Материалы для публикации подготовлены сотрудниками Научно-исследовательского отдела
Музея железных дорог России
Д. В. Кудрявцев, В. Б. Соловьева
Макет, верстка – Октябрьский центр научно-технической информации и библиотек

Музей железных дорог России
Санкт-Петербург, 2025 г.
Адрес музея: Санкт-Петербург, Библиотечный переулок, д.4, корп. 2
Телефон: +7 (812) 457-23-16
E-mail: info@rzd-museum.ru, сайт: rzd-museum.ru



КНЯЗЬ МИХАИЛ ИВАНОВИЧ ХИЛКОВ

СБОРНИК ВОСПОМИНАНИЙ И ДОКУМЕНТОВ



Дорогие друзья!

Перед вами издание, которое открывает страницы истории, связанные с жизнью и деятельностью министра путей сообщения, члена Государственного Совета, князя Михаила Ивановича Хилкова (1834-1909). 17 декабря 2024 года исполнилось 190 лет со дня его рождения, а 16 января 2025 года – 130 лет вступления на пост руководителя министерства путей сообщения. Михаил Иванович оставил яркий след в истории России и внёс значительный вклад в развитие железных дорог нашей страны, оставив после себя добрую память в сердцах многих поколений тружеников стальных магистралей.

Михаил Иванович был не просто эффективным руководителем министерства, но и человеком с большим сердцем и неутомимой энергией. Его преданность делу, стремление вникнуть и досконально разобраться в каждом вопросе, находят свое отражение, как в служебных документах, так и воспоминаниях людей, знавших князя лично. Представленные документы и воспоминания, позволяют нам лучше понять масштаб его личности, идеи и методы работы, отношения с окружающими людьми. Мы видим, как министр Хилков видел развитие транспортной инфраструктуры нашей страны, как оценивал ее влияние на решение насущных вопросов экономического развития и военной безопасности России. В своей деятельности, он был не только успешным строителем железных дорог, но и настоящим патриотом, стремящимся сделать свою страну сильной и независимой.

Наш сборник - дань уважения его памяти и памяти многих поколений тружеников железнодорожной отрасли, которые своим трудом и талантом создавали великую историю России.

Полезного чтения и новых открытий!

В.А. Одинцов

Директор Музея железных дорог России, профессор, кандидат экономических наук, почетный работник транспорта РФ

4 января 1895 года, князю Михаилу Ивановичу Хилкову именным высочайшим указом, данным Правительствующему Сенату, «повелено быть Управляющим Министерством Путей Сообщения». Через три месяца, 2 апреля, он станет министром и будет произведен в тайные советники. Популярный журнал «Всемирная иллюстрация» познакомил своих читателей с биографией нового руководителя.

Князь М. И. Хилков

Перед новым годом и в первые три дня текущего января огромное большинство людей, живо интересующихся делами нашей внутренней политики, ломало голову над вопросом о том, кому суждено занять пост, уволенного в самом конце декабря, министра путей сообщения г. Кривошеина. На этот счет ходили самые разнообразные толки, в которых упоминались имена нескольких государственных сановников и высокопоставленных техников железнодорожного дела. И вот «путейский кризис» разрешился самым неожиданным образом и притом необыкновенно удачно. Именным Высочайшим указом, данным правительствующему сенату 4-го января, управляющим министерством путей сообщения назначен главный инспектор железных дорог, действительный статский советник, князь Хилков. Всей благомыслящей частью русского общества это назначение встречено с полным сочувствием и с живейшею радостью в виду того, что князь Хилков не кабинетный деятель, что он изучал железнодорожное дело не в канцеляриях, а практически, до тонкостей, начиная, так сказать, с азбуки, пройдя тяжелую, трудовую школу, неся труды простого рабочего и знакомясь с делом, серьезно в него вникая, как у себя дома, в отечестве, так и далеко за пределами его в Америке, где в данном случае есть чему поучиться. Года двадцать два тому назад на курско-киевской дороге был один машинист, по фамилии Хилков, которого многие называли князем-машинистом. Он довольно скоро привлек на себя внимание железнодорожных властей своими знаниями, большим уменьем вести дело и огромной энергией: его сделали главным машинистом и в этой должности он вызывал удивление к себе новыми сторонами своей интересной и недюжинной личности: в качестве машиниста-инструктора он должен был учить и руководить и сразу произвел обаяние на всех, заслужил симпатии своею утонченною вежливостью, любезностью, обходительностью, своим нравственным авторитетом и светлым, благородным умом. И вся последующая деятельность князя Хилкова отмечена глубокой любовью к делу, постоянным стремлением отдавать всего себя упорному труду

Тексты воспоминаний и документов публикуются с сохранением стилевых и языковых особенностей написания некоторых слов. Даты указаны по старому стилю. Для перевода на новый стиль нужно прибавлять к датам XIX в. – 12, начала XX в. – 13 суток.

и приносить как можно более пользы. Теперь на ряду с практиком, ведающим финансовую часть нашего отечества, мы имеем практика и во главе ведомства путей сообщения, которое в очень короткое время управления С. Ю. Витте начало новую, иную жизнь, вступило на надлежащую дорогу. Как раз в это время обратил на себя внимание и князь Хилков. Знания, энергия и практический ум С. Ю. Витте понадобились для другого еще более важного и ответственного поста и ведомство путей сообщения оказалось снова в неопределенном положении. Вывести его из такого неприглядного положения и призван ныне князь Хилков, все трудовое и блестящее прошлое которого, его железная энергия, огромное терпение, широко объемлющий ум, превосходные теоретические и практические знания, - все служит ручательством того, что новый хозяин русских путей сообщения отлично справится со своей задачей и что деятельность его в этой области, требующей коренных реформ, будет истинно плодотворна.

Биография вновь назначенного министра могла бы послужить темою для романа, настолько она интересна, характерна, полна разнообразия и неожиданностей и в высшей степени поучительна.

Князь Михаил Иванович Хилков - представитель одного из известнейших княжеских родов; его предок князь А. Я. Хилков был в 1700 г. русским резидентом в Стокгольме и написал книгу «Ядро русской истории», другой, более отдаленный предок, кн. Ф. А. Хилков, бывший воевода новгородский, а позднее путивльский, принимал деятельное участие в делах Малороссии. В среде истого дворянства старые традиции хранятся свято - и князь М. И. Хилков был отдан не в гимназию, а в пажеский корпус и выпущен оттуда восемнадцати лет в 1853 году в лейб-гвардии егерский полк, где он и прослужил вместе с братом своим Александром Ивановичем около четырех лет. В 1857 году он вышел в отставку, а спустя два года вновь поступил на службу - в министерство иностранных дел. В 1860 году князь отправился за границу вместе со своим бывшим наставником, известным путешественником Э. Р. Циммерманом, которого прекрасные письма об Америке, печатавшиеся в «Русском Вестнике» и других журналах, вызывали такой интерес среди русской публики. Объездив Европу, побывав в Америке, князь Хилков вернулся на родину и после освобождения крестьян был избран мировым посредником тверской губернии бежецкого уезда. Но его энергичную, подвижную натуру эта служба не удовлетворяла: эта натура требовала несравненно более кипучей деятельности. Дав богатый надел своим крестьянам, оставит блестящую карьеру, князь решился снова отправиться в далекую Америку и там, у наших заатлантических друзей, учиться искусству упорным трудом зарабатывать хлеб. В Новом Свете начал он и новую жизнь, не имеющую ничего общего с жизнью наших бар в благословенной родине. Князь поступил простым рабочим в англо-американскую компанию, на постройку трансатлантической железной дороги в Южной Америке. Много ему пришлось здесь вынести: исполнял он нелегкую службу кочегара, потом получал повышения, дослужился до места старшего машиниста и, наконец, благодаря своим недюжинным дарованиям, редкому усердию и другим качествам, занял должность заведывающего службою

подвижного состава и тяги. Тогда, после четырех лет тяжелого труда, полон опыта, с массою практических знаний он вернулся в Россию, чтобы отдать этот опыт, эти знания и все труды и способности дорогой своей родине. Впрочем, прежде чем вернуться домой, князь около года, в качестве также простого рабочего, изучал слесарное мастерство на паровозном заводе Ливерпуля - этого первого в целой Европе рынка. В отечестве он, однако, снова прошел «весь курс» железнодорожной служебной мудрости, начав с должности помощника машиниста, на одесско-балтской железной дороге. Прослужив затем в качестве машиниста и главного машиниста на курско-киевской дороге, князь Хилков бы и приглашен хозяином этой дороги г. фон-Дервизом занять место начальника подвижного состава и тяги. В этой должности он проработал около десяти лет, перейдя с курско-киевской на московско-рязанскую дорогу. Во дни нашей последней войны с турками князь состоял уполномоченным «Красного Креста» имени Государыни Цесаревны при санитарном поезде. В 1880 г. он снова поступил в военную службу, участвовал в ахал-текинской экспедиции М. Д. Скобелева и затем, по вызову генерала М. Н. Анненкова, заведывал постройкой закаспийской железной дороги, именно ветви ее до Кизил-Арвата. 1-го декабря 1882 года князь Хилков уехал в Болгарию, приглашенный ее правительством на пост управляющего министерством общественных работ, которое ведало также и пути сообщения в княжестве. После филиппопольского переворота, князь в 1885 г. вернулся в Россию и поступил снова на закаспийскую железную дорогу в качестве заведывающего механической частью постройки, службою тракции и мастерских. Временно исправлял он и должность помощника начальника работ этой дороги. По окончании работ и после сдачи дел по постройке, князь Хилков перешел 22-го июня 1892 г. на службу в ведомство министерства путей сообщения на должность правительственного директора привисленской железной дороги. Далее он последовательно занимал должность начальника на орловско-грязской и ливенской железной дороге, самаро-златоустовской и оренбургской, пока, наконец, не был назначен на важный пост главного инспектора российских железных дорог; в этой должности он был утвержден 31-го июля 1894 г. с производством в чин действительного статского советника. Князь имеет несколько отличий и в том числе ордена св. Владимира 4-й степ. за особые труды и заслуги, оказанные обществу Попечения о больных и раненых во время турецкой войны, св. Анны и св. Станислава 2-й степени. Князь Хилков всегда отличался высокой гуманностью и джентльменством в отношении своих подчиненных и твердостью, настойчивостью и быстротою в решении дел.

Всемирная иллюстрация. 1895. №1356. С.73-74.



Пажеский корпус. Из издания: Авнатамов А.Н. Воспоминание о Пажеском его императорского величества корпусе. СПб., 1859



Группа пажей, выпущенных в 1851 и 1852 г. Из издания: Пажеский корпус за сто лет. Т.1. СПб., 1902



Обер-офицер, унтер-офицер и рядовой л.-гв. Егерского полка. 1856 г.
Из издания: История лейб-гвардии Егерского полка за сто лет. 1796-1896. СПб., 1896

С 1 декабря 1882 г. по 1 декабря 1885 г. Михаил Иванович Хилков состоял на службе Болгарского правительства, занимая должность Управляющего Министерством общественных работ, а затем Директора общественных работ. Автор воспоминаний Мария Георгиевна Дмитриева-Сулима (? – 1911) известна в нашей стране, как женщина-путешественница, писатель, автор путевых очерков «По дальнему Северо-Востоку России» и труда «Лайка и охота с ней». После смерти Михаила Ивановича Хилкова в 1909 году опубликовала свои «Воспоминания» относящиеся к периоду его жизни в Болгарии.

Страничка из воспоминаний

Это было раннею весной… На жизнерадостном юге… Четверть века тому назад!

В изящной гостиной дипломатической миссии мне представили довольно высокого господина в серой пиджачной паре… Но и весь он тогда мне показался однотонным: волосы, цвет лица, светлые глаза, одежда.

Юность любит яркие цвета и образы. Князь Михаил Иванович казался монотонным, скучноватым и совершенно чужим в небольшом блестящем обществе, окружавшем миссию, во главе которой стоял живой человек, большой патриот. Его супруга была женщина выдающегося блестящего ума, остроумная и притом превосходно, разносторонне образованная.

Но, несмотря на это, князь Михаил Иванович не вращался в этом обществе, а лишь изредка бывал у главы миссии. Князь Хилков не вел светской общественной жизни и настолько стоял в стороне от нее, что, его почтя не знали. И когда я увидела его впервые, то мне он, вероятно по молодости лет, показался просто скучным и неинтересным… Потом я поняла, что он просто был в высшей степени сдержан и корректен.

Говорили: «Хилков слишком предан делу и только им интересуется».

Это было в Болгарском княжестве. Князь Хилков стоял во главе инженерных работ, должность, соответствующая «министру путей сообщения».

Князь «много разъезжал», входя во все сам. Он был чернорабочий на своем посту.

Мне пришлось его встречать еще в доме болгарского инженера Б., с которым князь был наиболее близок. Одно могу сказать: всюду один и тот же. В некоторых кругах его считали даже «либеральным», «интернациональным». Находили, что жизнь в Америке оказала влияние, наложила свою печать.

Кому неизвестно, что князь долго жил в Америке, пройдя там практически, начиная с машиниста, всю железнодорожную, науку. Князь Хилков, как деятель, пользовался полным, всеобщим уважением. Как человек он вел недоступно-замкнутый, исключительно семейный, образ жизни.

Он один появлялся в обществе по стольку, по сколько его вынуждали к посещениям - служебное и общественное положения, - исключительно на обязательных официальных, торжественных приемах и «выходах», которым он все-же уделял minimum времени, насколько требовало приличие.

Он был далек всего торжественного или светского. И казался неинтересным.

Сотрудником князя Хилкова был Сербо-Хорват monsieur Югович, инженер. Югович был любитель верховой езды и иногда сопровождал меня в поездках. В моем распоряжении был золотистый араб, какого-то исторического происхождения, находившийся в конюшне дипломатического агентства. Араба звали «Али-паша». «Али-паша» не был знаком с европейской выездкой, но был достаточно горяч и своенравен. Я помню чудный южный вечер, с воздухом переполненным ароматом роз и других цветов, когда мы с Ю-м переезжали широкую равнину, почти пустынную, озаренную блеском заходящего солнца. В стороне от дороги гарцевал всадник на великолепном английском, а, может быть, англо-арабском сером, в яблоках коне. Таких коней ни у кого больше не было, а потому невольно взор приковывался к картинному всаднику и к коню, с его благородством и изяществом линий экстерьера.

Мы приостановились, любуясь конем и всадником. Последний нас заметил и направил коня в нашу сторону.

— Это Хилков! - сказал Югович.

Я очень удивилась. Я не то, что не узнала его, но была далека от мысли, что скучный князь - любитель верхового спорта, да к тому же отличный наездник.

Мы подождали Хилкова, поздоровались и поехали вместе.

Князь поразил меня. Я его просто не узнавала. Этот чужой в обществе и не видный человек был на сей раз добродушно-мил, прост и оживленно заговорил о верховой езде, о лошадях. С каким знанием! Как интересно!

Потом он указал на недостатки моей лошади и на мою недостаточную опытность.

Он «наводил критику» так добродушно и просто, что я даже не обиделась несмотря на то, что езда и посадка были моим больным местом.

В следующий и несколько последующих раз, когда мы встречались «на поприще верхового спорта», то я уже выслушивала и повиновалась команде: «Вольт направо!». «Вольт налево!» Я очень много обязана князю Михаилу Ивановичу за его толковые и ценные указания. Он очень поспособствовал моему уменью ездить верхом.

В одну из поездок он дал мне хлыст, потому что я забыла свой и я с ним ездила лет десять, пока он не сгорел во время пожара.

Осложнились события на политическом горизонте. Возгорелась братоубийственная война с сербами, и все разъехались.

Я более не встречала князя Хилкова, но мне передали, что когда он был уже министром, то на Волге, разговорился с знакомом инженером и вспомнил меня.

«Вас хорошо вспоминал князь Хилков, наш министр», - так передали мне.

Совсем иным человеком остался князь Михаил Иванович в воспоминании, чем в представлении первых встреч. В действительности это не был человек скучно-монотонный, но замкнутый для светской жизни; человек замкнутого интимного мира, спортсмен и охотник в своих страстях и труженик на служебном поприще, чуждый тщеславия и честолюбия, чуждый блестящей суетности светского общества. Аристократически скромный, добрый и всегда корректный. Таким он мне представляется, насколько я его знала; светло вспоминается - князь Михаил Иванович Хилков, которому суждено было занять пост Министра Путей Сообщения и умереть членом Государственного Совета.

Во всяком случае это личность не дюжинная, еще не вполне понятая и узнанная.

Может быть, и страничка из моих воспоминаний о кратковременном знакомстве внесет черточку в общую характеристику человека, которого оценит история, как деятеля, во всяком случае далеко не принадлежащего к посредственностям. Я же поделилась своими воспоминаниями, потому что, как утверждают, что малейшая черточка, ничтожный случай, всякий штрих имеет значение в оценке общественных деятелей, отошедших в область истории, в уяснении их личностей.

Сулима М. Князь Михаил Иванович Хилков. Страничка из воспоминаний // Дневник писателя. 1909. Июль-Август. С. 57-60.

С декабря 1885 г. по июнь 1892 г. Михаил Иванович Хилков работал в Закаспийской области на строительстве военной железной дороге. «Формулярный список о службе» 1901 г. таким образом, отражает этот период его жизни: «Назначен помощником Заведывающего постройкою Самаркандского участка Закаспийской военной железной дороги (Приказ по войскам Туркестанского военного округа от 30 июля 1887 года №212) 1887 июня 10.

Высочайшим приказом о гражданских чиновниках военного ведомства №56 определен на действительную службу с назначением чиновником особых поручений VII класса сверх штата при начальнике Главного Штаба 1888 декабря 4.

Приказом по Закаспийской области и войскам в ней расположенным №22 утвержден в должности помощника заведывающего достройкою основного участка Закаспийской военной железной дороги 1889 сентября 14.

За отлично-усердную и ревностную службу всемилостивейше награжден орденом Св. Владимира 3 степени 1889 сентября 30.

Приказом Генерал-Лейтенанта Анненкова №120 назначен временно заведывать достройкою дороги, на время его командирования в С.-Петербург 1890 ноября 17».

Георгий Петрович Миллер (? – 1925), выпускник Пажеского корпуса 1873 года, офицер гвардии, в конце 1880-х служил в Государственном Контроле и находился в Закаспийском крае. В ноябре 1909 г. опубликовал в журнале «Исторический вестник» свои «Отрывки воспоминаний» о своей жизни и службе, одну из глав которых, автор посвятил истории своего знакомства с князем Хилковым.

Князь Михаил Иванович Хилков

Недавно скончавшийся князь М. И. Хилков был в Закаспийском крае ближайшим сотрудником и советником строителя Закаспийской ж. д. генерала Анненкова. Покойный князь был человек настолько незаурядный, что на нем следует остановиться особенно подробно. Начиная с того, что уже сама внешность его располагала в его пользу с первого же на него взгляда, по мере близкого с ним знакомства расположение это росло быстрыми шагами. Среднего роста, с сильной проседью шатен, добродушно улыбавшийся собеседнику взором умных глаз, обаятельно любезный и внимательный, он положительно очаровывал имевших к нему дело. Никогда не ставивший своего я выше требований дела, он был связующим звеном между управлением постройки железной дороги и государственным контролем.

Если припомнить те трудные условия, при которых производилось спешно это сооружение, роль князя, как примирителя, станет понятною.

Ровный, сдержанный, глубоко-образованный, знаток железнодорожного дела, он всегда умел найти и возбуждать интерес к делу. Чуждый какой-либо мелочности, он заставлял себя слушать и подчинял себе своей неумолимой логикой. Единственным признаком волнения при обсуждении вопросов самых острых было поглаживание небольшой бородки-эспаньолки, но добродушная улыбка все-таки не покидала его милого лица - зеркала его чистой, кристальной души. Барин по рождению, барин в душе, он всегда оставался верным себе. Многое можно было бы еще сказать о нем, но это уже дело его будущего биографа.

На Закаспийской дороге он заведовал всем тем, что, главным образом, касалось службы тяги, то есть паровозов, вагонов, всякого рода подвижного состава, депо, мастерских и т. п. По этой части он был специалистом всяких знаний, начиная от ремесла слесаря и до руководителя мастерских, и можно смело сказать, что подобного ему найти трудно. Он работал сам, его рукам не чужды были напильники, зубила, клещи, зажимы... Никакая работа не была ему незнакома. Вот почему от него всегда исходила правильная и справедливая оценка труда, а отсюда и громадный, нравственный авторитет его у детей тяжелого труда - рабочих.

Еще до прибытия моего в Закаспийский край я уже много и не раз слышал об этом замечательном человеке. А. П. Иващенков, сам человек большой эрудиции и труда, напутствуя меня в эту командировку, говорил мне о князе Хилкове с большим одушевлением и рекомендовал познакомиться с ним. Из слов Анатолия Павловича следовало заключить, что к мнению покойного князя должно прислушиваться.

К сожалению, князь жил в Асхабаде, а деятельность наша сосредоточивалась в Мерве, так что мне пришлось лично видеть князя только через два месяца после прибытия в Мерв. Тем не менее, о результатах его кипучей работы можно было судить и здесь, так как не было крупного дела, по которому не считались бы с его взглядом.

Теперь понятно то нетерпение, с каким я ожидал свидания с князем Михаилом Ивановичем. В первую же поездку в Асхабад я наконец увидел князя в обстановке, которой никогда не забуду. Недалеко, приблизительно в полуверсте, от станции, в домике в два окна, выстроенном из сырцового кирпича, с небольшой пристройкой, выбеленном, как и все прочие железнодорожные постройки, с толевой крышей, помещался князь. На стук мой в дверь, - звонка не было - она была отворена самим хозяином, одетым в тужурку из верблюжьего сукна и черные, забранные в высокие сапоги брюки. На представление мое последовало радушное приглашение:

- Милости просим, очень рад познакомиться.

Вслед за ним вступил я в чистую, светлую, площадью около четырех и высотою около полутора сажен, комнату. Никто никогда не дерзнул бы помыслить, что комната эта служит жилищем деятеля,

располагающего сотнями тысяч казенных рублей, так в ней все было просто. Не было тут ковров, картин и бронз, обыкновенно украшающих апартаменты инженеров, строителей железных дорог. Не было тут и намека на роскошь и комфорт. Здесь, наоборот, вряд ли было и все самое необходимое.

На первом плане большой стол, сколоченный из выстроганных досок, на распорках из брусьев, в виде римской цифры X, связанных перекладиной. Очевидно, стол этот исполнял обязанности письменного, о чем свидетельствовали помещавшаяся по средине чернильница, несколько ручек с перьями, карандаши и другие принадлежности для письма и черчения.

С одного края образцы каких-то металлических изделий, пробные по излому куски разных металлов, куб с ретортами и неизменной спиртовой лампочкой; с другой стороны стола чертежи и выкладки и возле них недопитый стакан чаю. Два деревянных табурета, из которых один был предложен мне, другой занят самим хозяином. Простая, походная железная кровать, небольшой шкаф, с прибитой к нему доской для складного зеркала и туалетных принадлежностей, еще два табурета - вот и все убранство кельи этого схимника-строителя. Глиняный, неровный пол сплошь устлан тростниковой циновкой.

- Очень рад познакомиться, - повторил князь, приглашая меня сесть на стоявший возле стола табурет. -Тем более рад, что, кажется, мы с вами однокашники. Судя по значку, вы тоже бывший паж? - спросил он.

- Да, паж выпуска 1873 года. - отвечал я.

- Вот как хорошо. Михаил Николаевич тоже паж. Но мы с ним немного постарше вас. Я выпуска 1852 г. Будем же все делать дружно государево дело. Мы с ним будем строить и устраивать, а вы помогайте нам в расчетах. Глядите в оба, чтобы нас не обсчитывали и не обманывали, а то ведь нам не успеть; мы народ чернорабочий, нам надо без отдыха и устали трудиться, а вы уж охраняйте нас от злых людей и неверных расчетов. Большое спасибо скажем вам за всякое полезное указание и всякое ваше разумное слово примем к сведению.

- Не по силам нам, князь, делать указания такому испытанному руководителю, как вы, - возразил я. - Только впору учиться у вас.

- Ну, вот. Руководитель, учиться... - перебил он меня. - Вижу, что вам уже успели наклеветать на меня. Просто толковый рабочий - вот мое место. Не скрою, что с делом, которое делаю, знаком близко, до деталей. Не даром натирал себе мозоли в Америке и в Англии. Ну, да быль молодцу не укор, - пошутил он. - Учился я там и многим обогатился. Очень рад, что удалось свои труды и познания применить в отечестве.

- Вы, князь, заведуете службой тяги и мастерскими? - спросил я.

- Прежде всего условимся обходиться без титулов и князей. Какие тут на солончаке князья и графы.

Меня зовут Михаил Иванович, - отвечал он. - Как вам сказать? Действительно, ближе всего моему сердцу эта отрасль знаний. Но поручают что другое, так я не отказываюсь ни от чего. Одна беда - не хватает времени: все спешно и срочно. Да, впрочем, будь в сутках и сорок восемь часов, хватило бы чем их заполнить. Здесь у меня прекрасные сотрудники: Кубасов и Свинцов. Знаете их?

- Кубасова знаю, а Свинцова еще не видел, но понаслышке знаю.

- Хорошие, хорошие оба. Честнейшие труженики.

- Вашей школы, Михаил Иванович?

- Да, много работаем вместе. А вы? Что же? Фактическим контролем или документальной ревизией будете заниматься?

- Скорее фактическим.

- Прекрасно. Живое дело всегда поучительнее и больше говорит уму. У живого дела человек становится энергичнее и не тратит времени на пустяки. За живым делом человек творит, увлекается, а в особенности, если ему не чужда художественная жилка. Вот этого не могут понять кабинетные дельцы и измеряют художественное творчество грошами сметных назначений. Отсюда масса бесплоднейших бумажных пререканий, поедающих и силы и время. Да и некогда нам, положительно некогда справляться с различными бухгалтерскими и счетными уставами, когда государь возложил на нас такую серьезную и ответственную задачу, как наша строящаяся дорога: гроза Англии, будущий главный нерв Средней Азии. Даю вам слово, что в этой кипучей работе едва успеваешь просмотреть журналы: «Graphic», «Pacific» и в роде их. А то ведь и совсем отстанешь от живого мира. О газетах и говорить нечего: давно и в глаза не видал. Вот, если хотите, могу поделиться с вами английскими и американскими журналами. Много интересного. Ведь вы знаете языки?

- Знаю. Очень вам благодарен за любезное предложение и, если позволите, воспользуюсь им сегодня же.

- Я пришлю вам журналы в вагон. Вы, конечно, в вагоне?

- Да, в кукушке. Трясет немилосердно.

- Что делать? Потерпите. Скажите спасибо, что удалось переделать из старого товарного вагона. Разве в кибитке лучше? Ведь не лучше. Тут по крайней мере нет ни фаланг, ни скорпионов. Вы собственно зачем в Асхабад?

- Надо посмотреть мастерские, депо и кое-что из подвижного состава.

- Ну, это все я сам вам покажу. Ручаюсь, что со мной вы в двое меньше израсходуете времени и сил. Сегодня уже поздно, а завтра с утра - хотите?

- Не знаю, как и благодарить вас. Не смел и думать беспокоить вас лично. Предполагал, что дадите

мне кого-нибудь из помощников ваших.

- Вот еще - помощников! Всякий занят своим делом. Так завтра. В котором часу?

- Как найдете удобным.

- Так часов с пяти. Работы начинаются в четыре и до одиннадцати. Потом уже жара.

Заметив отразившееся на лице моем изумление, когда он назначил столь ранний час, он продолжал:

- Это вам, изнеженным городским жителям, кажется рано, а вот Михаил Николаевич начинает укладку пути в три часа утра и всегда сам с утра на коне, как главнокомандующий, объезжает свои позиции. Надо удивляться энергии и трудоспособности этого человека. Зато и успевает укладывать до шести верст в день.

На утро, ровно в пять часов, я, конечно, был в условленном месте, где уже застал князя оживленно беседовавшим с каким-то господином на английском языке.

- Как аккуратно, - любезно встретил он меня. - Позвольте познакомить вас: Mister Spiech, - назвал он своего собеседника. - Наш контролер, - представил он меня.

Мы пожали друг другу руки.

- Mister Spiech, - продолжал Михаил Иванович, - приехал из Ливерпуля помогать нам строить опреснители. Вы имеете понятие об этом сооружении? Ведь здесь почвенная вода невозможна: либо с солончаком, либо с нефтью. Родников почти нет. Так вот мы и строим здания, в которых с помощью химического процесса делаем воду годною к употреблению. Мы с m-r Spiech, старые приятели. Вместе работали в Америке, на Трансатлантической дороге, а потом на заводах Мурра в Ливерпуле. Вот, батюшка, где поучиться делу!.. Вот где ни одна минута не пропадает для человека даром. Вы свободны? - обратился он к англичанину. - Не хотите ли пойти с нами в мастерские? Впрочем, после того, что вы видели на своем веку, здешнее дело покажется вам игрушкой!

M-r Spiech выразил полную готовность сопутствовать нам, и мы втроем тронулись в путь.

В мастерских работа уже кипела ключом. Михаил Иванович останавливался у каждого станка; заметно было, что ему хорошо известно состояние каждой работы. Всех рабочих, не говоря уже о старших или мастерах, он знал если не по имени, то по фамилии; все они и не думали титуловать его, а звали его просто по имени-отчеству. Он тут скорее походил на старшего мастера, а совсем не на начальника, так мало было в нем похожего на лицо, власть имеющее.

То и дело тот или другой обращался к нему за советом или за объяснением. Спокойно, терпеливо, не спеша, обстоятельно отвечал он на вопросы и не раз, вооружась инструментом, показывал, как применить слова на практике. Едва-едва к десяти часам кончили мы обход мастерских и, взяв тут же в мастерской холодный душ, отправились на станцию в буфет завтракать.

В вопросах особой важности М. Н. Анненков непременно прибегал к совету Михаила Ивановича, и его громадный опыт всегда сослуживал большую пользу делу. Так было и при постройке знаменитого тедженского моста, два раза проваливавшегося, без всяких видимых причин, или технических отступлений. Михаила Ивановича в то время не было. Он приехал вскоре после второго провала. Я помню, как искренно скорбел он по поводу этого происшествия.

- Какой стыд, - говорил он. - Что будут теперь в праве говорить о нас те же англичане, ради угрозы которым мы так спешно несем тут тяжкие труды и затраты. Да что деньги! Деньги на последнем плане. Ведь какой минус нашему авторитету! Не умеем построить прочного моста через степную речонку!

Как раз почти сейчас же получил он телеграмму от Анненкова с просьбой осмотреть место катастрофы и сделать, что можно. Через час, взяв паровоз и вагон, мы уже мчались с ним к Теджену. Осмотрев разрушение, он глубоко вздохнул и сказал:

- Ведь как просто. Мост выстроен прекрасно, но дело в том, что ему не на чем держаться. Как у всех степных речек, берега слабы и изменчивы. Вся штука в том, что надо укрепить берега и сделать русло постоянным, по меньшей мере на четверть версты в обе стороны.

Построенный по его указаниям мост и укрепленные берега стоят и до сих пор.

Миллер Г. П. Отрывки из воспоминаний // Исторический вестник. 1909. Т.118. С. 461–466.



Анненков Михаил Николаевич (1835-1899) – генерал от инфантерии, член Военного совета, руководитель строительства Закаспийской железной дороги



Закаспийская железная дорога. Дамба в прикаспийских дюнах, близ Узун-Ада. Автотипия Эд. Гоппе с рисунка Н. Каразина



Закаспийская железная дорога. Железнодорожный путь близ хребта Копет-Даг. Рисунок Н. Каразина



Закаспийская железная дорога. В прикаспийских дюнах. Очистка пути от песка.
Рисунок Н. Каразин



Закаспийская железная дорога. Конкуренты.
Гравюра Э. Дамюллер с рисунка Н. Каразина



Закаспийская железная дорога. Специальный поезд для снабжения дороги водою.
Рисунок Н. Каразина

Благодаря усилиям Михаила Ивановича Хилкова в 1896 году был учрежден профессиональный праздник железнодорожников в России. Две статьи из периодической печати того времени посвящены этому событию.

Материалы к истории учреждения профессионального праздника железнодорожников в России:

На вокзале Николаевской дороги.

Вокзал Николаевской железной дороги принял вчера, 25 июня, необыкновенно праздничный вид по случаю празднования столетия рождения строителя этой дороги Императора Николая Первого.

Зал первого класса, где помещаются иконы, был убран зеленью и цветами, флагами и цветной материей. В особой белой нише красовался на высоком пьедестале величественный бюст незабвенного Императора. С левой стороны бюста на особом месте золотая надпись: «Высочайший указ на посторойку С.-Петербурго-Московской железной дороги дан 1 февраля 1842 г.; произведены изыскания 1842-1843 гг., начаты работы 1843 г., служебное движение 1846 г. Первый проезд Императора Николая I от Вышнего Волочка до Твери 1849 г. Открытие дороги для общего пользования 1-го ноября 1851 г. Дорога наименована по Высочайшему повелению «Николаевскою» 8-го сентября 1855 г.». Правая сторона бюста украшена золотою надписью Высочайшего указа: «Признавая за благо дарование отечеству нашему сообщения, которого устройство хотя и сопряжено с значительными расходами, но обещает государству выгоды многоразличные и соединит обе столицы как бы воедино, Мы положили возвести оную на счет казны, дабы удержать постоянно в руках правительства и на пользу общую сообщение столь важное для всей промышленности и деятельности жизни государства. Николай».

Около двух часов дня началось молебствие, которое совершал протопресвитер армии и флота А..А. Желобовский. На богослужении присутствоввли: министр путей сообщения М. И. Хилков, директор департ. ж.д. П. П. Василевский, директор канцелярии министерства путей сообщения А. С. Ермолов, член совета м.п.с. Кологривов, инспекторы железных дорог, начальники петербургских дорог, высшие чины министерства путей сообщения и весь служащий наличный персонал Николаевской ж.д.

Молебствие закончилось провозглашенеием многолетия Царствующему Дому и вечной памяти императору Николаю Первому.

В это время была сдернута завеса с бюста и глазам всех представилась величественная фигура императора Николая Павловича.

По окончании богослужения был прочтен Высочайший манифест, в котором говорилось о награждении железнодорожных служащих особыми медалями в память столетия Императора Николая I. Кроме медалей определено выдавать одну пятую получаемого жалованья не только в течение службы, но и пожизненно следующим служащим, начавшим свою службу при Николае Первом: мостовому мастеру Попову, старшему смотрителю дороги Семенову, главному кондуктору Мелентьеву, начальнику полустанка «Сходня» Степанову, кассиру станции «Москва» Иванову, старшему контролеру телеграфа Новикову, машинисту Любанского депо Ушанскому, начальнику полустанции «Любимка» Прокофьеву. Всем служащим Николаевской дороги разрешено носить знак с инициалом имени Николая I: на головном уборе всем, кто имеет железнодорожную форму, и в петлице – чинам, состоящим на государственной службе и имеющим форму министерства путей сообщения.

Начальником дороги П. П. Михальцевым была произнесена речь, в которой он изложил историю постройки дороги и привел сравнения первоначального ее состояния с нынешним. Прежде пассажиров считали тысячами, а теперь их миллионы. Достаточно сказать, насколько полезна эта дорога, то, что она дала за последний год чистой прибыли 19 мил. рублей.

Торжество на вокзале окончилось около 3 часов дня.

В видах соединения всех железнодорожно-служащих, по случаю столь торжественного дня состоялся в Павловске обед, на котором присутствовали исключительно высшие чины департамента железных дорог, Николаевской и Царскосельской ж.д., учрежденных при императоре Николае I.

Петербургская газета. 1896. №174.

Празднование 25 июня с. г. в С.-Петербурге.

День 25 июня, по почину прошлого года, был праздником железнодорожного ведомства. Чествование этого дня установлено приказом по министерству путей сообщения, от 9 июля 1896 г. за № 68, следующего содержания:

«Государь Император, в ознаменование дня рождения Императора Николая I, державною волею коего положено начало сооружения и эксплуатации железных дорог в России, по всеподданнейшему докладу моему, 28 июня сего года Высочайше повелеть соизволил: установить ежегодное празднование годовщины дня рождения Императора Николая I всеми центральными и местными учреждениями, заведывающими железными дорогами в России.

О таковой Высочайшей воле объявляю по ведомству путей сообщения.

Министр путей сообщения князь М. Хилков».

В прошлом году, в сотую годовщину дня рождения Императора Николая I, этот день составлял праздник лишь Департамента железных дорог и Управлений железных дорог Царскосельской, Николаевской и Варшаво-венской, т. е., железнодорожных учреждений, образованных в царствование Императора Николая I. Тогда Николаевская дорога украсила свои Петербургский и Московский вокзалы мраморными бюстами Императора Николая I и Государем Императором Всемилостивейше пожалованы были вензелевые изображения имени Императора Николая I на форму одежды служащих и на пассажирские вагоны этих дорог.

Ныне празднование сто первой годовщины дня рождения Императора Николая I относилось уже ко всем русским железным дорогам и железнодорожным учреждениям. В С.-Петербурге оно началось благодарственным молебствием в приемной зале Департамента и на вокзалах железных дорог, причем на вокзале Царскосельской железной дороги был открыт мраморный бюст Императора Николая I, прекрасно исполненный, а на молебствии в Департаменте присутствовали многие высшие чины железнодорожных центральных Учреждений не только министерства п. с., но и финансов и государственного контроля. Перед началом богослужения, настоятель церкви института инженеров путей сообщения, протоиерей П. Д. Городцев, обратился к присутствующим со следующим пастырским словом:

Идеже бо еста два или трие собрани во имя Мое, ту есмь посреде их, (Матф. XVIII, 20).

Сегодня, в воспоминание сто первой годовщины со дня рождения Благочестивейшего Государя Императора Николая I, по повелению Его Правнука, Благочестивейшего Государя Императора Николая Александровича, установлено всероссийское празднество по всему ведомству железных дорог. Здесь, в этом центральном учреждении, в Департаменте железных дорог, собрались представители, руководители, так сказать, одухотворители великого всероссийского железнодорожного дела и служащие, чтобы излить чувство благодарности пред всемогущим Творцом за тот рост и за то преуспеяние, которого достигли железные дороги в истекшее столетие.

Идеже бо еста два или трие собрани во имя Мое, ту есмь посреде их. Что значит быть собранными во имя И. Христа? Это значит исполнять свое дело, свое служение в духе И. Христа с любовью и с молитвою, так, чтобы Он невидимо благословлял наше дело. Всякое звание, всякое служение, высокое или низкое, есть крест, возложенный на нас всеведущим Творцом, который мы должны нести не только терпеливо, но и с любовью, следуя Великому Крестоносцу нашему Спасителю, Господу Иисусу Христу. Явившись на землю для искупления людей, Божественный Учитель, по человечеству, «преуспевал в премудрости и возрасте и в любви у Бога и человеков» (Лук. II, 52). Познания Его в Законе Божием, или в Священном Писании, были настолько велики, что 12-ти лет, когда Он был в Храме «среди учителей, слушал их и спрашивал их, то все слушавшие Его дивились разуму и ответам Его» (Лук. II, 46 - 47). Всякому служению необходимо должно предшествовать знание, соединенное с любовью к делу. Чем более любви и понимания дела, тем оно лучше и

успешнее совершается и тем более нисходит на него благословение Божие.

По исполнении 30-ти лет Божественный Учитель выступил на путь общественного служения и в Своем Богочеловеческом Лице показал высочайший образец любви к своему служению, любви к соотечественникам иудеям и вообще к людям, любви к святому городу Иерусалиму и наконец любви к Богу Отцу Небесному, в молитвенном общении с которым Он находил высочайшую отраду и утешение. Преисполненный любви к людям И. Христос молился Отцу Небесному (пред страданиями в первосвященнической молитве) о взаимной любви и единодушии всех своих истинных последователей. «Да будут все едино; как Ты, Отче, во Мне, и я в Тебе, так и они да будут в Нас едино, - да уверует мир, что Ты послал Меня» (Иоан. XVII, 21) - На единодушии, на взаимной любви основывается успех всякого общественного дела. Один в поле не воин. А в таком великом железнодорожном деле, где трудятся тысячи деятелей на разнообразных поприщах, для большего процветания необходимы, кроме знания и любви к делу, тесное нравственное единение и взаимная помощь друг другу в работе. При таких условиях труженики железнодорожного дела, воодушевляемые любовью к своему призванию и взаимною братскою любовью и единением, будут горы переходить, переплывать моря и реки и побеждать всякие иные естественные преграды, препятствующие прямым путям сообщения для блага и процветания народов.

В заключение, вместе с благодарною молитвою ко Господу Богу за Его неизреченные милости, явленные железнодорожному делу в прошлое время, будем молить Его, чтобы Он благословил будущее железных дорог и помог бы нам в единодушии и взаимной любви потрудиться для большего и большего их процветания, содействующего просвещению и благосостоянию наших соотечественников и славе нашего дорогого Отечества.

Молебствие закончилось провозглашением многолетия Государю Императору, Государыням Императрицам и всему Царствующему Дому, вечной памяти Императорам Николаю I, Александру II и Александру III, благоденствия и преуспеяния всем российским железным дорогам, а также начальствующим, служащим и рабочим на сих дорогах и семьям всех этих лиц, на многие лета.

В этот день занятий в центральных и местных железнодорожных учреждениях не было, а вечером чины вышесказанных ведомств и служащие в местных управлениях, сходящихся в С.-Петербурге железных дорог, больших и малых, собрались на товарищеский обед в Павловском вокзале, для чего был предложен экстренный поезд администрацией Царскосельской ж. дороги в распоряжение всех лиц, пожелавших вместе провести этот вечер. На обеде этом участвовало до 150 человек и играл оркестр 1-го Его Величества стрелкового батальона. Время прошло очень оживленно: были произнесены многие тосты и задушевные речи; оркестр отвечал на них гимном «Боже царя храни» и тушем. О железнодорожном деле и устанавливаемом отныне общем ж. дорожном празднике говорили управлявший в то время м-вом п. с. директор канцелярии министра путей сообщения тайн. Сов. А. С. Ермолов, Н. Н. Сущов, П. Н. Черемисинов, ген. майор Нидермиллер, К.К. Губер

и другие.

Речь А. С. Ермолова заключалась в следующем:

Милостивые государи!

Государю Императору, по всеподданнейшему докладу министра путей сообщения, благоугодно было Всемилостивейше соизволить на ежегодное празднование железнодорожным ведомством, 25-го июня, памяти в Бозе почивающего Императора Николая I, как Великого Основателя железнодорожного дела в России.

Сегодня мы собрались отпраздновать в товарищеском кругу 101 годовщину со дня Его рождения. Поэтому поводу я желал бы, милостивые государи, указать на тот своеобразный характер, который неизбежно должно иметь такого рода празднование в нашей среде. Наш праздник - по преимуществу - праздник и торжество труда. Напряженная деятельность железных дорог, призванная служить удовлетворению насущнейших и неотложных потребностей государственной жизни, не прекращается ни на один час ни днем, ни ночью. Все служащие железнодорожному делу постоянно находятся, как бы на военном положении. Такой характер дела кладет свой отпечаток и на сегодняшнее наше собрание. Весьма многие из тех, которые всем сердцем желали бы быть сегодня с нами, должны отсутствовать, будучи отвлечены теми же нетерпящими отлагательства потребностями железнодорожного дела. В числе их находится и министр путей сообщения. Уезжая из Петербурга, Его Сиятельство поручил мне передать вам всем, милостивые государи, сердечный его привет и искреннее пожелание, чтобы в сегодняшнем своем и товарищеском единении каждый из нас почерпнул новые силы для предстоящих ему трудов.

Засим позвольте мне, с своей стороны, предложить поднять наши бокалы за здоровье отсутствующего министра путей сообщения, которому мы обязаны тем, что будем впредь ежегодно проводить вместе сегодняшний день. За здоровье Князя Михаила Ивановича Хилкова, Ура!

Почтенный представитель железных дорог Н. Н. Сущов в речи своей указал на крайнюю трудность согласования в железнодорожном деле таких интересов, как интересы министерств военного и финансов или же как интересы быстрой постройки железных дорог и живой эксплуатации их, с одной стороны, и государственного контроля, с другой, и выразил твердую надежду, что представители этих интересов, нынешние и будущие, сумеют скоро и верно привести их к единой цели - к благу нашей дорогой родины.

В заключение припомним слова покойного Д. И. Журавского, сказанные им также на товарищеском обеде, - Знание есть сила; союз даст силу, - выражающие идею объединения труда ведомств и отдельных лиц на пользу железнодорожного дела. Этою идеей, очевидно, проникнуто было и нынешнее празднование 25 июня; поэтому, вместе со всеми, принявшими участие в этом празднике, словами того же покойного ветерана железнодорожного дела, - «Пожелаем, чтобы обмен чувств, желаний, привели нас к тесному союзу, дающему силу, к труду победному на благо родного нам края радость и славу Царя!»

В уважение к празднованию 25 июня, и в нынешнем году, подобно прошлому году, в этот вечер оркестром Павловского вокзала был исполнен составленный исключительно из произведений композиторов времени царствования Императора Николая I.

ПРОГРАММА КОНЦЕРТА 25 ИЮНЯ

Отделение I.

1. Увертюра и антракты к драме Н.В. Кукольника «Князь Холмский» Глинка.
2. Вальс «Фантазия». Глинка.
3. Сомнение, для скрипки, виолончели и арфы. Глинка.
4. Арагонская хота. Глинка.

Отделение II.

5. Увертюра из оперы «Руслан и Людмила». Глинка.
6. Фантазия на оперу «Аскольдова Могила», для скрипки. Верстовский – Вьетан.
7. Второе действие из оперы «Жизнь за Царя» а) Польский. б) Краковяк. в) Вальс. г) Мазурка. Глинка.

Отделение III.

8. Чухонская фантазия. Даргомыжский.
9. Камаринская. Глинка.
10. Казачок. Даргомыжский.
11. Торжественный полонез. Глинка.

Празднование 25 июня с. г. в С.-Петербурге // Железнодорожное Дело. 1897. №№29-30. С. 275-276.



Бюст императору Николаю I, открытый 25 июня 1896 года на Николаевском вокзале

В 1898 году, министр путей сообщения, Михаил Иванович Хилков, в период с 11 мая по 1 июля совершил служебную поездку по стране, непосредственно на местах знакомясь с положением дел. Представленные материалы показывают, как население далеких окраин страны встречало министра и какие выводы и предложения по развитию транспортной инфраструктуры, по ее завершении, министр представил императору Николаю II.

5-е июня 1898 г. в г. Верном.

День 5-го июня останется навсегда незабвенным для г. Верного. В этот день город наш имел исключительное счастье принять в своих стенах редкого и дорогого гостя. Посещение нашего отдаленного края Министром Путей Сообщения не могло не представить для областного города важнейшего события. Уже по получении первоначального сообщения о предполагаемом посещении - весь город слился в одном сознании, в сознании важности наступающего момента для всей жизни и культуры нашей страны. Площадью в сотни тысяч верст, одаренная всеми благами природы, страна эта, как сказочная спящая красавица, ждала того героя, который ее разбудит. На границах Китая, оторванная от всего мира, отдаленная от великих центров, она никого не соблазняла, и никто к ней не стремился... Что знали и знают о ней? Снежные горы, опасные дороги... и это почти все, что можно было о ней слышать. Надо было случиться страшному несчастию, как землетрясение, чтобы узнали название ее центра.... Но вот ее предполагает посетить впервые министр и именно тот, посещение которого было всегда наиболее желанным. Несмотря на все трудности сообщения, он пожелал лично видеть и узнать Семиречье. Отсюда понятны те чувства радости и ожидания, которые охватили наш город при первом известии об этом посещении. Здесь не было тени боязни за самую страну, за то, что она, быть может, не покажется ее высокому посетителю такою, какою она является в глазах своих коренных жителей. Этого никто не опасался. Естественные богатства Семиречья так резко бросаются в глаза и сами говорят за себя, что не этого боялись семиреченцы. Они боялись верить лишь в действительность самого посещения. Счастье было так велико, что в возможность его невольно вкрадывались сомнения. И тут, как нарочно, страшные дожди в течение всего мая портили наши и без того плохие дороги, увеличивая наши опасения. Но опасения, к счастью, не оправдались. Известия, жадно подхватываемые стоустою молвой, становились все более и более радостными. 30 мая Министр приезжает в Ташкент, 31 мая наш Военный Губернатор выезжает на его встречу, 1-го июня Министр выезжает из Ташкента на Верный.... Проходит еще несколько дней томительного ожидания, нервы города напрягаются до крайней степени... и наступает 5-ое июня.

После почти беспрерывных дождей последних дней, и особенно большого и продолжительного

накануне, наступившее утро 5-го июня как бы разделяло нашу общую радость. Южное солнце роскошно озарило цепи наших величественных гор. Оно залило светом и нашу беспредельную степь, покрытую сплошною зеленью пашен. Ярко блестели на солнце бесчисленные змейки вод, дающих жизнь этой степи, и разбросанные всюду группы деревьев как бы дополняли эту картину могучей и красивой природы Семиречья. Все дышало светом, силой и жизнью... И невольно думалось, при взгляде на эту картину, что страна эта не может не очаровывать, что ее нельзя не любить и нельзя не ценить. И этот представитель Семиречья, - утопающий в зелени город, у подножья белоснежных вершин Алатау, - как бы призывал к себе утомленного путника.

Толпы народа уже с раннего утра стремились к месту встречи высокого гостя. При въезде в город, у так назыв. «Кауфманской» беседки, где когда-то город встречал первого устроителя края, собрались сотни жителей, жаждущих видеть ближайшего советника своего обожаемого ГОСУДАРЯ. Сюда собрались и все начальствующие лица, все гласные нашей Думы с городским головой, представители купечества и масса горожан. Блестящие мундиры начальствующих и разнороднейшие наряды нашего разноплеменного города - представляли очень пеструю, но оригинальную группу.

Около 10 ч. утра, к группе этой, в дорожном экипаже, на тройке почтовых лошадей, в сопровождении Начальника области, подъехал давно желанный гость. По представлении г. Военным Губернатором Его Сиятельству начальствующих лиц, городской голова А.И.Путолов, преподнося хлеб-соль на деревянном блюде местного изделия, имел честь обратиться к Его Сиятельству со следующими словами: «Верненская Городская Дума через меня, как городского голову, приветствует Ваше Сиятельство с благополучным прибытием и по древнерусскому обычаю, свято соблюдаемому у нас в Семиречье, почтительнейше просит принять ее хлеб-соль. Благосклонно приняв из рук городского головы поднесенную хлеб-соль, князь поздоровался с головою и, поблагодарив за радушную встречу, выразил свое удивление по поводу массы собравшегося и при том так парадно одетого народа. Он просил извинить, что его одежда, забрызганная грязью, так мало гармонирует с парадностью встречи. Любезно поздоровавшись затем со всеми гласными Думы и представителями купечества, Его Сиятельство изволил сесть в ожидавшую его коляску и, вместе с г. Губернатором, простившись со встречавшими его, поехал в город.

Не будем повторять подробностей осмотра князем города, изложенных уже в № 29 Обл. Вед. Здесь нельзя лишь не отметить, что оба здания, остановившие на себе особенное внимание князя, - городская часовня, построенная в память землетрясения, и здание детского приюта, - воздвигнуты по проектам нашего городского архитектора П.В. Гурдэ. Оба здания, и в особенности их эффектные и своеобразные украшения, несомненно свидетельствуют о большом художественном вкусе строителя и оригинальности его выдающегося таланта. В приюте, на постройку которого г. Гурдэ употребил особенно много своего бескорыстного труда, внимание князя обратили на себя как общий вид здания, так и в особенности те художественные лепные украшения, которыми украшена приютская церковь, - безусловно красивейшая в городе.

Осмотрев приют и сделав некоторые визиты, князь посетил, между прочим, и наш военный лагерь. Расположенный в устье живописнейшего ущелья, лагерь наш, без сомнения, очень красив и оригинален. Длинные ряды стройных тополей, окаймляющие линии солдатских палаток, тенистые кущи деревьев, под сенью которых, по берегу шумливой горной речки, расположены офицерские бараки, и высящиеся громады гор, роскошно одетых сплошною зеленью, у подножья которых находится лагерь, производили чрезвычайно приятное и величественное впечатление. Князь приехал в лагерь около 5 ч. вечера в сопровождении г. Командующего войсками. Встреченный всеми войсками, стоявшими на передней линейке, с песнями и музыкой, князь, проходя вдоль линии войск, приветливо здоровался с нижними чинами, причем, по его желанию, ему были представлены и все гг. офицеры. Живо интересуясь всем, князь обратил, между прочим, свое внимание на оригинальные украшения фронта лагеря. По обоим откосам углубленного полотна линейки резко и красиво выделяются сделанные из дробленого гранита надписи военных изречений. Бросаются также в глаза эффектные изображения военных атрибутов и вензелей, выложенные из стекла, разноцветных камней и мелких раковин, на небольших дерновых тумбах - вдоль линии палаток. Дойдя до саперной роты, расположенной на правом фланге лагеря, князь осмотрел телеграфную и телефонную станцию, соединяющую лагерь с городом, и выслушал несколько пьес, весьма недурно исполненных небольшим оркестром балалаечников из нижних чинов роты. Затем князь перешел на линию офицерских палаток. Прекрасный вид отсюда величественных снежных вершин невольно останавливал взоры, и князь долго любовался этим видом. Группа всех офицеров с Командующим войсками, окружавшая князя, была снята здесь одним из состоящих при князе. Тем же лицом снят был и роскошный вид из лагеря на горы. Зайдя в палатку начальника лагеря, генерал-майора Бонч-Осмоловского, князь любезно благодарил за оказанную ему радушную и сердечную встречу и с бокалом шампанского в руках провозгласил здоровье командующего войсками, начальника лагеря, начальников частей и всех офицеров, а выйдя к нижним чинам, перешедшим к офицерским палаткам, поднял свой бокал и за их здоровье. Все тосты Его Сиятельства были встречены дружным, и громким, русским «ура» всех чинов лагеря. Поблагодарив затем еще раз за доставленное ему удовольствие осмотром лагеря и встречей, князь отбыл из лагеря, сопровождаемый несмолкаемыми кликами войск.

После осмотра лагеря, князь удостоил, как известно, принять обед, данный в честь Его Сиятельства городским обществом. Здание общественного собрания, в действительности крайне невзрачное, было неузнаваемо. Красиво украшенные зеленью, цветами и цветными материалами подъезд и вестибюль вводили в эффектно и роскошно декорированный зал. Художественный вкус

распорядителя, г. Гурдэ, сказался и здесь. Бесконечные гирлянды зелени окаймляли карнизы и, переплетаясь с материями национальных цветов, самыми причудливыми линиями и арабесками украшали весь потолок и стены зала, ниспадая красивыми кистями книзу. Оригинальные и огромные цветы наших горных эремурусов придавали этим украшениям особенно эффектный вид, а десятки огромных букетов по столам и углам зала делали картину особенно живой и веселой. Весьма уютно выглядела и изящно декорированная экзотическими растениями гостиная в глубине зала с портретом ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА.

Общество, собравшееся почтить своего высокопоставленного гостя, было чрезвычайно разнообразно. Городское духовенство с Преосвященнейшим Владыкою во главе, все начальствующие лица, представители всех ведомств и представители нашего купечества и горожан с городским головою - являли собою как бы весь город.

Встреченный с музыкою собравшимися, князь любезно поздоровался со всеми и после обычной молитвы, прочитанной соборным протодиаконом, и закуски, сервированной в соседней комнате, занял свое место, имея по правую руку нашего Преосвященного и по левую - нашего Начальника области.

Благодаря необыкновенной приветливости, простоте и любезности князя, обед прошел чрезвычайно весело и непринужденно. К концу обеда, Генерал-лейтенант Г.И. Иванов, поднимая первый бокал за здоровье князя, произнес следующую здравицу: «Настоящий день, день пребывания среди нас г. Министра Путей Сообщения, Его Сиятельства князя М.И. Хилкова, конечно, будет принадлежать к числу счастливейших дней в жизни г. Верного, впервые принимающего в стенах своих одного из ближайших и доверенных советников ГОСУДАРЯ. Князь Михаил Иванович в настоящее свое путешествие по Семиречью ближе ознакомился с средствами и потребностями этой богатой и отдаленной окраины обширного русского царства и не только высшие правительственные лица, но и ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОР получат возможность услыхать от него веское и правдивое слова о наших нуждах и наших надеждах. Пожелаем Его Сиятельству здравия и долгоденствия, пожелаем ему увидеть осуществление всех его проектов и предложений, несомненно клонящихся ко благу всем нам дорогого отечества нашего. За здоровье князя Михаила Ивановича Хилкова!». Нельзя было в немногих словах выразить лучше и полнее те надежды и упования, которые волнуют наше Семиречье. После громкого «ура», покрывшего речь нашего почтенного хозяина области, все замерло... Послышался тихий, задушевный голос князя, произнесшего приблизительно следующее. «Милостивые Государи! Нужды и желания этой отдаленной окраины, о которых только что сказал мой старый знакомый, старожил и знаток края, Его Превосходительство Григорий Иванович, мне известны. Их нельзя не принять во внимание, я вполне сочувствую этим желаниям и сочту своею обязанностью доложить об этих нуждах и желаниях ГОСУДАРЮ. Скажу даже более, чем бы мне следовало..., что заветная мечта ГОСУДАРЯ

соединить законченный Закаспийский путь со строящейся Сибирской дорогой.... Я рад возобновлению знакомства с Его Превосходительством Григорием Ивановичем и пью за его здоровье!»

Нельзя представить тех неподдельных чувств восторга, которые переполнили сердца присутствующих после этих высоко-радостных слов князя. Такие минуты можно переживать, но они не поддаются описанию. Восторженная благодарность обожаемому МОНАРХУ и Его ближайшему советнику за Их беспредельную заботливость о нуждах отдаленного края не находили слов для своего выражения, и долго несмолкаемое «ура» было лишь слабым внешним признаком возбужденных чувств. Чувства эти были тем отраднее, что они исходили не из узких личных интересов присутствующих: каждый радовался не за себя, а за ту страну, в которой он живет и служению которой отдает свои силы. И впечатление, произведенное словами князя, никогда не изгладится из памяти присутствовавших. Слова князя быстро и неведомыми путями дошли и до тех толп народа, которые ожидали выхода князя из Собрания, и повторяясь в многочисленных версиях, в тот же вечер облетели весь город. И никогда город наш так не ликовал, как в этот вечер...

Благодарность города выражена была городским головою: «От жителей города Верного позвольте просить Ваше Сиятельство принять нашу душевную и искреннюю благодарность за то высоко-отрадное сообщение, которое Ваше Сиятельство нашли возможным нам сделать. Позвольте принести также нашу почтительнейшую благодарность и за Ваше личное высокое внимание, какое Ваше Сиятельство изволили оказать нашему городу. С сердечною радостью и благодарностью, спокойно будем мы смотреть теперь на наше будущее, уверенные в высоком попечении о наших настоятельнейших нуждах».

После городского головы встал наш милостивый Архипастырь и провозгласил тост за здоровье князя от лиц духовенства обширной Туркестанской епархии. «Пути сообщения», - сказал, между прочим, Владыка, - это артерии не только материальной, но и духовной жизни народа. Мы надеемся, что приезд к нам Его Сиятельства будет иметь своим последствием улучшение этих путей и тем окажет содействие к удовлетворению высших духовных интересов не только Семиречья, но и всех среднеазиатских владений России». Нечего говорить, что тост нашего Преосвященнейшего Владыки был покрыт единодушным и самым сердечным «ура».

Весьма оживленно принят был и тост генерал-майора А.Ф. Бонч - Осмоловского, - в немногих, но одушевленных словах выразившего общие пожелания скорейшего соединения нашей отдаленной окраины с центром России. Очень удачна была также небольшая речь полковника Бергера. Указав на то, что Семиречье 40 лет тому назад было завоевано силою оружия, г. Бергер говорил о необходимости нового, культурного завоевания края.

После ряда речей и тостов, покрытых долгими «ура», князь провозгласил здоровье

Преосвященнейшего Владыки и городского головы, как хозяина города, и затем перешел в гостиную, где в течение некоторого времени добродушно беседовал со многими из присутствовавших. Приветливо распростившись затем со всеми и сопровождаемый несмолкаемым «ура», слившимся с кликами ожидавшего народа, князь вышел из Собрания. Здесь, на подъезде, повинуясь непреодолимому чувству восторга, искавшему выхода, провожавшие князя подхватили его в кресло и снесли на руках до коляски. Могучие перекаты «ура» сопровождали князя по иллюминованным улицам города до губернаторского дома.

Долго еще по отъезде князя не расходились бывшие на обеде. Обмену самых приятных впечатлений не было конца.... И едва-ли кто спал в эту ночь в городе...

Во всяком случае не спали в эту ночь те горожане, которые решили предложить дорогому князю при отъезде его из города традиционный «посошок». Всю ночь провозились они, импровизируя обстановку этого древнего обычая проводин. Рано утром 6 июня, в 4 верстах от города, в казенной роще, на месте обычных встреч и прощаний, собрались пожелавшие в последний раз проводить добрейшего князя. Выехав из города около 8 часов утра и провожаемый нашим Архипастырем, Начальником области и другими начальствующими, князь заехал в рощу и не отказался от предложенной ему нашим купечеством легкой закуски. Здесь наш Преосвященнейший Владыка, отвечая на тост князя, выразил свое душевное желание видеть осуществление надежд жителей города и, между прочим, сказал: «Мы надеемся, Ваше Сиятельство, что среди Ваших многочисленных и многотрудных служебных занятий Вы вспомните когда-нибудь наш город, вспомните тот энтузиазм, с каким верненцы отнеслись к Вам, как к своему дорогому гостю. Мы надеемся, что Вы вспомните когда-нибудь наши дивные горы, нашу чудную рощу». На прощанье городской голова обратился к Его Сиятельству со следующими последними словами:

«Такое событие, как приезд в нашу далекую окраину Вашего Сиятельства, будет служить нам вернейшим залогом будущего процветания г. Верного, а с ним вместе и всей нашей области. Позвольте же, Ваше Сиятельство, еще раз от всех нас искренно пожелать Вам доброго здоровья и благополучного пути». На это, поднимая свой последний бокал, князь выразил, что ему нечего больше добавить к сказанному им накануне, и затем, поблагодарив за радушие, стал любезно прощаться с провожавшими. Тогда, под влиянием невольного и единодушного порыва, с сердечным «ура», поднят был князь на руки и, напутствуемый благословениями нашего благостного Архипастыря, снесен в экипаж. Прощальные клики провожавших долго не прекращались, и князь еще долго по отъезде отвечал на эти последние прощальные приветствия поклонами из своего экипажа.

Здесь мы не можем не воспроизвести также прекрасную речь нашего Преосвященнейшего Архипастыря, сказанную им в губернаторском саду при отъезде князя из города, в присутствии Его Превосходительства, г. Военного Губернатора, всех начальствующих и представителей города, явившихся проводить князя:

Провожая князя, Владыка произнес:

«Ваше Сиятельство. Михаил Иванович! Прощаясь с Вами, мы решаемся обратиться к Вам с покорнейшей просьбой, удовлетворение которой имеет особенное значение для русского Семиречья и в частности для жителей города Верного.

Возвратившись в столицу Русского царства, Вы будете иметь счастье Всеподданнейший доклад о своей поездке лично представить ГОСУДАРЮ. Повергните же, Ваше Сиятельство, к стопам ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА и нашу глубочайшую благодарность за Его милостивое внимание к нам. Во время своего кратковременного пребывания с нами Вы имели полную возможность убедиться, что все мы, - все, как один человек, - в самой высокой степени рады Вашему посещению. Живя на дальней окраине русской земли, мы счастливы тем, что сам наш БАТЮШКА-ЦАРЬ с высоты своего трона прилагает отеческие заботы об удовлетворении насущных наших нужд. Мы рады и счастливы, что ГОСУДАРЬ удостоил нас высокой чести послать к нам, в лице Вашего Сиятельства, одного из высоких государственных сановников, одного из своих сотрудников по управлению необъятным царством Своим. Мы рады и счастливы, что существенные нужды нашего края Вы, князь, изучаете здесь на месте и изучаете их с тем, чтобы непосредственно Самому ГОСУДАРЮ представить о них свое правдивое и веское слово. В Монаршем внимании к нам нашего ЦАРЯ мы усматриваем верный залог всех наших грядущих благ.

И Вам лично, Ваше Сиятельство, мы искренно благодарны за то участие, с каким Вы относитесь к нам. Мы напутствуем Вас самыми сердечными благожеланиями и молим Господа, чтобы в предстоящем Вам дальнем и трудном пути Сам Он был спутником и руководителем Вашим.

Прощайте, князь да благословит Господь путешествие Ваше!».

Отвечая на эту речь, князь заявил, что он священным для себя долгом считает лично доложить ГОСУДАРЮ обо всем, о чем просил его Владыка. «Постараюсь Вашу просьбу», - сказал князь Преосвященному, - передать ГОСУДАРЮ в Ваших же выражениях».

Князь уехал... Переполненные сердца провожавших подсказывали им, кого они проводили. Сердце говорило. что здесь проводили не всесильного первого министра, посетившего наш отдаленный край, а проводили лучшего человека и лучшего печальника нашей страны. Все невольно чувствовали, что это был наш князь и что он будет нашим и при докладе своем ГОСУДАРЮ. И Семиречье не разочарует его! Сильное своею могучей природой и естественными богатствами и счастливое своим расположением между двумя важнейшими окраинами России, Семиречье не останется в долгу у своей матери и сторицею вознаградит все сделанное для него!

С полною верою в лучшее будущее и твердою уверенностью, что судьбы Семиречья находятся в надежных руках, расходились верненцы после проводин своего князя. Посылая ему свои

наилучшие пожелания, они лелеяли мысль снова встретить своего князя и снова поднять его на руки, но не покрытого грязью и пылью наших допотопных дорог, под дребезжащие звуки почтового колокольчика, а в блеске и славе содеянного им - под грохот и шум свистящего локомотива!..

Как очарованные, передавали они все слышанное и виденное ими...

И разнеслась по всем градам и весям Семиречья отраднейшая весть... Она призывала Семиречье к новой жизни и озаряла его будущее ослепительным светом...

Заканчивая это слабое изображение пережитых городом отраднейших часов пребывания в нем князя М.И. Хилкова, мы должны здесь исправить некоторые неточности, вкравшиеся в описание этого пребывания в № 29 Обл. Ведом. В описании этом выражено, между прочим, что г. Министру Путей Сообщения представлен доклад совещательной комиссии, образованной в г. Верном 1 ноября пр. г. для разработки вопроса о железной дороге, с указанием на желательное направление будущей линии от Ташкента на Верный, Семипалатинск и Кривощеково. На самом же деле, Г. Министру через г. Военного Губернатора представлен не доклад комиссии, а ходатайство Верненской городской думы, сделанное ее определением 30 мая сего года. В определении этом, ходатайствуя о соединении законченной Среднеазиатской дороги с Великим Сибирским путем через Семиречье, Семипалатинскую область и Алтайский округ и приведя основные мотивы, говорящие в пользу этого соединения, Дума ограничилась лишь общим указанием направления линии. Решительно высказываясь за Алтайское направление, Дума не указывает, однако, где именно линия эта должна соединиться с Сибирским путем. Эго, конечно, и совершенно понятно, в виду отсутствия тех детальных изысканий, которые только и могут определить наиболее выгодное конечное направление будущей линии. Во всяком случае, указанный Думою соединительный путь нельзя не признать вполне отвечающим, как местным, так и общегосударственным интересам. «Проходя по пограничной полосе, захватывая и соединяя сквозным путем области богатейшие в естественном отношении, связывая их с общею сетью российских железных дорог и водных сообщений Сибири, увеличивая производительность последней и всех наших среднеазиатских владений и открывая новые пути для мировой торговли, Алтайская линия - говорит Дума - должна быть, без сомнения, поставлена выше всех остальных новых путей, предполагаемых для соединения Туркестана с Россией». И с таким заключением нашей Думы нельзя, конечно, не согласиться.

В заключение, попытаемся дать представление о том блюде, на котором была поднесена князю М.И. Хилкову от города хлеб-соль. Блюдо это обратило на себя особенное внимание князя, и описание его будет, без сомнения, интересно для не имевших случая его видеть.

Идея преподнести недорогое, но, так сказать, осмысленное блюдо - принадлежит начальнику области. Кто знает, какими техническими средствами обладаем мы, тот поймет, что сделать здесь

такое блюдо нелегко. Тем не менее, счастливая идея воплотилась, как кажется, вполне удачно.

Чтобы дать некоторое наглядное понятие о силах Семиречья, блюдо должно было представить собою разнообразие нашей древесной растительности и богатство наших ископаемых. Имея около 12 вер. в диаметре, оно состоит из нескольких основных сегментов, умело и со вкусом подобранных. Белая, как кость, японская акация мягко переходит в темный урюк (абрикос) и затем в еще более темную, почти коричневую, джигду (лох). Дно покрыто нашим иссык-кульским черным песком, представляющим лучшую железную руду (магнитный железняк), и на этом темно-сером фоне резким рельефом выделяется прекрасно вырезанный из боярышника, красноватого цвета, герб Семиречья. По краям блюда, окаймленного темным орехом, наложено 8 отдельных медальонов из боярышника, чрезвычайно гармонирующих с общим тоном блюда. Медальоны эти связаны между собою как бы золотыми, ярко-желтыми резными кольцами или звеньями из барбариса. Затем все блюдо прекрасно орнаментировано остальными естественными и искусственно-разведенными древесными породами Семиречья. Светлые древесины ели и березы и совсем белоснежный клен чередуются с темным дубом и красноватым можжевельником, давая приятную для глаз гармоничность тонов. На матированных поверхностях медальонов рельефно выступают резные надписи: «Князю М. И. Хилкову. г. Верный. 5 июня 1898 г.». На свободных же медальонах и частью на занятых надписями были как бы рассыпаны образцы почти всех наших горных пород и минералов. Подобно нашим горным вершинам, высоко выступали кристаллы топаза и горного хрусталя, блестел, как золото, колчедан, большими сравнительно кусками виднелись образцы всех наших железных, свинцово-серебряных, марганцевых и ярко зеленых медных руд, скромно ютились куски нашего бурого каменного угля, антрацита и графита, виднелись продукты нефти (элатерит и озокерит), прозрачный, как стекло, алебастр, темно-красная киноварь, мшистый асбест, резко бросалась в глаза ярко-желтая охра, замечались и кристаллы граната и целые друзы кристаллов аметиста, а в одном месте виднелся и вкрапленный в белом кварце маленький самородок золота. И на сколько само блюдо представляло собою мягкие переходы цветов, настолько же эти рассыпанные куски и кристаллы разноцветных минералов придавали ему ярко-пестрый, восточный характер. В общем, блюдо представляет вполне артистическое произведение. Оно сделано нашим мастером П. Усыревым. Прекрасное исполнение в течение чрезвычайно короткого времени такого сложного заказа делает, конечно, Усыреву большую честь. Оригинальное блюдо, лишенное всякой материальной ценности, видимо, очень понравилось князю, и он лично удостоил Усырева особенной похвалы. «Подкупленный», как выразился князь, этим блюдом, он разрешил выслать ему и фотографические виды Семиречья, которые готовились к его приезду, но не были окончены.

Э.Б. 5-е июня 1898 г. в г. Верном. Перепечатано из №32 неофициальной части Семиреченских Обл. Ведомостей. Типография Семиреченского Обл. Правл. 1898 г., г. Верный.



Детский приют, г. Верный 1892 год. Архитектор П.В. Гурдэ

Всеподданнейший доклад министра путей сообщения 17-го Июля 1898 года

С ВЫСОЧАЙШЕГО ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА соизволения я отправился 11 минувшего мая через Одессу, Черное Море и Кавказ в Закаспийскую область и Туркестан. Сделав затем на лошадях путь от Ташкента до г. Семипалатинска, я спустился по рекам Иртышу, Тоболу и Туре до г. Тюмени, откуда по Пермь-Тюменской, строящейся Пермь-Котласской дороге и по Северной Двине проехал до Архангельска. Из Архангельска, по Московско-Ярославско-Архангельской дороге и далее по Волге до Рыбинска, я вернулся в Петербург 1 сего июля.

Предпринимая столь длинную поездку, я имел главным образом в виду выяснить те задачи, которые предстоит разрешить в ближайшем будущем ведомству Путей Сообщения в Азиатской и на Северо-Востоке Европейской России.

Быстрый, с каждым годом усиливающийся рост производительных сил Сибири уже и ныне ставит Сибирскую железную дорогу в крайне трудное положение; в самом же близком будущем можно предвидеть, что она одна не в силах будет удовлетворять предъявляемым к ней требованиям, и посему вопрос о тех путях сообщения, которые могли бы дополнить соединение наших Восточных окраин с центральной Россией, представляется весьма существенным в настоящее время.

Имея это в виду, я обратил главнейшее свое внимание на вопрос о возможности соединения Сибирской дороги рельсовым путем с Закаспийской дорогой с одной стороны и на смешанный - водный и железнодорожный - путь от Омска до Архангельска, долженствующий открыть Сибирским грузам выход в Белое море, с другой.

Вместе с тем, я подробно ознакомился с состоянием Закаспийской железной дороги, в виду предстоящего перехода ее в ведение Министерства Путей Сообщения, и попутно осмотрел железные дороги: С.- Петербурго-Варшавскую, Полесские и Юго-Западные, важнейшие порты Черного моря, Закавказскую и недавно законченный Вологодско-Архангельский участок Московско-Ярославско-Архангельской дороги. Кроме того, я на месте собрал последние сведения о ходе работ по постройке Тифлис-Карской, а также Средне-Сибирской железных дорог.

Порты Черного моря.

Выехав из Петербурга, я отправился в Одессу по кратчайшему пути через Вильно и Ковно по С.-Петербурго-Варшавской, Полесским и Юго-Западным железным дорогам.

Состояние пути на означенных выше железных дорогах найдено мною совершенно

удовлетворительным.

Настоящее положение Одесского порта указывает на необходимость коренного его улучшения, о чем я имел счастье докладывать ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ.

Порт этот, несмотря на все принятые до сего времени меры, не может удовлетворять потребностям нашей отпускной торговли, и во время пребывания моего в Одессе, несколько крупных пароходов, несмотря на общий - вследствие неустойчивости цен, - застой в хлебной торговле были лишены возможности, за отсутствием места, причалить к пристаням и стояли на рейде, ожидая очереди для нагрузки. В этом году заканчивается постройка небольшой гавани для каботажных судов в Одессе, но гавань эта только в очень незначительной мере может содействовать освобождению мест на существующих пристанях, так как для приведения Одесского порта в соответствие с предъявляемыми к нему требованиями, необходимо удлинение существующего волнолома, возведение нового мола, углубление в некоторых местах портового бассейна и ряд дополнительных работ.

Проект соответственного расширения Одесского порта будет в ближайшем будущем внесен Министерством Путей Сообщения на уважение Государственного Совета, и можно надеяться, что таким образом вопрос этот, имеющий первостепенное значение для нашей отпускной торговли, в скором времени получит надлежащее разрешение.

На пути из Одессы в Батум я посетил: Севастополь, Феодосию, Керчь, Туапсе и Поти.

С уничтожением коммерческой гавани в Севастополе и с передачей южной бухты в исключительное ведение Морского Ведомства, почти вся экспортная торговля Севастополя перешла в Феодосию. Тем не менее, благодаря своему исключительному положению, Севастополь не перестал быть портом, в котором весьма нуждаются коммерческие суда, совершающие рейсы по Черному морю, и поэтому в настоящее время в Министерстве Путей Сообщения разрабатывается проект устройства особого каботажного порта в одной из наружных бухт Севастополя.

Такой порт, принеся весьма существенную пользу торговому мореходству, едва ли может в чем-либо стеснить движение военных судов.

Портовые сооружения в Феодосии найдены мною в совершенном порядке, но самый порт является в настоящее время уже недостаточным по своим размерам, в виду ежегодно увеличивающегося наплыва грузов в Феодосию по Джанкой-Феодосийской жел. дороге.

Следующим портом, который я посетил, была Керчь. До последнего времени порт этот не имел никакого значения, но ныне, с предположенной постройкой Керченской ветви Курско-Харьково-Севастопольской дороги, и с возникновением близ Керчи крупных чугуно-плавильных заводов является необходимость устройства, надлежащим образом оборудованного порта в Керчи, на что

было указано Государственным Советом при разрешении вопроса о сооружении Керченской ветви Курско-Харьково-Севастопольской дороги.

Вместе с тем представляется весьма желательным ныне же углубить Керчь-Еникальский канал и урегулировать деятельность лоцманов в этом канале в виду того, что в настоящее время лоцмана эти, пользуясь тем, что обязанности их достаточно точным образом не определены, позволяют себе различного рода злоупотребления, вызывающие справедливые нарекания судохозяев.

На пути из Керчи в Поти я ознакомился с ходом работ по устройству порта-убежища в Туапсе и по сооружению железных пристаней в Сухуме и Сочи. Работы эти идут вполне успешно, хотя сильной бурей, бывшей осенью прошлого года, разрушена была часть строящегося в Туапсе мола и выброшен был на мель плавучий кран, которым опускались массивы. Ко времени моего приезда кран был уже приведен в исправность и работы возобновлены.

Потийский порт, являющийся по своему положению наиболее соответственным выходом для грузов Закавказской ж. дороги, оказался вследствие неудачного расположения молов весьма неудобным для стоянки судов и потому с самого же начала устройства порта деятельность его не могла получить надлежащего развития.

О неудовлетворительности Потийского порта и о настоятельной необходимости его переустройства я имел уже счастье докладывать ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ. В настоящее время предположено закрыть существующий вход в порт и открыть таковой с северной стороны ближе к берегу. Вместе с тем городское управление предлагает за свой счет вырыть новый внутренний бассейн для стоянки судов.

С осуществлением этих предположений, Потийскиии порт в самом непродолжительном времени может получить очень крупное коммерческое значение.

Некоторая неудачность проектировки портовых сооружений, являющаяся последствием недостаточно точных предварительных изысканий, замечена была мною также и в деле устройства каботажной гавани в Батуме, в которой при западном ветре разводится сильное волнение. Для устранения этого крупного недостатка, необходимо будет удлинить существующий мол и открыть проход между нефтяной и каботажной гаванями.

Вопрос этот уже передан мною для надлежащей разработки в Комиссию по устройству коммерческих портов при Министерстве Путей Сообщения.

Закавказская железная дорога.

Из Батума я отправился дальше по Закавказской железной дороге.

Дорога эта является по своей доходности одной из выгоднейших казенных дорог России. В 1897 году она дала 12 милл. руб. чистого годового дохода и в текущем году предположено выручить около

8 милл. рублей.

Вместе с тем ежегодное возрастание количества предъявляемых к перевозке грузов заставило принять целый ряд мер, направленных к увеличению пропускной способности дороги. В числе исполненных с этой целью работ наиболее выдающейся является постройка Сурамского тоннеля и переустройство всего Сурамского перевала, причем существовавший 48-тысячный уклон был заменен 25-тысячным.

Затем в настоящее время приступлено, согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 23 мая 1896 года ВАШИМ ИМПЕРАТОРСКИМ ВЕЛИЧЕСТВОМ мнению Государственного Совета, к постройке средствами казны керосинопровода от Батума до Михайловки для того, чтобы отчасти освободить Закавказскую дорогу от перевозки керосина и дать ей возможность заняться также перевозкой хлопка и иных продуктов, направляющихся по ней из наших Азиатских владений.

К сожалению, работы по постройке керосинопровода идут довольно медленно.

Эта медленность постройки, может быть, с одной стороны оправдана новизной дела сооружения керосинопровода таких значительных размеров и при столь высоком перевале, с другой же стороны, объясняется задержкой в доставке керосинопроводных труб нашими заводами, которые изготовляя впервые керосинопроводные трубы такого крупного диаметра, встретили при производстве их целый ряд непредвиденных затруднений.

Несмотря на эти не вполне благоприятные условия, есть основание рассчитывать на то, что керосинопровод этот может быть закончен постройкой в течении 1899 года.

Проездом по Закавказской железной дороге я ознакомился также с положением работ по переустройству и восстановлению частей дороги, разрушенных сильными наводнениями в 1895-96 гг. в долине Риона, о которых я всеподданнейше докладывал ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ.

Работы эти ныне заканчиваются и надо надеяться, что этот участок Закавказской дороги будет более обеспечен в будущем от повторения подобного рода бедствия.

Кахетинская железная дорога.

В бытность мою в Тифлисе землевладельцы Кахетии вновь обратились ко мне с просьбой представить на ВЫСОЧАЙШЕЕ ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА благоволение всеподданнейшее ходатайство их о постройке железной дороги в Кахетии.

Как я уже имел счастье докладывать, дорога эта, пролегая по местности весьма плодородной и богатой, несомненно будет выгодной в коммерческом отношении.

В настоящее время для этой дороги сделаны изыскания по двум направлениям, причем

выяснилось, что в техническом отношении сооружение линии не представит особых затруднений и стоимость ее, при длине в 220 верст, не превзойдет 13 миллионов рублей.

Тифлис-Карсская железная дорога.

Своим пребыванием на Закавказской дороге я воспользовался также для того, чтобы ознакомиться с положением работ по сооружению Тифлис-Карсской жел. дороги.

Дело постройки этой дороги идет достаточно успешно: земляное полотно, тоннели и каменные опоры мостов почти совершенно готовы; что же касается рельсового пути, то таковой был уложен только на протяжении 98 верст, в виду того, что дальнейшая укладка его задерживается вследствие несоблюдения договорных сроков со стороны заводов, взявших на себя изготовление пролетных частей мостов. Для ускорения укладки рельсов через некоторые реки устраиваются временные деревянные мосты, там же, где устройство обходного пути представляет какие-либо затруднения, фермы сбираются немедленно по доставке их заводами и затем подвозятся к месту установки уже в собранном виде. Перевозка в собранном виде целых пролетов представляет довольно серьезные трудности, но сделанный уже Управлением работ опыт перевозки 20-ти саженных мостов дал отличные результаты в смысле сбережения времени.

В связи с опозданием в устройстве мостов задерживается и возведение гражданских сооружений, так как, вследствие отсутствия на месте строительных материалов и дороговизны гужевой перевозки, станционные и другие здания строятся в большинстве случаев только по проложении рельсового пути.

Не смотря на указанные промедления в постройке мостовых и гражданских сооружений и имея в виду, что наиболее трудные в техническом отношении сооружения окончены, можно, казалось бы, с достаточным основанием рассчитывать на то, что укладка рельсов на всем протяжении Тифлис-Карсской дороги будет окончена к зиме этого года и открытие дороги для временного движения последует к началу будущего 1899 года.

Изыскания по сооружении ветки на Эривань.

В тесной связи с постройкой Тифлис-Карсской дороги находится вопрос об изысканиях по продолжению этой железнодорожной линии на Эривань.

Производство изысканий в этом направлении было возложено на Министерство Путей Сообщения еще в 1895 году, при разрешении Государственным Советом постройки линии Тифлис-Карс, причем к изысканиям и к дальнейшей постройке железной дороги до Эривани должно было быть приступлено по окончании работ на главном участке дороги от Тифлиса до Карса. Так как осенью 1897 года работы по сооружению этого участка были произведены в весьма значительном размере,

Министерство Путей Сообщения нашло возможным приступить с осени того же года к производству изысканий до Эривани, и в смету чрезвычайных расходов Министерства Путей Сообщения на 1898 г., в составе кредита 3.488.258 руб., ассигнованного на окончание постройки Тифлис-Карсской железной дороги, включена сумма 500.000 руб., для возможности приступа в текущем же году к постройке Эриванского участка.

Изыскания для Эриванской ветви производятся по двум направлениям, от Александрополя и от станции Амамлы Тифлис-Карсской железной дороги. В течение лета текущего года предварительные изыскания по обоим направлениям будут закончены и осенью будет составлен окончательный проект ветви, по тому из указанных направлений, которое окажется лучшим в техническом отношении.

Закаспийская железная дорога.

23 минувшего мая я прибыл на Закаспийскую железную дорогу.

Дорогу эту, за исключением Красноводского участка, построенного в последнее время взамен участка от Узун-Ада, я нашел почти в тех же условиях и в том же состоянии, в котором я оставил дорогу при моем уходе с постройки ее в 1890 году.

В техническом отношении за это время на Закаспийской дороге сделано очень немного существенных улучшений. В особенности мало сделано в смысле улучшения водоснабжения, каковой вопрос имеет между тем наиболее существенное значение для успешной эксплуатации этого рельсового пути.

В виду предстоящего перехода Закаспийской дороги в ведение Министерства Путей Сообщения, я с особым вниманием ознакомился с ныне существующими условиями ее эксплуатации.

В этом отношении не могу не доложить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, что с переходом Закаспийской дороги в ведение Министерства Путей Сообщения, на вверенное мне ведомство падает весьма нелегкая задача.

Закаспийская дорога имеет в настоящее время, и всегда будет иметь, первостепенное стратегическое значение; на ряду с этим, по мере проникновения рельсового пути на восток, будет возрастать коммерческое ее значение и вместе с тем будут увеличиваться предъявляемые к ней требования по перевозке грузов и пассажиров.

Необходимо в настоящее время предвидеть те значительные требования, как со стороны военного ведомства, так и со стороны частных пассажиров и грузоотправителей, которым в ближайшем будущем должна будет удовлетворять Закаспийская ж. дорога.

Оценивая с этой точки зрения современное состояние Закаспийской ж. дороги, я не мог признать

его в достаточной степени удовлетворительным.

По данным военного ведомства выяснилась уже необходимость затратить около 10 миллионов на улучшение Закаспийской дороги; но этим не ограничиваются расходы, необходимые для того, чтобы привести эту дорогу в состояние, при котором она могла бы в полной мере удовлетворить требованиям как воинского, так и коммерческого движения.

В виду такого положения вещей, я, с своей стороны, считаю безусловно необходимым, чтобы приемка Закаспийской ж. дороги в ведение Министерства Путей Сообщения, была произведена особой для сего комиссией с участием представителей от заинтересованных ведомств и чтобы на комиссию эту была возложена обязанность выяснить с полной тщательностью как все ныне существующие технические несовершенства этой дороги, так и все работы, которые необходимо произвести для приведения пропускной и провозной способности ее в такое состояние, которое вполне удовлетворяло бы не только требованиям, которые предъявляются к этой железнодорожной линии в настоящее время, но и тем, которые ей предстоит удовлетворять в ближайшем будущем.

Самарканд-Андижанская железная дорога.

Телеграммой от 30 мая я имел счастье докладывать ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, что укладка рельсов на всем протяжении Самарканд-Андижанскоий железной дороги закончена; большинство мостовых сооружений, весьма многочисленных вследствие множества оросительных каналов и горных речек, также готовы и только два большие моста через р. Заравшан, отверстием 56 саж. и через р. Сыр-Дарью, отверстием 160 саж. еще находятся в работе; на первом из них устройство опор окончено и собираются железные фермы, на втором же производится опускание кессонов. Переход через эти реки происходит по временным деревянным мостам.

Путь забалластирован на протяжении около 300 верст, станционные и жилые здания окончены вчерне или строятся; здания для главных мастерских в городе Ташкенте и для малых на станции Хаваст также находятся в постройке; станки же и другие принадлежности для этих мастерских заказаны, но еще не доставлены на линию.

Водоснабжение на многих станциях уже устроено причем вода проведена по большей части из арыков или из ключей.

Одним из весьма существенных затруднений при постройке Самарканд - Андижанской дороги является отвод воды от полотна дороги. Местность, пересекаемая железнодорожной линией, в обыкновенное время страдающая засухами, периодически подвергается весьма сильным ливням, которые, образуя в иных местах стремительные потоки без определенных русл, могут причинять значительные повреждения полотна.

Для обеспечивания дороги от этих, так называемых, «селевых вод» пришлось выкопать целый ряд довольно больших каналов и искусственных русл, в которые вода направляется особыми струенаправляющими дамбами. Принимая, однако, во внимание почти полное отсутствие метеорологических наблюдений за долгие периоды, нельзя еще в настоящее время с полною уверенностью рассчитывать на то, что эти меры совершенно обеспечат полотно дороги от разрушительных действий случайных паводков.

Помимо важного стратегического значения, Самарканд-Андижанская железная дорога будет иметь и крупное коммерческое значение, как путь, по которому ферганский хлопок будет направляться в Европейскую Россию в обмен на мануфактуру, сахар, железные изделия и другие предметы обрабатывающей промышленности. О размерах будущего коммерческого движения можно до некоторой степени судить по тем товарным перевозкам, которые были произведены во время постройки дороги и которые совершались неравномерно, в зависимости от хода работ по постройке и от количества свободного подвижного состава.

Всего с 12 июля прошлого по 25 мая текущего года было перевезено до 4.000.000 пуд. частных грузов, давших казне дохода около 5.000.000 руб.

По собранным мною приблизительным данным надо предполагать, что с открытием правильного движения, приток грузов на дорогу по обоим направлениям достигнет 15 или 16 мил. пудов в год; с дальнейшим же развитием культуры в Ферганской области, которое явится последствием удобного и дешевого сообщения с Европейской Россией, коммерческое движение на Самарканд-Андижанской железной дороге возрастет до размеров еще более значительных.

В этом отношении на увеличение грузового движения по Самарканд-Андижанской дороге может иметь весьма существенное влияние расширение оросительных работ в Ферганской области, в виду того, что в настоящее время, как в этой области, так и вообще в Туркестане, имеется еще очень много земель, годных для культуры и нуждающихся только в орошении. Некоторые попытки в этом направлении уже сделаны; так, близ станции Ачик-Кудук Ташкентской ветви Самарканд-Андижанской дороги линия пересекает недавно построенный Николаевский арык, который, выходя из Сыр-Дарьи, тянется на сто верст к западу по голодной степи и хотя в настоящее время не сделаны еще разветвления этого арыка, и берега его совершенно бесплодны; тем не менее несомненно что, как только будут сделаны необходимые разветвления его и будут установлены правила, на основании которых можно будет пользоваться водою из этого арыка, прилегающая к нему пустынная местность в самом непродолжительном времени станет весьма плодородной.

Не могу по сему поводу не доложить ВАШЕМУ ИМИИЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, что при неистощимом плодородии верхнего слоения почвы и при благодатном климате этого края, позволяющем снимать две жатвы в год, я, с своей стороны, считаю всякую, даже самую крупную, затрату на устройство орошения вполне производительной.

Убедительным доказательством основательности такого суждения служит пример Мургабского имения ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА, расположенного близ станции Байрам-Али Закаспийской жел. дороги. Возобновление части Султанбентской плотины, разрушенной бухарцами в XVII веке и устройство искусственного орошения, обратили бывшую здесь доселе пустыню в цветущий сад. В настоящее время в Мургабском имении посажено более 40 десятин виноградника, около 25 десятин миндаля и 15 десятин других фруктовых деревьев; для дальнейших посадок приготовлено саженцев на 100 десятин. Остальная орошаемая земля в количестве до 7.000 десятин сдается за четвертую часть урожая местным жителям, которые занимаются возделыванием хлопка и риса. Уже в настоящее время хозяйство это дает значительный доход и, кроме того, служит для туземцев отличной практической школой плодоводства и виноделия.

В Андижан я прибыл через несколько дней после прискорбного случая нападения шайки туземцев на часть наших войск.

Вменяю себе в обязанность доложить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, что этот возмутительный акт насилия вызвал глубокое негодование всего местного населения, а молодецкое поведение наших войск во время этого коварного нападения только усилило престиж русского оружия на Востоке.

Всюду, где я ни проезжал, я слышал от туземного населения выражения их скорби и ужаса по поводу этого возмутительного поступка шайки преступных их единоплеменников.

Таким образом, это печальное событие является, по моему убеждению, делом рук нескольких умоисступленных фанатиков и никоим образом не может быть принимаемо, как выражение настроения массы туземного населения, питающего самые мирные и верноподданнические чувства.

При этом прискорбном случае только что достроенная Самарканд-Андижанская железная дорога принимала деятельное участие в перевозке войск и административных властей к месту происшествия и в значительной степени содействовала тому, что начавшаяся в местном населении паника была устранена в самом непродолжительном времени.

От Ташкента до Семипалатинска.

Из Ташкента я проехал на лошадях по почтовому тракту, через город Верный в Семипалатинск, что составляет около 1.800 верст.

Предпринимая этот путь, я имел в виду ознакомиться, как с экономическими условиями, так и с топографическими свойствами местности, по которой могла бы пройти соединительная линия

между Сибирской железной дорогой и Закаспийской, осуществление которой в более или менее недалеком будущем я считаю со своей стороны, весьма желательным.

Наивыгоднейшим направлением этой соединительной линии я нахожу дорогу через Семиречье, Семипалатинскую область и Алтайский округ, т. е. из Ташкента через Верный, Семипалатинск, Барнаул в Томск или на Бийск и Кузнецк до Мариинска.

При проведении железной дороги через Семиречье, Семипалатинскую область и Алтай, она пересечет богатейшие в естественном отношении районы, лежащие между Туркестаном и Сибирским путем и совершенно отрезанные в настоящее время от Европейской России, вследствие отсутствия сколько-нибудь удобных путей сообщения.

Алтайский соединительный путь, пролегая на всем своем протяжении по культурной местности и соединяя Туркестан с центром Сибири, неминуемо вызовет подъем экономических сил на всей пересекаемой им площади и откроет новые обширные рынки для обмена произведений наших, столь резко отличных друг от друга, окраин. Обладая огромными пространствами, пригодными для скотоводства, Семиречье и Семипалатинская область, обеспеченные с проведением дороги в сбыте продуктов этой отрасли хозяйства, будут в состоянии во много раз увеличить ее производство. Давая и теперь уже, при пространстве менее полумиллиона десятин, занятых под земледелие, значительный избыток хлеба, не находящего себе сбыта за отсутствием дорог и имея более полутора миллиона десятин свободных земель, пригодных для земледелия и могущих быть орошенными, Семиречье в состоянии увеличить в несколько раз и свое хлебное производство. Вместе с Семипалатинскою областью, Семиречье сделается, поэтому, естественной житницей соседнего с ним Туркестана, и, обеспечив его дешевым хлебом и мясом, даст ему возможность усилить производство хлопка и вина, как наиболее ценных продуктов и развить его обрабатывающую промышленность.

Вместе с тем проведение железной дороги через Семипалатинскую область и Алтай несомненно даст мощный толчок развитию горной промышленности в этих богатых углем районах тем более, что сама железная дорога явилась бы одним из крупнейших потребителей в этом отношении.

Для самого Туркестанского края железная дорога Ташкент-Сибирь, через Семиречье, Семипалатинскую область и Алтай, также имела бы чрезвычайно важное значение, ибо она лучше всякого другого направления удовлетворяла бы его требованиям и соответствовала его нуждам. Все его виноградные вина, виноград, сушеные фрукты и т. п. нашли бы себе рынки на всем протяжении от Семиречья до Восточных окраин Сибири; дешевые бумажные фабрикаты, выработанные на его собственных заводах не только расходовались бы в Семиреченской, Семипалатинской областях и в Сибири, но могли бы вытеснить английские товары с некоторых рынков Западного Китая.

С технической стороны топографические свойства местности являются весьма благоприятными для сооружения железнодорожного пути. В пределах Семипалатинской области и Алтая дорога пройдет большею частью по ровной местности; что же касается более гористого Семиречья, то в действительности, при проложении дороги по степной части области, минуя город Копал, железнодорожной линии придется пересечь лишь несколько незначительных возвышенностей, не представляющих серьезных технических затруднений. Не смотря на значительность общего протяжения дороги, всего до 1.800 верст, на всей линии потребуется лишь один большой мост через р. Иртыш; остальные мосты, в том числе и через р. Или, не превзойдут размерами средних.

Не говоря уже о прекрасных климатических условиях, при которых придется производить работы, постройка этой железной дороги будет вполне обеспечена в отношении рабочих рук, вследствие большого количества поселков русских переселенцев, из которых многие находятся на самой дороге, и благодаря местным киргизам. При проезде моем через Семиречье, местное русское население повсюду обращалось ко мне с просьбой ходатайствовать перед ВАШИМ ИМПЕРАТОРСКИМ ВЕЛИЧЕСТВОМ о проведении железной дороги и изъявляло желание участвовать в работах. Что касается киргизов, населяющих Семипалалатинскую область и Семиречье, то они явились бы прекрасными и отчасти уже подготовленными рабочими для земляных работ, так как существующая в стране натуральная повинность приучила их прокладывать и исправлять грунтовые дороги значительного протяжения.

По всем этим основаниям я считаю постройку Алтайского соединительного пути несравненно выгоднее и целесообразнее как с точки зрения экономической, так и в видах общегосударственной пользы, нежели соединение Ташкента железной дорогой с Оренбургом, направления ранее предполагавшегося администрацией Туркестана.

Не отрицая того, что в более отдаленном будущем может возникнуть необходимость сооружения этого последнего рельсового пути, я нахожу, что постройка его в настоящее время, не принеся какой-либо существенной пользы краю, могла бы крайне неблагоприятно отразиться на успешности эксплуатации Закаспийской дороги, на которую затрачено столько средств и которая, как я уже докладывал выше ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, потребует в ближайшем будущем еще новых довольно значительных ассигнований из средств Государственного Казначейства.

Помимо бесспорной выгодности своей в экономическом и культурном отношении, железная дорога из Ташкента к Сибирской железной дороге может иметь и немаловажное стратегическое значение, так как с сооружением ее мы опояшем сплошным рельсовым кольцом на протяжении более 8.000 верст всю нашу юго-восточную сухопутную границу от Каспийского моря до Тихого океана.

В заключение, говоря о необходимости соединения Закаспийской железной дороги с остальной рельсовой сетью Империи, считаю долгом всеподданнейше доложить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, что Туркестанский Генерал-Губернатор генерал-лейтенант Духовской просил меня представить на ВЫСОЧАЙШЕЕ ВАШЕГО ВЕЛИЧЕСТВА благовоззрение ходатайство его о проведении в возможно близком будущем железной дороги из Ташкента в г. Чемкент.

С своей стороны, обязуюсь доложить, что линия Ташкент - Чемкент, протяжением около 115 верст, является началом обеих проектированных линий, т. е. как Алтайской, так и Оренбургской, и какое бы ни было избрано направление будущего пути, этот участок во всяком случае, должен составить его первое звено.

Водные пути Западной Сибири.

Из Семипалатинска я отправился далее на пароходе вниз по р. Иртышу.

До проведения Сибирской железной дороги реки Западной Сибири служили единственным удобным путем, по которому произведения страны могли доставляться в Европейскую Россию, а мануфактура и другие товары проникали в глубь Сибири. Наиболее важным торговым путем в этом отношении была система рек: Туры, Тобола, Иртыша, Оби и Томи, соединяющие оконечность Пермь-Тюменской железной дороги с торговым центром Западной Сибири - Томском.

Путь этот не потеряет своего значения и с проведением Сибирской железной дороги, так как, являясь прямым выходом к Архангельску через Пермь-Тюменскую и Пермь-Котласскую железные дороги и Северную Двину, он несомненно будет привлекать более дешевые и громоздкие товары, каковы: зерновые продукты и лес.

Вместе с тем самое направление рек Оби и Иртыша, перпендикулярное к Сибирской магистрали, делает их естественными подъездными путями к железной дороге. О том значении, которое эти реки уже теперь имеют в этом отношении, можно судить по нижеследующим данным, показывающим поступление грузов с рек на железную дорогу и обратно за прошлый 1897 год.

	В ОМСКЕ	В КРИВОЩЕКОВЕ	В ТОМСКЕ
Сдано грузов с железной дороги на реку.	288.000 п.	610.000 п.	704.000 п.
Принято грузов с пристаней на железную дорогу.	895.000	333.500	999.000

В будущем такое же значение крупного подъездного пути может приобрести и р. Томь, которая до сего времени считалась судоходной только до г. Томска, но в мае текущего года предпринятая помощником начальника Томского Округа путей сообщения, инженером Чернышовым, экспедиция, фактически доказала возможность доходить на пароходах, хотя бы во время половодья, до Кузнецка - центра богатого Алтайского Горного Округа.

Особенно важное значение в качестве подъездного пути к Сибирской железной дороге имеет р. Иртыш, которая на всем своем протяжении от Китайской границы до впадения в Обь (около 3.500 верст), протекает по местности, вполне пригодной для культуры и обильной лесами и минеральными богатствами. В нижнем течении своем от Омска до впадения в Обь, Иртыш орошает сравнительно густо населенную местность, с развитым скотоводством и хлебопашеством и до сих пор еще богатую лесом. На этом участке он весьма многоводен и доступен в течение всего лета глубокосидящим пароходам. Выше Омска до Семипалатинска, Иртыш протекает по гораздо менее населенной стране. В недавнее время здесь, верстах в 100 от реки, найдены большие залежи каменного угля, серебряной и медной руды, для эксплуатации каковых образована уже крупная частная компания, которая в самом близком будущем должна приступить к разработке рудников и к постройке небольшой железнодорожной ветви от берега Иртыша к копям. Если дело это станет на твердую почву, то помимо минерального топлива для пароходов и для Сибирской железной дороги, он будет давать на реку немалое количество грузов в виде каменного угля и кокса, который должен направляться через Тюмень на Уральские заводы, до сих пор еще работающие на древесном топливе. От Омска до Павлодара Иртыш продолжает быть доступным глубоко сидящим пароходам в продолжение всей навигации, выше же Павлодара есть несколько перекатов, благодаря которым пароходы с значительной осадкой доходят до Семипалатинска только в течение мая и июня, позже же эта часть реки доступна только пароходам с осадкой не более 4 - 5 четвертей.

Выше Семипалатинска Иртыш до сих пор считался совершенно непригодным для судоходства и служил только для сплава, но в августе прошлого года начальнику Томского Округа инженеру путей сообщения, барону Аминову удалось, несмотря на низкую воду, проникнуть на пароходе до озера Нор-Зайсан и выше, по притоку последнего Черному Иртышу, вплоть до Китайской границы. Он мог бы подняться и выше в пределы Китайской Империи, но его удержало опасение противодействия со стороны местных жителей и Китайских властей.

Насколько можно судить по одному рейсу, есть основание полагать, что Иртыш доступен для судоходства на всем своем протяжении при условии, конечно, изучения и надлежащей обстановки фарватера.

Установление пароходства на верховьях Иртыша имело бы, по моему мнению, большое государственное значение, так как позволило бы нам завладеть торговлей богатой Китайской провинции «Кобдо», которая и теперь уже отпускает товаров в Россию на сумму около 4 милл. руб.,

и в свою очередь, получает из России на сумму до 2½ милл. рублей. В виду этого, казалось бы, было весьма желательно предпринять подробное изучение верхнего течения Иртыша и в случае если возможность судоходства по этой части реки подтвердится, принять меры к установлению пароходного сообщения на всем протяжении Иртыша.

Сибирская железная дорога.

Во время пребывания моего в г. Омске я ознакомился с положением работ на Западно-Сибирской и на Средне-Сибирской железных дорогах. На Средне-Сибирской дороге, ко времени моего проезда, рельсы были уложены до 825 версты, считая от Красноярска, так что до р. Иркута, от которой начинается Лиственичная ветвь Забайкальской железной дороги, оставалось всего 177 верст. В настоящее время, по последним сведениям, осталось уложить всего около 70 верст, и таким образом в первых числах августа укладка рельсов на всем протяжении Средне-Сибирской железной дороги будет окончена. Постройка мостов, устройство водоснабжения и балластировка пути идут также настолько успешно, что можно с достаточным основанием рассчитывать на то, что к 1 января будущего года удастся открыть на дороге правильное движение, хотя через Енисей все еще будет продолжаться переправа зимой по льду, так как мост через эту реку будет готов только в течение будущего 1899 года.

На Западно-Сибирской железной дороге продолжаются работы ро увеличению пропускной способности дороги, на что в текущем году уже ассигновано 2.028.550 р., а также начаты работы по замене балласта на тех участках, где при постройке положен был местный балласт неудовлетворительного качества и по замене деревянных мостов железными или каменными.

На некоторых станциях приступлено к постройки дополнительных крытых платформ и пакгаузов для зерна, но недостаток помещений для грузов, а равно и теснота в пассажирских зданиях дают себя сильно чувствовать и возбуждают сильные нарекания пассажиров и грузоотправителей.

Залежи хлеба на Западно-Сибирской железной дороге уменьшились с зимы весьма незначительно и в конце мая все еще достигали 6.500 вагонов. Затруднение, которое встречает дорога при вывозе такого большого количества груза, объясняется, как я уже докладывал ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, не только малой пропускной способностью дороги, но и недостаточностью выхода представляемого Самаро-Златоустовской жел. дорогой.

Движение по этой последней настолько напряжено, что в графике ее не остается места для рабочих поездов.

Между тем, в виду настоятельной необходимости произвести в течение настоящего летнего рабочего периода некоторые работы по усилению дороги, Министерство Путей Сообщения вынуждено было изменить нормы обмена вагонов Самаро-Златоустовской с другими дорогами и сократить по ней коммерческое движение, что в свою очередь, не могло не отразиться неблагоприятным образом на успешности вывоза залежей с Западно-Сибирской железной дороги и может вызвать дальнейшее их увеличение.

В виду этого, является неотложная необходимость создать новый выход для Сибирских грузов до поступления их на Самаро-Златоустовскую дорогу и таким выходом, по моему мнению, должен быть путь на Тюмень – Пермь – Котлас – Архангельск.

Придавая очень важное значение этому пути, я обратил особое внимание на то, в какой мере он по своему состоянию может удовлетворить тем требованиям, которые к нему будут предъявлены в ближайшем будущем.

Путь на Тюмень – Пермь – Котлас – Архангельск.

Первым недостатком этого пути, могущим весьма сильно затруднить движение по нем грузов, является обилие перекатов на рр. Туре и Тоболе.

В течение последних четырех лет на реках этих производится землечерпание, но достигнутые им результаты являются недостаточными, раз система рек Иртыша, Туры и Тобола призвана быть первым звеном в главном пути, по которому направятся Сибирские хлебные грузы в Архангельск.

Поэтому я, с своей стороны, полагаю необходимым безотлагательно приступить, по надлежащем изыскании, к коренному улучшению названных водных путей.

Переходя затем с водной системы Иртыша, Туры и Тобола на Пермь-Тюменскую железную дорогу, я, при осмотре этой линии, главным образом имел целью выяснить, насколько она, по пропускной своей способности и по своему состоянию, способна выдержать перевозку сибирских грузов, которые двинутся этим путем.

В виду того, что Пермь-Тюменская дорога пересекает Урал, я опасался, что пропускная ее способность окажется недостаточной на горном ее участке, но подробный осмотр этой дороги выяснил, что она построена прекрасно и проведена с большим знанием дела, так что в самый кратчайший срок и с небольшими затратами, она может быть приведена в такое состояние, при котором она на первое время вполне будет удовлетворять своему транзитному назначению. В настоящее время, по соглашению с Министром Финансов, мною уже сделаны распоряжения о производстве работ по усилению пропускной способности этой дороги.

С Пермь-Тюменской я перешел на строящуюся Пермь-Котласскую железную дорогу, долженствующую служить главным связывающим звеном между Сибирью и Севером Европейской России.

Пермь-Котлассая железная дорога.

На дороге этой, общее протяжение которой 812 верст, исполнено более 90% земляных работ; рельсовый путь укладывается с четырех концов от Камы у Перми, от Вятки в обе стороны Котласа к югу.

На участке Пермь-Вятка осталось уложить около 35 верст, а на участке Вятка-Котлас менее 90 верст. Проезжая вдоль линии, я сделал всего немногим более 120 верст на лошадях, а остальное пространство проехал в поезде. Забалластировано в настоящее время всего 391 версты. Станционные и путевые здания частью окончены вчерне, частью находятся в работе. Водоснабжение устанавливается и по-видимому, особого затруднения при устройстве его не встретится. Все деревянные мосты и большая часть небольших железных, которых на дороге, благодаря болотистому характеру местности, довольно много, окончены или будут готовы к проходу укладки; задержкой будут служить только мосты через рр. Каму и Вятку.

Для первого из них все 9 кессонов опущены, два пролета из восьми собраны и в настоящее время производится каменная кладка опор моста и строятся подмости для сборки третьего пролета. Для моста через Вятку опущены все 5 кессонов и начата сборка первого пролета. К первому ноября текущего года путь на всем протяжении Пермь-Котласской дороги будет уложен, за исключением мостов через Каму и Вятку, из которых первый будет окончен к 1 апреля, а второй к 1 января будущего года. Последнее обстоятельство не может, однако, послужить препятствием к установлению движения по дороге с правого берега Камы до Котласа в зиму этого года, так как через р. Вятку будут уложены рельсы по льду и таким образом единственным перерывом в сообщении по всей Пермь-Котласской дороге будет служить р. Кама, через которую, вследствие быстрого течения и недостаточной толщины льда, нельзя будет устроить переправы по льду, а придется перевозить грузы с одного берега на другой гужем.

Северная Двина.

Из Котласа я спустился на пароходе по Двине, являющейся последней частью будущего Сибирско-Архангельского пути. Река эта настолько многоводна, что не может представить каких-либо затруднений для судоходства и нуждается лишь в правильной обстановке.

На эту сторону дела я обратил еще внимание в бытность мою в Северной Двине летом 1896 г., предвидя то значение, которое этот водный путь должен приобрести в будущем, и тогда же мною приняты были меры для надлежащей обстановки этой реки, о чем я имел в свое время счастье докладывать ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ.

В настоящее время, все наиболее трудные места фарватера уже обставлены и дальнейшее увеличение обстановки как дневной, так и ночной продолжается.

Из выправительных работ по Северной Двине придется только принять меры к приближению фарватера реки к Котласскому берегу и обеспечить устраиваемые пристани от обмеления.

Проехав, таким образом, по всему пути от Иртыша до Архангельска, я вынес убеждение, что путь этот призван иметь первостепенное значение в деле вывоза Сибирских грузов за границу.

В виду этого, главное внимание должно быть, по моему мнению, обращено на приведение этого пути во всех его частях в соответствие с теми требованиями, которые к нему будут предъявлены, и вместе с тем то значение, которое путь этот несомненно может приобрести в ближайшем будущем, дает, я полагаю, возможность с меньшей поспешностью озабочиваться сооружением соединительной ветви от Вятки к общей сети Европейской России.

Гораздо большее значение в этом отношении я придаю сооружению железнодорожного пути от Кургана к одной из станций Пермь-Тюменской дороги, который обеспечивал бы подвоз Сибирских грузов в Котлас не только во время навигации, но и в течение зимних месяцев.

Подвозимое из Сибири зерно будет дожидаться открытия навигации по Северной Двине в Котласе, где с этой целью возводятся управлением по постройке дороги обширные склады, вместимостью около миллиона пудов; кроме того, уже теперь имеются частные предприниматели, которые выражают желание построить в Котласе свои склады и даже элеваторы.

Находя, что отвлечение хлебных грузов с Западно-Сибирской железной дороги на Пермь-Котласскую является в высшей степени желательным, не только с точки зрения облегчения Западно-Сибирскои дороге дела перевозки огромного количества зерна, но и с целью освобождения рынков Европейской России от наплыва сибирского хлеба, действующего угнетающим образом на цены, я с своей стороны, признавал бы весьма целесообразным всеми зависящими мерами поощрить вывоз Сибирского хлеба этим путем.

По собранным на месте данным, отправка хлебных грузов из Сибири в Лондон через Тюмень-Пермь-Котлас-Архангельск, не смотря на перегрузку и на необходимость хранения этого хлеба в течение года в складах в Котласе, будет на 10 копеек на пуд дешевле, нежели при отправке того же хлеба в Западную Европу через порты Балтийского моря.

Таким образом, выгодность направления сибирского хлеба за границу через Белое море является бесспорной и для привлечения хлебных грузов в этом направлении необходимо только создать известные удобства перевозки и хранения и преодолеть некоторую косность и рутину наших русских хлебных торговцев.

Архангельск.

Архангельский порт, являющийся конечным пунктом Сибирско-Архангельского пути, по естественным своим условиям, будучи расположен на Северной Двине в 70 верстах от моря, по своим размерам и по глубине вполне отвечает всем требованиям крупной экспортной торговли. Единственным недостатком его является отмель, которую река образует перед самым Архангельском и бар в устье Двины. В обоих этих местах прорыты каналы и землечерпанием в настоящее время поддерживается глубина в 20 ф., дающая возможность прохода судам с осадкою в 18 фут.

Глубина этих каналов, достаточная при современном грузообороте Архангельска, окажется слишком малой, раз порт сделается главным выходом для Сибирских грузов за границу.

Поэтому необходимо, казалось бы, ныне же приступить к углублению входа в Архангельский порт до 22 - 24 фут.

Московско-Ярославско-Архангельская железная дорога.

Из Архангельска я проехал до Ярославля по Московско-Ярославско-Архангельской дороге.

Проезжая по этой линии, я обратил особенное внимание на состояние пути, в виду тех неблагоприятных слухов, которые распространились в обществе касательно небезопасности проезда по этой железной дороге.

Несмотря на значительную скорость поезда, в котором я ехал, путь повсеместно оказался вполне устойчивым и в исправном состоянии. При тех трудных условиях, при которых происходило сооружение этой дороги и при полной не исследованности в геологическом отношении местности, по которой пролегал путь, некоторые временные несовершенства постройки были неизбежны. Но в настоящее время несовершенства эти исправлены и, кроме того, вдоль линии железной дороги все время производятся дополнительные исследования почвы, бурения и т. п.

Таким образом я считаю Московско-Ярославско-Архангельскую дорогу по состоянию ее пути столь же надежной, как и другие рельсовые пути облеченного типа в Европейской России.

Станционные и гражданские сооружения по удобству и целесообразности устройства лучше многих таких же сооружений в центральной России и вполне отвечают местным естественным и климатическим условиям. Коммерческое движение на дороге до сих пор еще незначительно, но оно несомненно увеличится с возрастанием грузооборотов Архангельского порта и с развитием его экспортной торговли.

Ярославль-Рыбинск.

Из Ярославля я на пароходе проехал до Рыбинска. Пребывание мое в Ярославле совпало с постановлением городского управления ходатайствовать об устройстве затона для зимней стоянки судов у Ярославля.

По существу дела ходатайство это заслуживает удовлетворения в виду того, что устройство такого рода зимней стоянки судов может оказаться весьма полезным для всего торгового судоходства на верхнем плесе Волги.

В этом году вода на Волге стоит хорошая; ни разу не было сколько-нибудь существенных задержек в движении судов, так что в общем навигацию этого года следует считать весьма благоприятной.

Из Рыбинска я вернулся 1-го сего июля в Петербург.

Сделанный мною осмотр путей сообщений, произвел на меня в общем вполне благоприятное впечатление. Хотя в течении моего объезда я заметил ряд мелких недостатков в постройке и в эксплуатации наших железных дорог и водяных путей, но эти несовершенства, - неизбежные в столь крупном деле, - легко устранимы и не могут иметь существенного влияния на успешную деятельность нашей рельсовой и водяной сети.

Единственным обстоятельством, внушающим мне весьма серьезные опасения, является ежегодное увеличение грузового и пассажирского движения по нашим рельсовым путям.

Как я уже неоднократно докладывал ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, быстрый экономический и культурный рост нашего отечества застал наши железные дороги в состоянии, далеко не подготовленном для исполнения предъявленных к ним требований.

Несмотря на усиленную работу наших железных дорог и на весьма крупные затраты из средств государственного Казначейства, которые были сделаны за последние годы для усиления пропускной и провозной способности нашей рельсовой сети, дороги наши с большим трудом могут удовлетворить предъявляемым к ним, - ежегодно возрастающим, - требованиям со стороны промышленности и торговли.

Одним из обстоятельств, весьма существенно препятствующим более успешной деятельности наших железных дорог, является неисправность в доставлении принятых на себя заказов нашими отечественными железоделательными заводами.

Будучи обязаны своим возникновением и дальнейшим преуспеянием заботам Правительства, наши железоделательные заводы до сего времени еще не усвоили себе необходимой в сем деле исправности и посему, будучи по своему оборудованию, не в состоянии удовлетворить полностью

потребности железных дорог в паровозах и подвижном составе, заводы эти не выполняют своевременно даже принятых ими на себя заказов.

Так в текущем году - по имеющимся в настоящее время данным, русскими заводами будет не доставлено по заказам прошлого года более 2.000 товарных крытых вагонов, 1.200 платформ и около 300 цистерн для перевозки нефти; что же касается паровозов, то из общего числа заказанных и долженствующих поступить на линии в этом году, около 100 паровозов совершенно не будут доставлены.

Такая неисправность заводов, усугубляющая и без того уже затруднительное положение наших железных дорог в отношении своевременной перевозки грузов, заставляет меня с опасением ожидать периода усиленных осенних перевозок, ибо при недостаточной вообще пропускной и провозной способности наших железных дорог, вышеуказанное промедление в доставке столь значительного числа паровозов и вагонов может иметь крайне неблагоприятные последствия, вызвав образования залежей хлебных, угольных и иных грузов.

Вопрос о надлежащем, в техническом отношении, оборудовании нашей рельсовой сети имеет, по моему глубокому убеждению, первостепенное значение, ибо только при условии обеспечения надлежащей пропускной и провозной их способности, наши железные дороги могут принять на себя ответственность за своевременную и исправную перевозку пассажиров и грузов.

Вышеизложенное приемлю долг всеподданнейше довести до ВЫСОЧАЙШЕГО ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА сведения.

Министр Путей Сообщения
Князь М. Хилков

Хилков М. Всеподданнейший доклад министра путей сообщения 17 июля 1898 года. [СПб., 1898]



Виадук через ущелье Заманлу на 129 вер. Из издания «Альбом видов и сооружений 1895-1907 гг. Железная дорога от Тифлиса до Персидской границы»



Смешанный железо-каменный виадук и вход в тоннель, вер. 131-ая. Из издания «Альбом видов и сооружений 1895-1907 гг. Железная дорога от Тифлиса до Персидской границы»

На протяжении многих лет своей жизни, князь Михаил Иванович Хилков, занимался решением вопросов благотворительности, оказывая помощь в различных общественных сферах и способствуя улучшению условий жизни многих людей. В годы Русско-турецкой войны 1877–78 гг. он в качестве уполномоченного Красного Креста заботился о попечении раненых и больных воинов на санитарном поезде №4 Государыни Цесаревны. Даже после ухода из жизни, его именем продолжала осуществляться благотворительная деятельность, о чем свидетельствует представленный материал.

Взаимно-благотворительный капитал служащих Канцелярии Главного Управления Российского Общества Красного Креста в память бывшего Председателя Главного Управления Статс-Секретаря князя М. И. Хилкова.

С 7 июня 1907 года по 8 марта 1909 года Председателем Главного Управления Российского Общества Красного Креста состоял Статс-Секретарь Его Императорского Величества князь М. И. Хилков. Движимый чутким к страданиям и нуждам ближнего сердцем князь Михаил Иванович за этот период времени вплоть до внезапной кончины своей все силы, всю свою редкую энергию отдавал горячо любимому им делу Красного Креста, которому и раньше он был не чужд, так как в разные периоды времени принимал участие в деятельности Красного Креста в качестве уполномоченного в русско-турецкую войну, а затем и члена Главного Управления. Яркою особенностью, отличавшею его всегда и на всех поприщах деятельности, были его простота в обращении и доступность для всех, очаровывавшие каждого, кто только имел случай входить с ним в общение. В Главном Управлении Российского Общества Красного Креста, например, он лично принимал просителей, то есть массу серых солдатиков, отставных нижних чинов, инвалидов и других малоимущих, нуждающихся в помощи Красного Креста. И зачастую, когда кто-нибудь из несчастных не удовлетворял условиям для получения помощи от Красного Креста, князь, по возможности незаметно от окружающих, совал ему в руку несколько рублей из собственных средств. Бывший Министр Путей Сообщения, Статс-Секретарь, князь Рюрикович, стоявший на высших ступенях иерархической лестницы, он до конца дней довольствовался изумительно малым в отношении лично себя, своего комфорта и удобств и всегда был необыкновенно добр и внимателен ко всем, имевшим к нему просьбу или дело.

После внезапной кончины князя Михаила Ивановича, последовавшей 8 марта 1909 года, служащие Канцелярии Главного Управления, памятуя доброе его к ним отношение, пожелали увековечить имя высокочтимого князя каким либо добрым делом и образовали с разрешения Главного Управления Российского Общества Красного Креста, одобренного Августейшею Покровительницею Общества Ее Императорским Величеством Государынею Императрицею Мариею Федоровною, особый взаимно-благотворительный капитал имени бывшего Председателя Главного Управления Статс-Секретаря князя М.И. Хилкова.

Основанием этому капиталу послужил небольшой фонд, образовавшийся из взносов «в отмену визитов», а главное единовременные пожертвования и периодические отчисления из содержания служащих. В настоящее время, на 1 января 1916 года, в капитале числилось гарантированных Правительством процентных бумаг на 2.350 р. нарицательных и наличных денег 74 р. 91 к.

Целью капитала является оказание пособий наиболее нуждающимся служащим Канцелярии Главного Управления, а также лицам, служившим в сей Канцелярии, и семьям умерших лиц обеих категорий.

Нормируется же этот фонд утвержденными Главным Управлением, помещаемыми ниже, особыми правилами.

Согласно этим правилам, чтобы стать участником капитала, надо: 1) или вносить каждое Рождество и Пасху какую-либо сумму, хотя бы самую малую, напр., 1 копейку, но делать это каждый названный праздник, 2) или внести единовременно не менее 10 р., 3) или отчислить из жалованья отдельными взносами также не менее 10 р., вперед заявив, сколько будет всего внесено.

Участие по первому способу, очевидно, ни для кого не может быть обременительным, так как в сущности не требует денежных жертв, сколько-нибудь ощутимых, а нужно только доброе желание и память о фонде каждый раз, что получается награда.

За истекшие 6 лет существования капитала выдано 11 пособий на общую сумму 475 р. в размере от 20 р. до 75 р. каждое. Все пособия выданы только на удовлетворение крайней нужды, и были случаи, когда на выданные деньги удавалось накормить семьи бывших служащих, три дня ничего не евшие, и согреть детей, живших зимою при 20-ти-градусных морозах на чердаке летнего холодного помещения, ничем не отапливаемого за неимением у родителей на что купить дрова.

Не одна слеза осушена уже за счет капитала имени князя Хилкова, а с течением времени все шире и шире будет оказываться помощь именем князя.

Таким образом добро, которое так часто и так много творил князь Михаил Иванович при жизни, будет всегда продолжаться и после его смерти его именем за счет настоящего капитала.

1 января 1916 года.

Утверждены Главным Управлением Российского Общества' Красного Креста 24 сентября 1909 г. и одобрены Ее Императорским Величеством Государыней Императрицею Мариею Федоровною, Августейшею Покровительницею Общества, 26 января 1910 г.

ПРАВИЛА

взаимно благотворительного капитала служащих Канцелярии Главного Управления Российского Общества Красного Креста в память князя М. И. Хилкова.

1. По желанию служащих Канцелярии Главного Управления Российского Общества Красного Креста из добровольных их взносов образуется особый капитал в память бывшего Председателя Главного Управления князя М. И. Хилкова под наименованием: «Взаимно-благотворительный капитал служащих Канцелярии Главного Управления Российского Общества Красного Креста в память бывшего Председателя Главного Управления Статс-Секретаря князя М.И. Хилкова».
2. Означенный в п. 1 капитал составляется из а) добровольных взносов служащих Канцелярии Главного Управления взамен визитов в дни Нового Года и Св. Пасхи; б) единовременных добровольных отчислений из жалованья; в) пожертвований и случайных поступлений. К этому же капиталу присоединяется имеющаяся ныне сумма, образовавшаяся от взносов в отмену визитов за прежнее время.
3. Суммы, поименованные выше под лит. б и в, равно как и сумма, образовавшаяся от взносов в отмену визитов за прежнее время, составляют неприкосновенный фонд, к которому причисляется ежегодно ½ поступлений, поименованных под лит. А.
4. Остальные 2/3 поступлений, поименованных под лит. а п. 2, а также проценты неприкосновенного фонда (п. 3) расходуются на выдачу пособий наиболее нуждающимся служащим Канцелярии Главного Управления и семьям умерших служащих, а также бывшим служащим и их семьям.
5. Назначение пособий и управление суммами взаимно-благотворительного капитала возлагается на комиссию из 5 лиц, избираемых из числа служащих в Канцелярии Главного Управления, сроком на один год, закрытыми записками. Избранными считаются лица, получившие абсолютное большинство голосов, но для действительности избрания требуется участие в голосовании не менее 3/4 всех служащих, пользующихся правом голоса в делах взаимно-благотворительного капитала. Комиссия избирает из своей среды председателя. Решения комиссии постановляются большинством голосов, при чем голос председателя дает перевес. Для действительности решений комиссии требуется присутствие не менее трех лиц, в том числе председателя.

Примечание. Правом голоса в делах взаимно-благотворительного капитала пользуются только служащие Канцелярии Главного Управления, участвующие взносами в этом капитале (п. 2 а) или сделавшие в его пользу единовременное отчисление из жалованья или пожертвование не менее 10 р. (п. 2 б и в).

6. Вопросы об изменении назначения взаимно-благотворительного капитала или вообще об изменении настоящих правил подлежат решению всех служащих, пользующихся правом участия в делах взаимно-благотворительного капитала (п. 5 прим.). Сверх того на решение совокупности служащих могут быть вносимы и другие вопросы, для чего требуется особое постановление комиссии (п. 5) или подача председателю комиссии заявления, подписанного не менее чем 1/3 служащих пользующихся правом голоса в делах капитала.
7. Вопросы, вносимые на решение служащих (п. 6), решаются простым большинством голосов, посредством подачи закрытых записок, но для действительности решений требуется участие в голосовании не менее 3/4 всех служащих, пользующихся правом голоса в делах капитала. Для решения же вопросов об изменении назначения взаимно-благотворительного капитала или о производстве расходов, не входящих в круг задач, определяемых настоящими правилами, требуется большинство 5/6 общего числа лиц, участвующих в голосовании.
8. Суммы взаимно-благотворительного капитала хранятся в кассе Главного Управления Российского Общества Красного Креста, но Главное Управление не принимает никакой ответственности за порядок расходования этих сумм. Если хранение сумм взаимно-благотворительного капитала в кассе Главного Управления будет впоследствии признано почему-либо нежелательным, то таковые суммы должны быть, по требованию Председателя Главного Управления, обращенному к председателю комиссии (п. 5), взяты из кассы.
9. Все сношения Главного Управления по делам взаимно-благотворительного капитала производятся с председателем комиссии (п. 5).

Взаимно-благотворительный капитал служащих Канцелярии Главного Управления Российского Общества Красного Креста в память бывшего председателя Главного Управления статс-секретаря М. И. Хилкова. - [Санкт-Петербург]: Гос. тип., [1916].

Памятник Михаилу Ивановичу Хилкову был установлен на территории Музея железных дорог России и торжественно открыт 1 ноября 2022 года. Увидеть министра путей сообщения и познакомиться с его послужным списком можно и в одном из исторических залов экспозиции музея.



Князь М.И.Хилков с чинами Министерства путей сообщения. Начало XX в.



*Памятник М.И. Хилкову на территории Музея железных дорог России.
Проект скульптора А.М. Таратынова и архитектурной мастерской М.В. Корси.
Фото Виктор Казарин. 2022 г.*

СОДЕРЖАНИЕ

Князь М. И. Хилков 2
Страничка из воспоминаний 7
Князь Михаил Иванович Хилков 10
Материалы к истории учреждения профессионального праздника железнодорожников в России:
На вокзале Николаевской дороги 20
Празднование 25 июня с. г. в С.-Петербурге 21
5-е июня 1898 г. в г. Верном 27
Всеподданнейший доклад министра путей сообщения 17-го июля 1898 года: 37
Порты Черного моря 37
Закавказская железная дорога 39
Кахетинская железная дорога 40
Тифлис-Карсская железная дорога 41
Изыскания по сооружении ветки на Эривань 41
Закаспийская железная дорога 42
Самарканд-Андижанская железная дорога 43
От Ташкента дл Семипалатинска 45
Водные пути Западной Сибири 48
Сибирская железная дорога 50
Путь на Тюмень – Пермь – Котлас – Архангельск 51
Пермь-Котлассая железная дорога 52
Северная Двина 52
Архангельск 54
Московско-Ярославско-Архангельская железная дорога 54
Ярославль-Рыбинск 55
Взаимно-благотворительный капитал служащих Канцелярии Главного Управления Российского Общества Красного Креста в память бывшего Председателя Главного Управления Статс-Секретаря князя М. И. Хилкова. 1916 58

