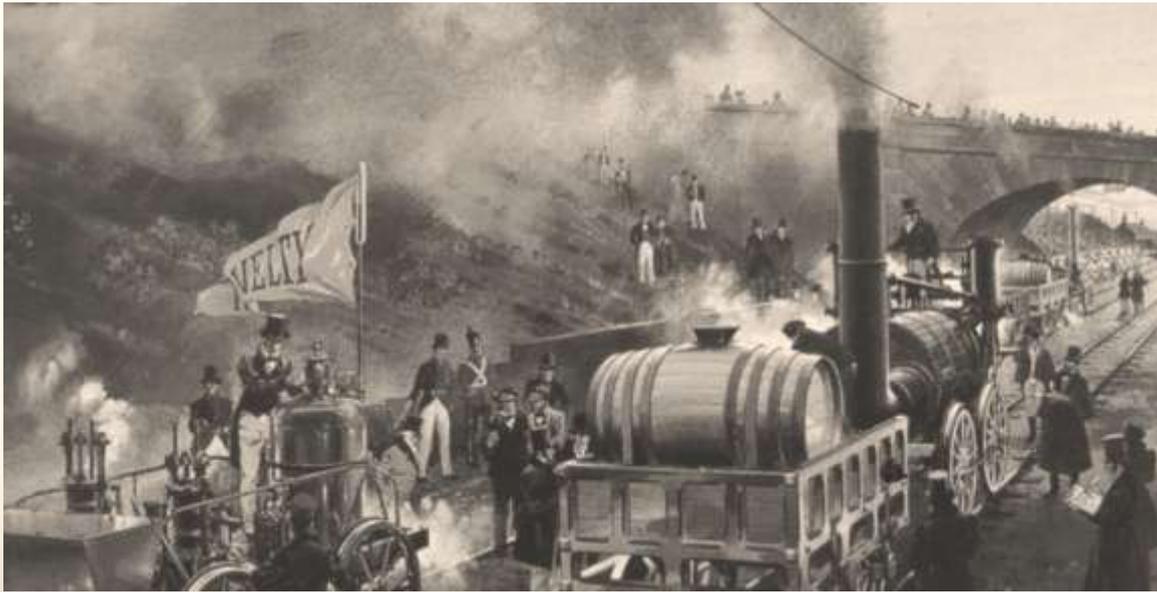
Потомок славной аристократической фамилии решил начинать изучение железнодорожной отрасли, что называется, с самых низов. Он уехал в США и устроился...кочегаром на строительстве Североатлантической дороги!



То, что русский князь работает кочегаром, кидает лопатой уголек, поразило даже американцев – о Хилкове писали тогдашние газеты, следили за его карьерой. Через год, поработав кочегаром, Хилков получил следующую должность – смазчика колес.



Развитие инфраструктуры железных дорог
в Америке в 19 веке



Железная дорога Ливерпуль - Манчестер

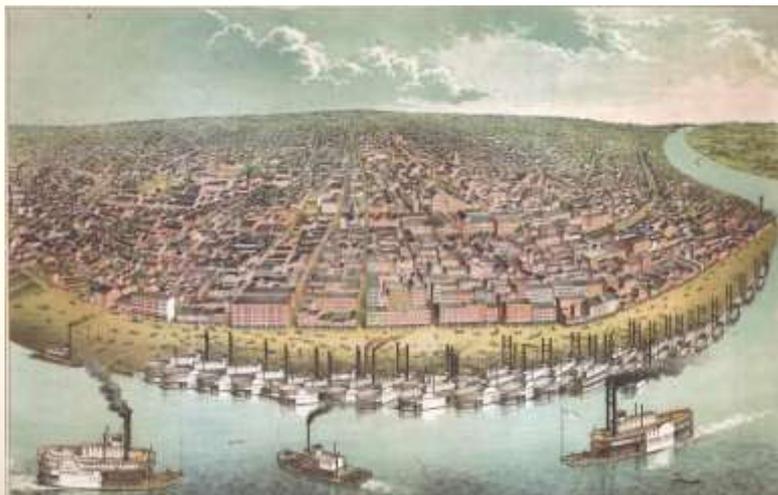
Позже Хилков М. переехал в Англию. В Ливерпуле год проработал слесарем на локомотивном заводе – то есть изучил не только организацию железнодорожного дела, но и устройство тогдашних паровозов.

За шесть лет молодой русский князь изучил постановку железнодорожного дела в крупнейших державах мира.

Когда Хилков вернулся на родину, в Петербург, в 1870 году, он реально знал о железных дорогах все. И так как в России железнодорожное сообщение тогда как раз очень быстро развивалось, а дороги активно строились, для князя Хилкова быстро нашлось много работы.

Города Соединенных Штатов во времена первого путешествия князя М. И. Хилкова.

Изображение: Library of Congress



Сент-Луис



Чикаго



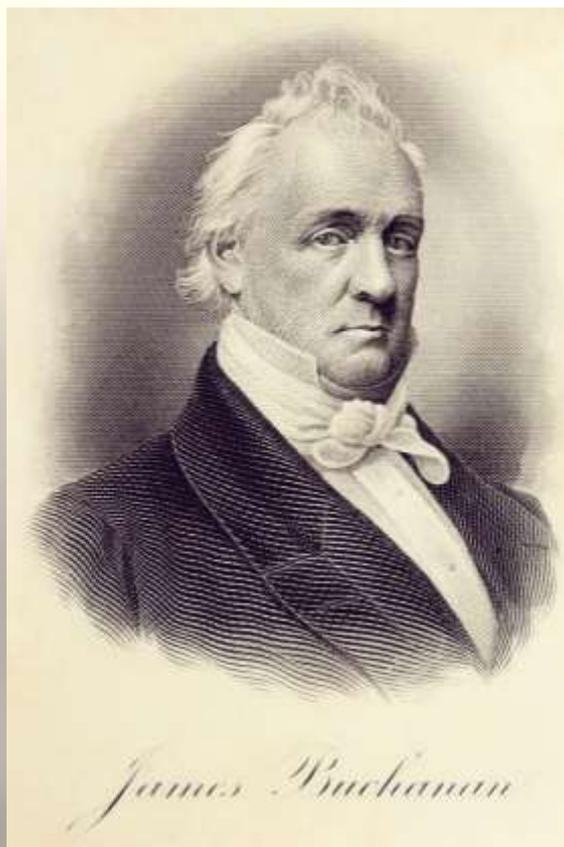
Нью-Йорк



Бостон

В США отметили назначение министром человека с американской страницей в биографии. *Leslie's Illustrated* летом 1895 года вышла со статьей "Американизированный русский министр".

В Вашингтоне князь М. И. Хилков встретился с президентом Соединённых Штатов Джеймсом Бьюкененом.



15-й президент США
в 1857 – 1861 гг.

Рекомендательное письмо президента Соединенных Штатов Джеймса Бьюкенена князю М. И. Хилкову (в переводе):

«Податель этого письма, М. Х., рекомендован мне старинными и знатными друзьями в России. Он офицер русской гвардии и во всех отношениях джентльмен, достойный уважения. Так как он намерен совершить путешествие по Соединенным Штатам, то я с истинным удовольствием пользуюсь случаем снабдить его свидетельством за моею подписью, с просьбою ко всем моим друзьям принимать его со всею надлежащею благосклонностью и со всем вниманием, которого он вполне заслуживает. Его сопровождает г. Ц., который сопутствует ему в России.

Джемс Бюканан»

Во время русско-турецкой войны 1877-1878 годов Хилков уехал в Болгарию, где создал первый в России санитарный поезд, своего рода «госпиталь на колесах». Это изобретение помогло спасти жизнь многим русским и болгарским солдатам. И болгарское правительство после окончания войны пригласило Михаила Хилкова занять пост директора железных дорог страны. Хилков принял приглашение, и стал первым в истории Болгарии министром железнодорожного транспорта.



Русские медики в Болгарии

Спустя три года Хилков вернулся в Россию, и теперь его карьера двигалась только вверх. Он руководил последовательно несколькими железными дорогами, в 1894 году был назначен инспектором всех железных дорог страны, а через год стал министром путей сообщения.

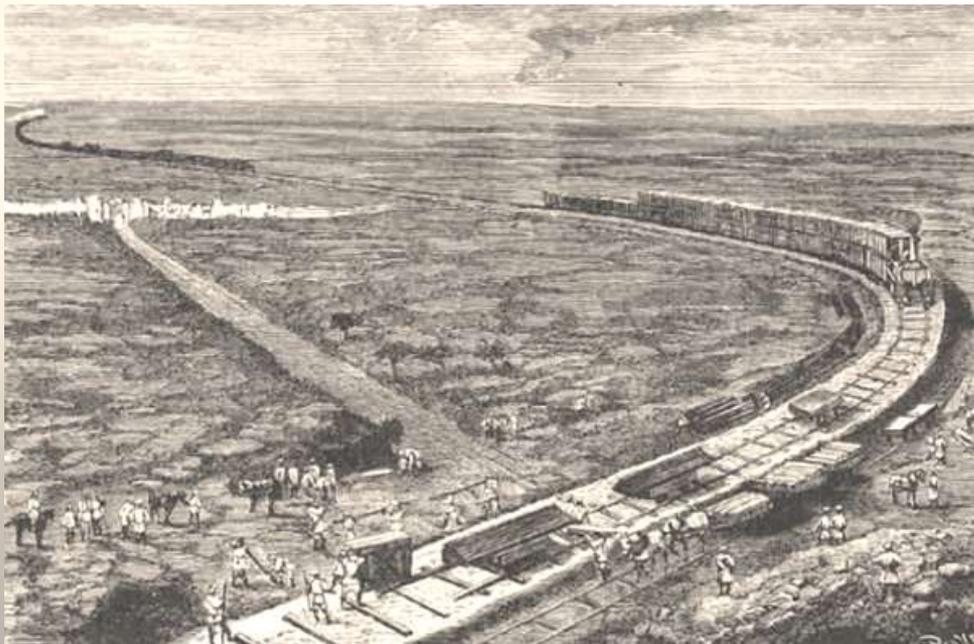
На этой должности он пробыл десять лет, до октября 1905 года. Этот период характеризуется небывалыми темпами строительства железнодорожных магистралей и шоссейных дорог, возводимых в центральных и промышленных районах страны, в Сибири и в Средней Азии.



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 и около 500 км автомобильных дорог. Грандиозные работы были развернуты на Транссибирской магистрали.

Князь Хилков с железнодорожным начальством у вагона на строящемся Транссибе, февраль 1896 года

Хилков М. И. был начальником пути на Курско-Киевской и Московско-Рязанской железной дороге, строил Закаспийскую железную дорогу, на тот момент – единственную в мире железную дорогу через пустыню.



Закаспийская железная дорога. Выгрузка рельс и других материалов при устройстве железной дороги



Временный вокзал Московско-Рязанской железной дороги

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.

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».



На небольшой железнодорожной станции Слюдянка на южном побережье Байкала находится каменный вокзал, выполненный из бело - розового мрамора.

Недалеко от входа установлен бюст министру путей сообщения Российской империи Михаилу Хилкову. Именно Михаилу Ивановичу своим появлением обязана не только Слюдянка, но и вся Транссибирская магистраль.

Князь М.И. Хилков занимает выдающееся место в истории не только железнодорожного, но и автомобильного транспорта. В сентябре 1896 года он утвердил один из первых нормативных документов в истории мировой автомобилизации “О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах”. Князь Хилков был активным сторонником автомобилизации страны и предрекал новому виду транспорта большое будущее.



Князь М.И. Хилков около машины у дома губернатора на Херсонской улице в Курске.

Автомобиль марки «Де Дион-Бутон» или «Фрезе» – внешне они не отличались.

В 1898 году специальной государственной комиссией было принято решение о развитии поселка Красная Поляна — его расширении по типу городской застройки, организации императорского заказника. В докладе министра путей сообщения князя М. И. Хилкова 19 марта 1899 года «Об устройстве проездных дорог на Кавказском побережье Черного моря» говорилось о строительстве «более широкой и удобной, чем имеющаяся ныне, дороги от Черноморского побережья до Красной Поляны».



В 1899 году началась прокладка дороги в Красную Поляну со стороны Сочи, а в 1901 году — строительство царского охотничьего дома.

Зарождение автомобильного сообщения на Кавказе

Автомобильному путешествию князя Хилкова обязан своим рождением известный курорт Гагры. В 1899 году совместно с принцем Александром Петровичем Ольденбургским (членом Императорского Дома Романовых) он отправился в Черноморскую губернию с целью изучения возможностей прокладки железной дороги вдоль моря. По дороге из Новороссийска в Сухуми путешественники остановились в Гаграх — запустевшем уголке побережья, где сохранился лишь древний храм и развалины крепости.



Автобус «Гаггенау» принца А. П. Ольденбургского перед отправкой в Гагры

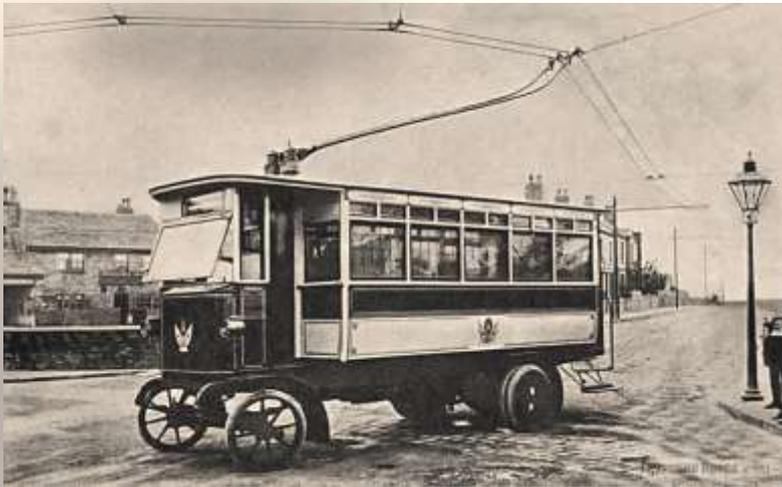
Восхищённый красотой и уникальными климатическими условиями бухты, принц Ольденбургский задумал превратить её в «русскую Ниццу» — популярное место отдыха аристократии.



**Принц
Ольденбургский**



**Его высочество Принц Александр Петрович
Ольденбургский в Гаграх**



Первый Троллейбус 1902 г.

**Для запуска автомобильного движения
вдоль Черноморского побережья М. И.
Хилков посетил Испанию, где изучал, как в
горных районах использовались первые
автомобили.**

**В 1902 году он участвовал в испытаниях
первого отечественного троллейбуса фирмы
Фрезе в Санкт-Петербурге.**

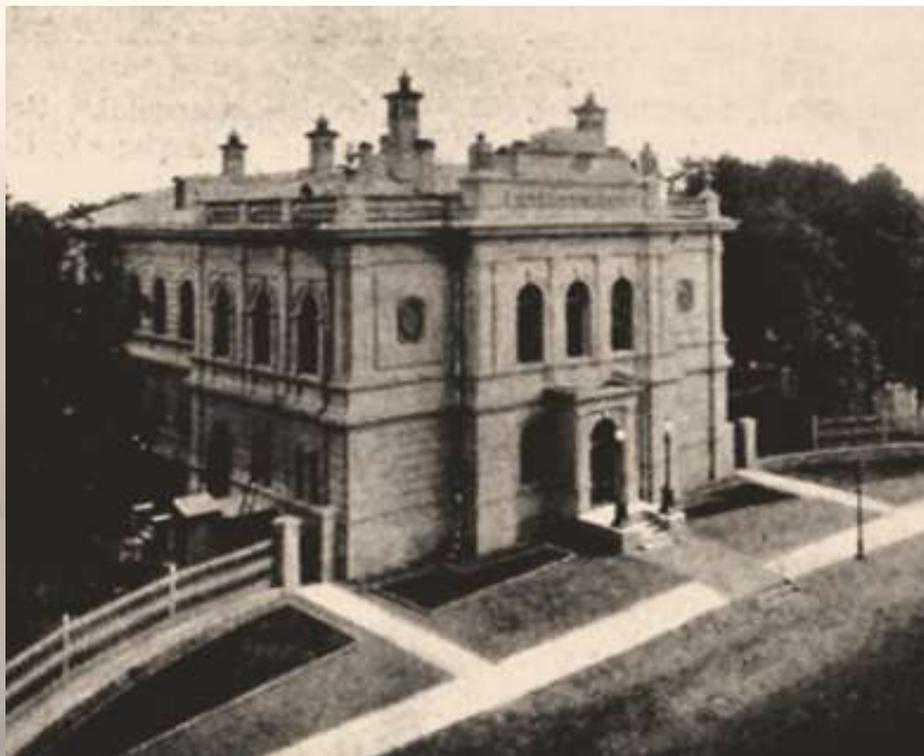
**В этом же году был представлен проект организации междугороднего
троллейбусного движения по Черноморскому шоссе.**

В возрасте 60 лет Михаил Иванович научился ездить на автомобиле, а в 67 лет организовал пробег по Военно-Грузинской дороге через Кавказский хребет и сам принял в нем участие. Автопробег Владикавказ — Тифлис стартовал в сентябре 1901 года. За рулем одной из трех машин (французской «Де Дион Бутон») был сам Михаил Иванович .



В этом «Де Дионе-С» образца 1901 года пассажиры сидели лицом друг к другу, что по-французски называлось «визави»

Михаилу Ивановичу Хилкову принадлежит инициатива создания нового здания для Музея института Корпуса инженеров путей сообщения, ныне — Центральный музей железнодорожного транспорта. В 1896 году, в ознаменование 100-летнего юбилея со дня рождения Николая I, министр путей сообщения предложил создать музей для различных моделей, сооружений, снарядов и машин с присвоением ему имени основателя железных дорог в России.



Музей Императора Николая I, открытый 6 декабря 1902 г. Фасад здания на Садовой ул.

В музей были направлены экспонаты железнодорожного и водного отделов России Всемирной выставки в Париже 1900 года.

По предложению М.И. Хилкова в России был учрежден и профессиональный праздник железнодорожников. Впервые он отмечался 25 июня 1896 г. в день столетия императора Николая I, считавшегося основателем железных дорог.

Хилков курировал и проект Кругобайкальской железной дороги, из-за своей дороговизны и сложности прозванной «золотой пряжкой Транссиба». В сентябре 1904 года министр лично забил последний костыль, соединив стальным ходом европейскую и азиатскую часть России. Не менее грандиозным проектом стала Байкальская паромная железнодорожная переправа.

Железнодорожные рабочие проложили рельсы по льду озера. Локомотивы, слишком тяжелые для проезда по нему, заменили лошадьми. Через каждые 6,5 км располагались пункты, где солдаты могли обогреться, а посреди озера разбит палаточный лагерь. Эта резервная линия на льду озера позволила перевозить ежедневно до 16 тысяч человек, пять составов и 8150 тонн грузов.



Уникальная дорога на льду Байкала

Был он человеком скрупулезно честным и порядочным. На 10 лет его министерской карьеры пришлась эпоха масштабного железнодорожного строительства, протяженность сети удвоилась. Будучи реальным единоначальником огромной отрасли, Михаил Иванович, по свидетельству родственников, оставил семье после ухода с должности “то самое состояние, которое имел, когда работал в Америке дровосеком”.



М. И. Хилков был прост в обращении с подчиненными и начисто лишен сановного чванства; уделял исключительное внимание развитию общего и профессионального образования работников отрасли; был избран почетным гражданином 20 городов Российской Империи.

Князь Хилков и группа служащих
министерства путей сообщения (ок. 1896 г.)

Хилкова вообще можно назвать первым российским министром, который был удостоен памятников в Европе и Азии. На здании купца Гадалова в Красноярске, где во время строительства Транссиба часто останавливался Михаил Хилков, установлена мемориальная доска. А 1 августа 2013 года в Москве был открыт памятник «Создателям российских железных дорог» у Казанского вокзала со статуей князя Хилкова среди фигур знаменитых деятелей железнодорожной отрасли России XIX века. В поселке Сонково Тверской области был открыт бюст Хилкова и мемориальный обелиск на месте его захоронения.



Мемориальная доска в Петербурге, где жил Хилков М. И.



Памятник в Москве



Бюст в поселке Сонково

Умер М. И. Хилков 8 марта 1909 года в Петербурге. Заслуги этого выдающегося деятеля были отмечены многочисленными отечественными и иностранными орденами, но главная его награда — высочайшее признание соотечественниками его колоссального вклада в развитие транспортной отрасли.



Место захоронения Князя Хилкова - Сонково, Россия