Ключевые слова: железнодорожный транспорт, тарифы, железнодорожные перевозки, техника, экономика.

Petruchenko A.A. S.Y. Witte about labour of J. M. Hordyeyenko «Bases of railway economy» it is Saint Petersburg, 1885».

In the article viewed the review of S. Witte on textbook of Professor J.M.Hordyeyenko «Fundamentals of railway economy» (1885). Actually, S.Y. Witte wrote not many scientific articles. However, the textbook of J. M. Hordyeyenko impressed him so much especially those problems, which was touched by the author, so Sergei Witte expressed his opinion on the author's opening lecture, devoted to rail tariffs and rail transportation. The opinion S.Y. Witte is highly relevant even today.

Key words: railway transport, tariffs, rail transportation, engineering, economics.

УДК 656.2.033

Пилипчук О.Я., Стрелко О.Г.

МІНІСТР ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ КНЯЗЬ М.І. ХІЛКОВ (1834–1909): ЖИТТЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ

У статті висвітлюється життя та діяльність визначного вітчизняного Міністра шляхів сполучення (1895–1905 рр.), дивовижної долі людини, князя, прямого нащадка князів Рюриковичів, Михайла Івановича Хілкового. Висвітлюється шлях М.І. Хілкова від кочегара паровоза до міністра шляхів сполучення. Показано, що все своє життя він присвятив служінню Вітчизні.

Ключові слова: залізничний транспорт, залізничні тарифи, рухомий склад і тяга поїздів, наука, техніка.

Діяльність М.І. Хілкова на міністерській посаді заслуговує на особливу увагу. На цій посаді він пробув майже десять років – з 3-го січня 1895 р. до жовтня 1905 р. Цей період життя та діяльності Михайла Івановича характеризується надвисокими темпами будівництва в Російській імперії залізничних магістралей та шосейних доріг, які будувалися в центральних і промислових районах країни, в Сибіру та Середній Азії. За час перебування М.І. Хілкова на посаді міністра шляхів сполучення протяжність залізниць у царській Росії зросла з 35 до 60 тис. км, а їх вантажообіг збільшився у два рази [1].

Сьогодні, з плином часу, не перестаємо дивуватися, як князь М.І. Хілков, знатний дворянин і багатий поміщик роздав свої землі селянам, і сам, своєю працею, без протекції, зробив блискучу кар'єру, пройшовши шлях від кочегара на паровозі в далекій Америці до міністра шляхів сполучення величезної Російської імперії. Біографія М.І. Хілкова настільки незвичайна, що гідна захоплюючого роману. То хто ж він такий – міністр шляхів сполучення Російської імперії у 1895–1905 роках?

Князь Михайло Іванович Хілков народився 6 (18) грудня 1834 р. в родовій садибі Сіньово-Дуброво Бежецького повіту Тверської губернії (сьогодні це територія Сонковського району Тверської області Російської Федерації). Його дід – князь Олександр Якович Хілков, дослужився до чину підполковника, займав посаду командира полку, батько – Іван Олександрович Хілков – офіцер лейб-гвардії єгерського полку, колезький радник – тривалий час був почесним наглядцем тверських училищ. Мати – Євдокія Михайлівна, в дівочтві Луніна, була наближеною до імператриці Олександри Федорівни, дружини царя Миколи I. Сам Михайло Іванович був племінником бойового генерала Степана Хілкова.

У біографічній літературі неодноразово відзначається, що князі Хілкові – це прямі нащадки Рюрика. І що сам Михайло Іванович належить до 29 коліна від Рюрика і до 12-го коліна від начальника роду Хілкових – князя Івана Федоровича Стародубського-Ряполовського, який мав прізвисько «Хілок» через поганий стан здоров'я.

Початкову освіту М.І. Хілков отримав вдома під керівництвом відомого у свій час письменника, співробітника часописів «Русское слово» та «Отечественные записки» – М.О. Ціммермана.

У 1848 р. М.І. Хілков у свої 14 років прибув до Петербурга, де поступив екстерном у дуже привілейований військовий навчальний заклад для дворянства – до Пажеського корпусу [2]. Після закінчення цього закладу у 1853 р. служив у лейб-гвардії єгерського полку. Через три роки, у 1857 р., у званні штабс-капітана, залишив військову кар'єру і перейшов на службу до Міністерства закордонних справ. Дипломатична праця дала йому можливість, починаючи з 1860 р., разом з письменником Ціммерманом, здійснити дворічну подорож Європою та Америкою, де вони відвідали Сполучені Штати, Бразилію та Венесуелу.

Після повернення до Росії у 1859 р., через два роки у лютому 1861 р. М.І. Хілков знову залишив службу в Міністерстві і повернувся до своєї садиби Сіньово-Дуброво. В цей час Микола Іванович стає носієм прогресивних поглядів, противником кріпацтва, активним діячем ліберального дворянства, очолюваного О.М. Унковським і О.І. Європеусом. У квітні цього ж року Указом Урядового Сенату М.І. Хілков був затверджений мировим посередником Бежецького повіту.

«З відміною кріпосного права і початком реформ у країні М.І. Хілков роздав селянам більшу частину своїх земель і разом з молодою дружиною знову поїхав до Америки. Там у цей час розгорнулося великомасштабне залізничне будівництво. М.І. Хілков під іменем Джона Меджілла у 1864 р. влаштувався на роботу в Англо-Американській трансатлантичній компанії, яка базувалася в Пенсільванії, звичайним працівником. Тут він тривалий час з дружиною і маленькою донечкою жив на скромну зарплату – два до-

лари на день. Працював кочегаром на паровозі, помічником машиніста і машиністом. Швидко дослужився до начальника служби рухомого складу і тяги Трансатлантичної залізниці» [3, с. 1]. Згодом його відряджають до Аргентини, де активно велося залізничне будівництво. Однак тут він пробув недовго, тому що у 1868 р. переїхав з сім'єю до Англії (до Ліверпуля). Тут він влаштувався звичайним слюсарем на паровозобудівний завод. Через рік, у 1870 р. М.І. Хілков повернувся до Санкт-Петербурга.

Михайло Іванович розпочав свою кар'єру залізничника з невеликих посад. Спочатку працював машиністом паровоза, відтак став начальником служби рухомого складу і тяги на Курсько-Київській і Московсько-Рязанській залізницях. У такій праці промайнуло майже 10 років.

«Під час російсько-турецької війни 1877–1878 рр. М.І. Хілков був уповноваженим Російського товариства Червоного Хреста при санітарному поїзді. Поїзд перебував під покровительством майбутньої імператриці Марії Федорівни. Знайомство з «сильними світу цього», окрім високого професіоналізму, безперечно, сприяло успішному кар'єрному зростанню князя М.І. Хілкова. Марія Федорівна ставилася до М.І. Хілкова з особливою симпатією. Тому вже весною 1880 р. його закликав до себе генерал М.М. Анненков і згідно з розпорядженням Головного штабу відрядив на будівництво Закаспійської військової залізниці» [4, с.1]. Михайло Іванович одразу отримав посаду начальника рухомого складу і тяги. Він розпочав будівництво ділянки від Узун-Ада до Кизил-Арвата. Через півроку, в листопаді 1889 р. М.І. Хілкова призначають управляючим Закаспійської залізниці, тоді єдиної у світі, яка пролягала через пустелю. Однак невдовзі будівництво залізниці було призупинено.

У грудні 1882 р. уряд Болгарії запросив М.І. Хілкова до себе на роботу. Михайло Іванович очолив Міністерство громадських робіт, шляхів сполучення, торгівлі і землеробства. У Болгарії він пропрацював три роки і зробив чимало для підняття економіки країни. Але у Болгарії у вересні 1885 р. стався переворот і всі росіяни покинули країну.

На Батьківщині М.І. Хілкова знову запрошують на службу з будівництва Закаспійської залізниці, на посаду начальника цієї залізниці. Власне тут проявилася інженерна майстерність князя М.І. Хілкова. Спорудження цієї магістралі на безводних піщаних пустелях, у важких кліматичних умовах, як і дуже короткі строки будівництва, створили будівельникам світову славу. М.І. Хілкова помітили і невдовзі перевели на посаду урядовим директором Привісленської залізниці. За нею були такі залізниці: Орловсько-Грязьська, Лівенська, Самаро-Златоустівська та Оренбурзька. І на всіх цих стратегічних магістралях М.І. Хілков був керівником кожної з них. Це зайняло ще 8 років адміністративної залізничної праці.

У березні 1893 р. М.І. Хілков – головний інспектор російських залізниць з кабінетом у Санкт-Петербурзі. А у січні 1895 р. його обирають міністром шляхів сполучення Російської імперії. Як стверджував у своїх «Спогадах» С.Ю. Вітте, в ті роки в Росії не було людини, яка мала б такий безцінний досвід будівництва та експлуатації залізниць в різних країнах і в різних кліматичних умовах. Тому власне С.Ю. Вітте рекомендував його новому царю Росії Миколі II на посаду міністра шляхів сполучення. Тут доречно зауважити, що Вітте і Хілкова зв'язувала десятирічна дружба. Ось як С.Ю. Вітте висловився про М.І. Хілкова: «Як особистість Хілков був особливою людиною: з одного боку, він був людиною вищого суспільства, а з іншого боку, він пройшов дуже дивовижну кар'єру. Він чудово знав залізничну справу, знав усе, що стосується паровозів, був досвідченим залізничником, і загалом був гарною людиною» [5, с. 24].

Слід зауважити, що М.І. Хілков став другим міністром шляхів сполучення російської держави (після першого міністра П.П. Мельникова), який навчався залізничній справі у США. І тому, коли там почули про призначення Михайла Івановича міністром, влітку 1895 р. вийшла стаття «Американізований російський міністр». Усі десять років його роботи міністром, його дім і приймальня були відкриті для тих американців, які відвідували Санкт-Петербург.

З призначенням М.І. Хілкова міністром шляхів сполучення, робота цього відомства стала дуже інтенсивною. Ми вже зазначали, що протяжність залізниць держави зросла від 35 до 60 тис. км. Щорічно будувалося майже 2,5 тис. км залізничних колій та біля 50 км автомобільних доріг. І взагалі, новому міністрові доводилося вирішувати багато складних завдань з розвитку експлуатації шляхів сполучення. Власне при М.І. Хілкові стали більше будуватися залізниці у віддалених районах країни.

Підпис М.І. Хілкова бачимо під Постановою від 11-го вересня 1896 р. «Про порядок та умови перевезення важких вантажів і пасажирів у самостійно пересувних екіпажах». Звичайно, цей документ офіційно дозволив масове використання автомобіля в якості пасажирського і вантажного транспорту. Власне з цього дня і починається історія автотранспортної галузі в Російській імперії. М.І. Хілков постійно сприяв розвитку вітчизняних автомобільних доріг. Мало цього, він турбувався, щоб їхня якість відповідала рівню передових європейських країн того часу. Михайло Іванович особисто брав участь у низці автопробігів, які показали, що автомобільний транспорт може ефективно доповнювати залізничний.

За керівництва М.І. Хілкова в Міністерстві шляхів сполучення були затверджені перші «Правила технічної експлуатації» залізниць. З цього часу вони почали активно використовуватися.

У 1899 р. на станції Ртищево Рязансько-Уральської залізниці була побудована перша в країні сортувальна гірка.

Не оминав М.І. Хілков своєю увагою питання підготовки залізничників. За його активної участі у 1896 р. було відкрито Московське інженерне училище (зараз Московський університет шляхів сполучення). Як міністр він виділяв кошти на утримання біля 180 загальноосвітніх шкіл.

М.І. Хілков також сприяв покращенню медичної освіти працівників залізниці, житлового будівництва.

М.І. Хілкову належить заслуга у заснуванні у 1896 р. професійного свята залізничника.

М.І. Хілков блискуче організував роботу із спорудження Китайсько-Східної залізниці. Вона пролягала від Забайкалля через Північний Китай (Маньчжурію) до Ляодунського півострова на Жовтому морі. В цей час там були російські порти. Завдяки вмілому керівництву Михайла Івановича залізницю побудували за рекордно короткий строк. Цьому сприяло отримання у 1897 р. хорошої концесії. Робочий рух на залізниці розпочався у 1901 р. А вся Китайсько-Східна залізниця була здана в експлуатацію у 1903 р. і мала протяжність 2523 км.

Під час будівництва цієї залізниці талант інженера і досвід адміністратора М.І. Хілкова проявився найкращим чином. Вишукування, проектування і прокладання рейок відбувалося майже одночасно. Для прискорення робіт рейки викладалися на невелике земляне полотно. Відтак по тимчасовій колії підвозився ґрунт на залізничних платформах і робітники здійснювали підсипку до проектних відміток. Завдяки побудованій залізниці Маньчжурія збільшила товарообіг, сприяла зростанню економіки Харбіна. Вздовж залізниці почали створюватися різні підприємства, в тому числі за участі російського капіталу.

Безперечно, у переліку діянь М.І. Хілкова як Міністра шляхів сполучення найбільше значення мала його участь у будівництві Транссибірської магістралі (будувалася з 1896 по 1915 рік). Михайло Іванович особисто їздив до Сибіру, знайомився з умовами будівництва, з інженерами, активно вирішував різні проблеми будівельників. Він долав величезні відстані – від Челябінська до Іркутська, від Уралу до Байкалу, відвідав Забайкалля.

При М.І. Хілкові була споруджена унікальна Кругобайкальська залізниця, так звана «золота пряжка Трансибу», яка сьогодні стала пам'ятником залізничного будівництва у світі. 13 вересня 1904 р., недалеко від станції Марітуй (поблизу тунеля № 18 «Кіркірей-3») М.І. Хілков забив останній переможний костиль в полотно Кругобайкальської залізниці, яка з'єднала між собою європейську і азійську території великої Російської імперії. За підтримки М.І. Хілкова на станції Слюдянка було побудовано вокзал з чистого мармуру.

У 1904 р. почалася російсько-японська війна і на схід пішли військові ешелони. В цей час міністру М.І. Хілкову було нелегко. Однак він успішно справився з усіма завданнями. Навіть кореспондент англійської газети «Таймс» зазначав, що князь М.І. Хілков виявився для Японії більш небезпечним, ніж військовий міністр Куропаткін. Михайло Іванович знав що робити, і як діяти. За керівництва Хілкова Транссибірська магістраль стала працювати ефективніше, а її працівники демонстрували високий професіоналізм. Якщо і є людина в Росії, здатна більш ніж хто-небудь допомогти своїй країні уникнути військової катастрофи, то це власне князь М.І. Хілков.

Міністр М.І. Хілков відіграв особливу роль у тарифній політиці на залізничному транспорті. Ця політика формувалася в результаті домовленостей між залізницею, промисловістю та торгівлею. Ідею, яку сповідував міністр фінансів С.Ю. Вітте, активно підтримував міністр шляхів сполучення М.І. Хілков. Про це свідчать протоколи тарифних з'їздів того часу, які обов'язково відбувалися за участі С.Ю. Вітте та М.І. Хілкова. Ці наради спеціалістів призвели до того, що на вітчизняних залізницях були дуже низькі тарифи. В першу чергу це стосувалося обох найважливіших магістралей: Транссибірської та Південно-Західних залізниць. Низька плата за перевезення сприяла реалізації дуже важливої цілі – освоєння і соціально-економічного розвитку території країни. І це невдовзі дало відчутні результати. Вдодовж залізниць розселялися чисельні переселенці, бурхливо розвивалася промисловість і сільське господарство. М.І. Хілков був прибічником протекціоністської системи тарифів. Велику увагу він приділяв транзитним перевезенням. Він постійно наголошував, що залізнична мережа Російської імперії здатна забезпечити швидку доставку товарів з Азії до Західної Європи, минаючи тривалий морський шлях через Суецький канал. Ця ідея, висловлена М.І. Хілковим понад 100 років тому, сьогодні стала особливо актуальною. Адже наразі здійснюються роботи щодо з'єднання Транскорейської магістралі з Транссибом і розглядається можливість створення трансконтинентальної залізничної магістралі, яка б зв'язувала Японію з Європейським Союзом.

У 1905 р. хвиля революційного руху захопила і залізниці країни. Повсюди почалися страйки, з якими М.І. Хілкову не вдалося справитися. Він навіть зробив спробу призупинити страйки на залізницях в жовтні 1905 р. Для цього він приїхав до Москви, бо центр, який керував страйками, був там. Він сам сів на паровоз і хотів повести за собою машиністів, але все було даремно. І, як наслідок публічної демонстрації падіння авторитета влади, у жовтні 1905 р. М.І. Хілков подав у відставку. Цар Микола II прийняв відставку, однак присвоїв йому звання статс-секретаря і призначив членом Державної Ради.

Ці високі державні визнання були надані людині, видатні заслуги якої були для сучасників незаперечні. Загалом, діяльність М.І. Хілкової на міністерському посту була відзначена почесними званнями і нагородами. Він був кавалером вітчизняних орденів Анни I ступеня, Володимира II і III ступеня, Станіслава I ступеня, Олександра Невського з діамантами, а також іноземних орденів: австрійських – Залізної корони I ступеня і Великого хреста Франца Йосипа, прусського – Червоного орла I ступеня, французького – Почесного легіону, японського – Висхідного сонця, грецького – Спасителя I ступеня, італійського – Святого Маврикія і Лазаря, а також румунського і бухарського.

М.І. Хілков отримав такі звання: статс-секретар, дійсний статський радник, почесний інженер-технолог, почесний член Інституту шляхів сполучення, Почесний член Імператорської Академії наук і Технологічного інституту, Почесний член Російського автомобільного товариства, Дійсний член Російського Географічного товариства, Дійсний член Московської ради дитячих домів, Почесний член Товариства французьких цивільних інженерів.

М.І. Хілков був удостоєний звання почесного громадянина 15 міст: Архангельська, Царицина, Поті, Іркутська, Темрюка, В'ятки, Жіздри, Тихвіна, Вологди, Череповця, Твері, Галича, Боровичей, Великого Устюга та Катеринбурга.

Слід відзначити і високий особистий авторитет М.І. Хілкової. Величезний життєвий досвід, практичні знання дозволяли йому підходити до багатьох питань не з позицій кабінетного працівника, а з позицій людини, яка добре знала життя, вболівала душею за країну. Михайло Іванович володів багатого і обдарованою натурою, дивовижною чарівністю, простотою і доступністю у спілкуванні. Він також був люблячим і турботливим батьком: у сім'ї Михайла Хілкової було четверо дітей – доньки Ольга, Анна, Євдокія та син Михайло.

8 березня 1909 року, через чотири роки після відставки, Михайло Іванович Хілков помер у Санкт-Петербурзі. Поховали його в селі Головське Бежецького повіту (сьогодні територія Сонковського району) на фамільному кладовищі дворян Неведомських – сусідів по садибі. Жодних капіталів за все своє життя М.І. Хілков не накопичив. Після нього не залишилося ніякого багатства, окрім невеликого родинного помістя, яке давало невеликий дохід. На пам'ять про заслуги М.І. Хілкової в Санкт-Петербурзі і Красноярську на будинках, де він жив і працював, на його честь встановлені меморіальні дошки. На станції Слюдянка М.І. Хілкову встановили пам'ятник.

Джерела та література

1. История железнодорожного транспорта России. Т.1: 1836–1917 гг. – Санкт-Петербург–Москва, 1994. – 336 с.
2. Лурье Ф. М. Пажеский его Императорского Величества корпус / Ф.М. Лурье // Журнал библиофила. – 2012. – № 1. – С. 125–129.
3. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.) – Санкт-Петербург : Тип. Министерства Путей Сообщения, 1898. – 292 с.
4. Шилов Д.Н. Государственные деятели Российской империи : 1802–1917. – Санкт-Петербург, 2002. – 832 с.
5. Витте С.Ю. 1894 – октябрь 1905: Царствование Николая Второго / С.Ю. Витте // Воспоминания. – Москва: Соцэкгиз, 1960. – С. 24–27.

Пилипчук О.Я., Стрелко О.Г. Министр путей сообщения князь М.И. Хилков (1834–1909): жизнь и деятельность.

В статье освещается жизнь и деятельность выдающегося отечественного Министра путей сообщения (1895–1905 гг.), удивительной судьбы человека, князя, прямого потомка князей Рюриковичей, Михаила Ивановича Хилкова. Освещается путь М. И. Хилкова от кочегара паровоза к Министру путей сообщения. Показано, что всю свою жизнь он посвятил служению Отчизне.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, железнодорожные тарифы, подвижной состав и тяга поездов, наука, техника.

Pylypchuk O.J., Strelko O.H. The railway Minister, Prince M.I. Khilkov (1834–1909): the life and work activities.

The article highlights the life and work activities of an outstanding Railway minister (1895–1905), the man of amazing destiny, prince, a direct descendant of the Rurik princes, Mykhailo Ivanovych Khilkov. His life experience from the locomotive boiler fireman to the railway minister has been considered. It is shown that he had devoted all his life to serving Motherland.

Key words: railway transport, railway fares, rolling stock and traction, science, technique.

УДК 626/627.25.92 [Шукін]
Повисша М.А.

УЧАСТЬ ИНЖЕНЕРА М.Л. ШУКІНА В ПРОЕКТУВАННІ ТА БУДІВНИЦТВІ ІМПЕРАТОРСЬКОГО ПОЇЗДА ЗАКОРДОННОЇ ТА ВІТЧИЗНЯНОЇ КОЛІЇ

У статті висвітлюється участь визначного вітчизняного інженера шляхів сполучення, конструктора паровозів і вагонів, видатного педагога і залізничного адміністратора, професора Миколи Леонідовича Шукіна в проектуванні та будівництві імператорського поїзда закордонної та вітчизняної колії.