

## Министр М.И. Хилков в истории российской провинции рубежа XIX–XX веков: по материалам Вятской губернии

М.С. Судовиков

Кировская областная научная библиотека им. А.И. Герцена,  
г. Киров  
Вятский государственный университет,  
г. Киров  
region@herzenlib.ru

### Аннотация

В статье рассматриваются биографические аспекты и служебная деятельность министра путей сообщения России Михаила Ивановича Хилкова (1834–1909). Будучи представителем известного княжеского рода, пройдя военную службу, он стал активным деятелем эпохи великих реформ Александра II – участвовал в проведении крестьянской реформы в Тверской губернии. В дальнейшем получил опыт железнодорожного строительства и работы в Америке и Европе, служил в англо-американской компании по постройке Трансатлантической железной дороги. Вернувшись в Россию, участвовал в железнодорожном строительстве, занимая высокие должности, а в апреле 1895 г. был назначен министром путей сообщения. Особое внимание обращается на постройку Пермь–Котласской железной дороги через Вятскую губернию, приезд в июне 1898 г. М.И. Хилкова в Вятскую губернию. Автор заключает, что железнодорожное строительство, связанное с деятельностью министра Хилкова, явилось знаковым событием в экономических преобразованиях российских губерний.

### Ключевые слова:

Россия, США, Болгария, М.И. Хилков, С.Ю. Витте, железнодорожное строительство, Пермь–Котласская железная дорога, Вятская губерния, Вятская городская дума

Государственный деятель, министр путей сообщения России в 1895–1905 гг. Михаил Иванович Хилков (1834–1909), родившийся в Тверской губернии, принадлежал к русскому княжескому роду, который восходил к стародубской ветви Рюриковичей. Родоначальники династии именовались князьями Ряполовскими, а один из них – Иван Федорович (18-е колено от Рюрика) – в силу слабого здоровья получил прозвище Хилок, впоследствии трансформировавшееся в фамилию его потомков.

Предки М.И. Хилкова были удельными князьями, боярами, стольниками, окольными, воеводами, дипломатами, губернаторами и известными военными деятелями, участвовавшими в Ливонской войне, русско-турецких войнах, Отечественной войне 1812 г. и заграничных походах Рус-

## Minister M.I. Khilkov in the history of the Russian province at the turn of the XIX–XX centuries: based on the materials of the Vyatka Province

M.S. Sudovikov

Kirov Regional Scientific Library named after A.I. Herzen,  
Kirov  
Vyatka State University,  
Kirov  
region@herzenlib.ru

### Abstract

The paper examines the biographical aspects and official activities of the Minister of Railways of Russia Mikhail Ivanovich Khilkov (1834–1909). Being a representative of a well-known princely family and having completed military service, he became an active figure in the era of the great reforms of Alexander II – participated in the peasant reform in the Tver Province. Later, he gained experience in railway construction and work in America and Europe, served in the Anglo-American company for the construction of the Transatlantic Railway. After returning to Russia, he held high state positions, was involved in railway construction and finally appointed Minister of Railways in April 1895. In the paper, special attention is paid to the construction of the Perm–Kotlas railway through the Vyatka Province, the arrival of M.I. Khilkov in the Vyatka Province in June 1898. The author concludes that the railway construction associated with the activities of Minister Khilkov was a landmark event in the economic transformations of the Russian Provinces.

### Keywords:

Russia, the USA, Bulgaria, M.I. Khilkov, S.Yu. Witte, railway construction, Perm–Kotlas railway, Vyatka Province, Vyatka City Duma

ской армии 1813–1814 гг. Хилковы были внесены в пятую часть дворянских родословных книг Калужской, Московской, Тверской и Тульской губерний [1, с. 405–407].

Отец Михаила Ивановича – Иван Александрович Хилков – являлся офицером лейб-гвардии гусарского полка и был владельцем большого имения в с. Синево-Дуброво Бежецкого уезда Тверской губернии. В 1848 г. он отменил в своей вотчине телесные наказания для крепостных, заменив их штрафом или внеочередными работами. Обеспеченная семья дала своему сыну прекрасное начальное образование, приглашая в дом наставников-энциклопедистов [2, с. 186–187].

Тринадцатилетним юношей Михаил Хилков поступил на службу пажом к Высочайшему двору и через несколь-

ко месяцев, в сентябре 1848 г., был определен в Пажеский Его Императорского Величества корпус. В период обучения воспитанники корпуса считались причисленными к императорскому двору и несли обязанности караульной службы. Летом 1852 г. Михаил Хилков был возведен в придворный чин камер-пажа [3, с. 708]. Через год, после выпуска из корпуса, Михаил направляется на службу в лейб-гвардии Егерский полк, но в армии Хилков был недолго. В начале 1857 г. он оставил военную службу и под руководством своего наставника Э.Р. Циммермана продолжил заниматься самообразованием, которое вылилось в их совместное путешествие по Европе и Америке.

Описание этого путешествия Э.Р. Циммерман поместил в журнале «Русский Вестник» в выпусках за 1858–1859 гг., отметив, что «из разных способов путешествия, предпринимаемого с целью узнать край и его жителей, странствование пешком доставляет самый обильный материал для наблюдателя, и особенно справедливо это по отношению к Северной Америке» [4, с. 371]. Русским путешественникам пришлось ехать «по железной дороге только что начинающейся», узнать «как они здесь возникают», передвигаться на пароходе и воочию увидеть, кто такие американцы.

После возвращения жизнь Хилкова была связана со службой в Министерстве иностранных дел, затем эпоха великих реформ выдвинула его в мировые посредники, и Михаил Иванович участвовал в проведении крестьянской реформы 1861 г. Князь жил в знакомом с детства Бежецком уезде и видел то, как Россия раскрепощалась. По словам С.Ю. Витте, сам он «роздал большую часть своих земель крестьянам» [5, с. 324].

Переломные для России 1860-е гг. стали временем дальнейших исканий Михаилом Ивановичем и своего места в жизни. В 1864 г. он вновь покидает Россию и в Америке поступает на службу в англо-американскую компанию по постройке Трансатлантической железной дороги. Пройдя путь от рабочего и кочегара до помощника, а затем и старшего машиниста, в 1868 г. Хилков стал заведующим службой подвижного состава и тяги. Набравшись опыта, из Америки он перебрался в Европу, и около года работал на паровозном заводе в Ливерпуле, трудясь слесарем.

Связав свою жизнь с новым тогда видом транспортного сообщения – железной дорогой, в дальнейшем свои знания и опыт М.И. Хилков применял на родине. Во второй половине XIX столетия Россия уверенно вставала на путь капитализма, и многие экономические проблемы требовалось решать незамедлительно. Показательны цифры: в 1870 г. в России насчитывалось всего 10,7 тыс. км железных дорог, а в Англии в тот же период их длина составляла 25, США – 85,2, Германии – 18,7 тыс. км. [6, с. 83]. Отметим, что в тот период именно железные дороги являлись крупнейшей сферой вложения капитала в ведущих капиталистических странах, и в России с началом великих реформ Александра II создание сети железных дорог становилось одним из актуальнейших вопросов.

Вернувшийся из Америки и Европы «железнодорожный» князь М.И. Хилков назначается начальником тракции (тяги) на Курско-Киевской, затем – Московско-Рязанской железных дорогах. В период Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. он – уполномоченный Красного Креста при сани-

тарном поезде, а в 1880 г. командирован на Закаспийскую дорогу для осуществления руководства постройкой ветки на Кизил-Арват, и в этот же период Хилков назначается управляющим Закаспийской военной железной дорогой.

Новый поворот в судьбе князя произошел в конце 1882 г., когда он по приглашению болгарского правительства стал управляющим Министерства общественных работ, путей сообщения, торговли и земледелия. Начался «болгарский период» его жизни. «В Болгарии князь Х. пользовался завидною популярностью и значительно урегулировал возложенные на него многосложные функции», – писал современник, добавляя, «что дело приходилось иметь со страной, во внутреннем управлении которой царил хаос, к тому же еще не оправившейся от ужасов военных погромов» [2, с. 187]. После военного переворота, произошедшего в Болгарии в сентябре 1885 г., Михаил Иванович вернулся в Россию и продолжил службу на железной дороге.

В течение следующих 10 лет, будучи на руководящих должностях, он участвовал в дальнейшем строительстве Закаспийской военной железной дороги, в частности Самаркандского ее участка. В 1892 г., с переходом на службу в Министерство путей сообщения, Михаил Иванович был назначен директором от Министерства в правление Общества Привислинских железных дорог, затем был начальником Орловско-Грязской железной дороги. В 1893 г. стал начальником Самаро-Златоустовской железной дороги, исполнял должность главного инспектора железных дорог, а в самом начале 1895 г. был определен на должность управляющего Министерством путей сообщения.

В том же, 1895 г. министр финансов С.Ю. Витте предложил императору назначить князя М.И. Хилкова на должность министра путей сообщения. Для Витте было важно, что его выдвигенец «прекрасно знал железнодорожное дело, знал все, что касается паровозов и тракции, он был опытный железнодорожник, вообще был человек чрезвычайно воспитанный, человек высшего общества и по существу был хороший человек» [5, с. 326]. Назначение последовало 2 апреля 1895 г., Хилков стал министром [3, с. 709].

Его энергичная деятельность на посту министра способствовала подъему железнодорожного строительства в России, именно при министре М.И. Хилкове началось движение поездов по Великому Сибирскому пути (Транссибу). К 1898 г. железнодорожные магистрали охватывали 64 губернии Европейской России, восемь губерний Финляндии, семь областей Азиатской части страны [6, с. 271].

Весьма примечательно, что за период с 1893 по 1900 г. было построено 20,5 тыс. верст новых дорог, увеличивших железнодорожную сеть России на 70 %, что кардинально меняло ее промышленную географию, углубляя процессы капитализации. Одной из новых магистралей стала Пермь-Котласская железная дорога, пролегавшая через Вятскую губернию и ставшая детищем князя Хилкова. Значение этой дороги определялось целью развития экспортной торговли через Архангельск и важностью соединения Сибирской магистрали с севером страны для вывоза хлебной продукции.

Заинтересованность в строительстве железной дороги именно через Вятку деятели местного самоуправления сумели высказать и С.Ю. Витте, и Хилкову лично во время

своей поездки в Петербург в январе – феврале 1895 г. «для принесения верноподданнического поздравления Их Императорским Величествам с высокорадостным днем бракосочетания» [7, с. 24–33].

Представителей Вятской городской думы и делового мира губернии не устраивал тот факт, что по плану строительства «станция железной дороги назначалась у села Макарьевского, в четырех верстах от города, а мост чрез р. Вятку у дер. Перевоз, верстах в 18-ти от него» [7, с. 29]. Прямо в Петербурге председатель железнодорожной комиссии Вятской городской думы А.К. Иванов составил записку «Железнодорожная линия Пермь–Котлас в отношении г. Вятки», которую поддержал и губернатор Ф.Ф. Трепов. Затем министр финансов С.Ю. Витте пообещал вятчанам «свое содействие в достижении устройства станции в городе, а моста под городом».

После этого была встреча с Хилковым и сенатором А.Н. Куломзинным, которые внимательно выслушали вятскую депутацию, «причем князь, – докладывал думе по возвращении в Вятку городской голова И.А. Сухов, – вполне согласился с моими доводами, что город должен пасть, если дорога его обойдет; оба приняли нашу записку и оба обещали полное свое содействие при разрешении этого вопроса» [7, с. 31]. Как следовало из доклада Сухова, решение всех этих вопросов заняло у него 42 дня командировки в столицу, и результатом стало строительство линии именно через Вятку.

Один из следующих эпизодов встречи вятчан с М.И. Хилковым связан уже непосредственно со строительством Пермь–Котласской железной дороги.

Летом 1898 г. в прессе сообщалось, что «около 20 июня в Вятскую губернию приедет [господин] министр путей сообщения князь Хилков. [господин] начальник губернии выедет в Глазов на встречу» [8, с. 7]. Так оно и произошло. Вечером 20 июня М.И. Хилков со свитой и в сопровождении железнодорожников прибыл в Вятскую губернию на поезде из Перми. Губернатор Н.М. Клингенберг встречал министра на вокзале уездного вятского города Глазова. После короткой остановки, пообщавшись с депутациями от города и уездного земства и осмотрев станционные сооружения, министр вместе с губернатором отправился на поезде в Вятку и прибыл сюда утром 21 июня [9, с. 5].

Приезд в губернский город М.И. Хилкова стал для региона важным событием, к которому готовились заранее. За месяц до приезда министра, 19 мая 1898 г., на заседании Вятской городской думы было решено образовать «особую комиссию» из гласных думы для составления программы приветствия высокого гостя и обстоятельной докладной записки «о нуждах города для вручения ее его сиятельству» [10, с. 97–98]. В комиссию вошли 12 гласных, среди которых были известные местные предприниматели и общественные деятели – Т.Ф. Булычев, Я.Ф. Тырышкин, И.И. Лаптев, П.П. Клобуков, Я.И. Поскребышев, А.А. Прозоров, П.А. Шуравин, И.А. Чарушин и др.

Через месяц, 19 июня 1898 г., состоялось чрезвычайное заседание городской думы, на котором комиссия представила результаты своей работы. Был озвучен проект докладной записки для М.И. Хилкова. «Имея счастье приветствовать в своем городе в лице Вашем первого министра

путей сообщения, посетившего наш удаленный город, Вятская городская дума позволяет себе воспользоваться этим благоприятным для нее случаем, чтобы лично высказать Вашему сиятельству о тех, связанных с развитием местных путей сообщения, нуждах города, удовлетворение которых при ничтожных собственных средствах представляется без посторонней помощи для города невозможным и, с другой стороны, без удовлетворения этих нужд может замедлиться экономическое развитие как самого города, так и всего Вятского края», – говорилось в начале записки [10, с. 128].

Далее члены комиссии обстоятельно изложили имеющиеся проблемы и заявили о необходимости строительства подъездной железной ветки, которая соединяла бы речные пристани со станцией г. Вятки, об улучшении и изменении у города фарватера и укреплении на средства казны берега р. Вятки, о замощении городских улиц до вокзала Пермь–Котласской железной дороги, о «бесплатной или удешевленной перевозке по линии Пермь–Котласской дороги камня для замощения городских улиц», о важности для города нахождения в нем железнодорожно-го управления.

Решение всех этих вопросов должно было позитивно отразиться на экономическом и культурном развитии губернского города, и, кроме того, как указывалось в заключительной части записки, «... Вятская городская дума надеется, что Ваше сиятельство не изволите усмотреть в них (нуждах города. – М.С.) чего-либо преувеличенного; почти все эти нужды тесно связаны с интересами и самого железнодорожного ведомства; удовлетворением их Министерством путей сообщения только теснее свяжет интересы общегосударственные с интересами местно общественными» [10, с. 132]. Текст записки с некоторыми дополнениями получил одобрение со стороны думы.

На том же заседании думы состоялись выборы «особой депутации» для подачи докладной записки министру, было поручено «избранной депутации приветствовать [господина] министра путей сообщения по прибытии его в г. Вятку на железнодорожном вокзале и поднести ему от имени города хлеб и соль», а также на память о посещении М.И. Хилковым Вятки предполагалось «поднести ему альбом видов города Вятки в деревянном каповом футляре» [10, с. 126–128].

В день визита, воскресным утром, на вокзале г. Вятки министерский поезд встречали местные чиновники во главе с вице-губернатором Н.Н. Новосельским, городской голова Я.И. Поскребышев с депутацией, земские деятели, железнодорожники, «а также много публики» [9, с. 5].

В первые минуты пребывания в Вятке министра М.И. Хилкова к нему обратился городской голова: «Имею честь, – начал он, – от лица Вятской городской думы приветствовать Ваше сиятельство с прибытием в наш город. Почитаю себя счастливым выразить перед Вашим сиятельством чувства глубокой радости всего городского населения по случаю прибытия столь редкого и дорогого гостя. Ваше сиятельство являетесь первым министром путей сообщения, посетившим наш город. В этом посещении население видит милостивое внимание своего монарха к городу и к его нуждам. Позвольте просить Ваше сиятельство принять хлеб-соль от Вятского городского общества» [9, с. 6].

В газетах уточнялось, что «хлеб-соль были поднесены на простом, но изящном каповом блюде местной работы. Солонка тоже каповая. На красивом фоне блюда выделяется надпись, сделанная из вкрапленных кусочков белого дерева, славянскими буквами: "Город Вятка", "Июнь 1898 г." В середине между этими надписями помещен герб города Вятки. Блюдо было покрыто полотенцем, вышитым в Вятском женском монастыре» [9, с. 6]. Министра таким образом познакомили и с вятским капокорешковым промыслом, и рукоделием местных монашек-мастериц. Герб г. Вятки подчеркивал территориальную принадлежность изделий.

У поезда же была вручена и докладная записка с описанием транспортных потребностей города, и Михаил Иванович тут же дал ответ на нее, поскольку через губернатора был уже знаком с ее содержанием.

Министр поддержал идею о соединении рельсовым путем вятских пристаней с железной дорогой и дал поручение управлению Пермь-Котласской железной дороги «провести необходимые изыскания и составить сметы». Разделил он и озабоченность городской думы относительно развития судоходства по р. Вятке, пообещав обратиться на этот вопрос «особое внимание», при этом М.И. Хилков отметил, «что им давно уже было обращено внимание на нашу реку, по его инициативе Вятка признана судоходною до Слободского». По поводу замощения улиц до вокзала министр не обещал «ничего положительного», но вдохновил присутствующих известием о решении вопроса о строительстве железной дороги «от Петербурга на Вятку, через Вологду» [9, с. 6].

Дальнейшая программа пребывания М.И. Хилкова предусматривала осмотр станционных сооружений, посещение епископа, беседу с вице-губернатором, завтрак на квартире губернатора с присутствием начальников всех губернских правительственных учреждений, городского головы, земских деятелей, представителей местного купечества. После завтрака в сопровождении начальника губернии министр путей сообщения посетил Александро-Невский собор, затем осмотрел недавно возведенный памятник Александру III, располагавшийся вблизи этого собора; побывал в мужском монастыре, где приложился к раке над мощами преподобного Трифона Вятского; посетил Александровский сад – «здесь Его сиятельство с ротонды и балкона в летнем помещении клуба осматривал реку» [9, с. 6]. Михаил Иванович попросил фотографа снять несколько видов р. Вятки и пристани.

Визит в Вятку министра Хилкова завершился вечером. Газеты сообщают читателям, что «г[осподин] министр вместо предположенных 5 часов в г. Вятке пробыл более 12 часов» [11, с. 6]. Далее М.И. Хилков через Загарский перевоз, станции Опарино, Пинюг, Лузу проследовал в Котлас.

Но на этом вятские события 21 июня не исчерпывали себя. Министр путей сообщения с первых минут пребывания в губернском центре своим вниманием к местному обществу и нуждам города и региона, уже сделанными им конкретными шагами по развитию здесь железнодорожного транспорта и судоходства не мог оставить равнодушными городские власти. В день визита Михаила Ивановича, т.е. тогда же 21 июня 1898 г., созывается чрезвычайное заседание Вятской городской думы, на котором вслед за докладом городского головы Якова Ивановича Поскребыше-

ва о встрече министра и «сочувственном отношении» с его стороны к местным городским нуждам, желании помочь в их разрешении, дума единогласно постановила «избрать Его сиятельство князя Михаила Ивановича Хилкова почетным гражданином города Вятки» [12, л. 5 – 5 об.].

На том же заседании принимается еще два решения: «для увековечения же памяти о посещении Его сиятельством города Вятки Набережную улицу, идущую от реки Вятки во 2-ю часть города по берегу оврага, где проектировано провести железнодорожную ветку к пароходным пристаням, назвать улицу князя Хилкова» и «просить Его сиятельство принять на себя звание почетного гражданина г. Вятки и выразить свое согласие на название указанной выше улицы улицей князя Хилкова» [12, л. 5 об.].

На первый взгляд эти решения могут показаться несколько скорыми и эмоциональными, но отнюдь они не были безосновательными. Строительство железной дороги, развитие судоходства на Вятке меняли экономическую жизнь губернии с ее главным городом. Правительственные решения, связанные с позицией С.Ю. Витте и М.И. Хилкова, давали Вятской губернии и г. Вятке путевку в новую экономическую жизнь.

Одно только строительство Пермь-Котласской железной дороги привело к возведению в губернском городе «до 300 новых домов», сюда «явилося много приезжего люда», возросли доходы домовладельцев и ремесленников [10, с. 132]. Преимущества постройки железной дороги (постоянное движение по линии Пермь-Вятка-Котлас было открыто в 1899 г.) выражались и в развитии торговли. «Благодаря Пермь-Котласской железной дороге граждане города Вятки, имея в виду расширение торговых дел, построили вновь дома, для приезжающих номера, магазины и лавки для торговцев. Иногородние торговцы поспешили приехать в Вятку, заняли более десяти магазинов ...», – отмечал современник [13, с. 3].

Новые формы организации приобрело и судоходство по р. Вятке, получившее от М.И. Хилкова гарантии своего развития. В декабре 1901 г. был утвержден устав паевой компании – Вятско-Волжского пароходства, учредителями которого выступили купцы первой гильдии Т.Ф. Булычев, Я.Ф. Тырышкин и торговый дом «Наследники коммерции советника И.В. Александрова», ранее имевшие свои пароходства [14, с. 198–199].

Решение Вятской городской думы по вопросу о присвоении М.И. Хилкову почетного звания было поддержано верховной властью. 14 сентября 1898 г. император «соизволил на присвоение министру путей сообщения князю Хилкову звания почетного гражданина гор. Вятки <...> в знак искренней признательности городского общества за сочувственное отношение этого лица к нуждам города» [15, л. 8]. Получив известие об этом, М.И. Хилков отправил в Вятку на имя губернатора письмо, в котором просил выразить Вятской городской думе искреннюю признательность «за оказанную мне честь» [15, л. 10]. С.Ю. Витте был удостоен этого звания ранее, в июле 1895 г., за труды и заботы по решению вопроса о строительстве железной дороги от Перми до Котласа через г. Вятку [16, с. 324–325].

Что касается улицы князя Хилкова, вятский губернатор и городская дума предпринимали попытки получить раз-

решение на переименование улицы Набережной (сейчас ул. Горбачева в г. Кирове), но безуспешно. В одном из конфиденциальных документов, хранящемся в Петербурге в Российском государственном историческом архиве, сообщается, что министр внутренних дел распорядился «наименование улицы задержать» [12, л. 2].

Следующий раз М.И. Хилков побывал в Вятке 14 мая 1903 г. Это была короткая, утренняя остановка на станции во время поездки «частного характера». По сообщению «Вятских губернских ведомостей», министр «прибыл с особым поездом из Котласа», затем проследовал в Пермь и далее в Томск [17, с. 2]. Примечательно, что накануне этого события вятский городской голова Яков Поскребышев напомнил думе, что благодаря прежде всего М.И. Хилкову, проявившему внимательное и сочувственное отношение к городским нуждам, «окончательно решен вопрос об устройстве пристанской ветки и приступлено к укреплению правого берега реки Вятки против города» [18, с. 169–170].

Эти слова созвучны с мнением о Михаиле Ивановиче как о человеке «непоколебимой исполнительности» [2, с. 190]. Современников подкупали и его гуманность, и высокий профессионализм. «Князь хорошо помнит тяжелую, хотя и добровольную школу своей молодости – она-то и служит источником его сердечного отношения к нуждам мелкого железнодорожного люда. С удовольствием князь вспоминает о той поре, когда он служил машинистом; уже будучи министром, во время одной из своих поездок по России, добровольно заместил машиниста и провел поезд от станции до станции, доказав, что он и доныне в совершенстве помнит технику вождения поездов» [2, с. 190].

Хилков покинул пост министра путей сообщения в октябре революционного 1905 г. До самой кончины в 1909 г. его жизнь была связана с деятельностью в Государственном Совете, членом которого, назначенным к присутствию, он являлся. М.И. Хилков был и председателем, с 1907 г., Главного управления Российского общества Красного Креста – «снискал на этом поприще большую любовь и уважение» [19, с. 381].

Хотя порой и можно встретить неоднозначные оценки его деятельности в должности министра путей сообщения, тот же С.Ю. Витте упрекал Михаила Ивановича в слабости как государственного деятеля [5, с. 326], но очевиден и факт его подвижничества, кипучей энергии и желания служить обществу. О многом свидетельствовали и почетные звания, которых удостоивался М.И. Хилков. Помимо Вятки он был почетным гражданином городов Архангельска, Царицына, Поти, Иркутска, Темрюка, Жиздры, Устюга, Тихвина, Вологды, Череповца, Твери, Галича, Боровичей.

Поддержка Хилковым инициатив с мест, безусловно, способствовала развитию губерний и городов, укреплению их экономического потенциала в период бурного развития капитализма на рубеже XIX–XX столетий. Железнодорожное строительство в Вятской губернии, появление Пермь-Котласского транспортного узла, связанное с деятельностью М.И. Хилкова, явились знаковым событием в экономических преобразованиях и Русского Севера, и Приуралья.

### Источники и литература

1. Федорченко, В.И. Дворянские роды, прославившие Отечество: Энциклопедия дворянских родов / В.И. Фе-

дорченко. – Красноярск: Бонус; Москва: Олма-Пресс, 2001. – 464 с.

2. Князь Михаил Иванович Хилков, тайный советник, министр путей сообщения // Альманах современных русских государственных деятелей. – Санкт-Петербург, 1897. – С. 186–190.
3. Шилов, Д.Н. Государственные деятели Российской империи: Главы высших и центральный учреждений. 1802–1917: Биобиблиографический справочник / Д.Н. Шилов. – Санкт-Петербург: Дмитрий Буланин, 2001. – 830 с.
4. Циммерман, Э.Р. Путешествие по Америке / Э.Р. Циммерман // Русский Вестник. – 1859. – Т. XXIV. – Ноябрь. – Кн. 2. – С. 371–395.
5. Витте, С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 гг.: в 2-х т. Т. 1 / С.Ю. Витте. – Москва: Терра, 1997. – 352 с.
6. Соловьева, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А.М. Соловьева. – Москва: Наука, 1975. – 315 с.
7. Журналы Вятской городской думы за 1895 год. – Вятка, 1896. – 356 с.
8. Вятские губернские ведомости. – 1898. – № 45. – 10 июня.
9. Вятские губернские ведомости. – 1898. – № 49. – 24 июня.
10. Журналы Вятской городской думы за 1898 г. – Вятка, 1899. – 289 с.
11. Вятские губернские ведомости. – 1898. – № 50. – 27 июня.
12. Российский государственный исторический архив. – Ф. 1293. – Оп. 132. – Д. 6.
13. Клепиков, К.И. Заметки и впечатления старожила / К.И. Клепиков. – Вятка: тип. и хромофотогр. Маишеева, 1900. – 14 с.
14. Судовиков, М.С. Купечество Вятского края: от истоков до 1917 года / М.С. Судовиков. – Киров: ИД «Герценка», 2018. – 468 с.
15. Центральный государственный архив Кировской области. – Ф. 587. – Оп. 3. – Д. 364.
16. Почетные граждане города Вятки: Исторические портреты / сост., науч. ред. М.С. Судовиков. – Киров: НКО «Золотой фонд Вятки», КОУНБ им. А.И. Герцена, 2015. – 480 с.
17. Приложение к «Вятским губернским ведомостям». – 1903. – № 56. – 15 мая.
18. Журналы Вятской городской думы за 1903 год. – Вятка, 1903. – Т. 1. – 237 с.
19. Джунковский, В.Ф. Воспоминания: в 2-х т. Т. 1: записи прошлого / В.Ф. Джунковский. – Москва: Издательство им. Сабашниковых, 1997. – 734 с.

### References

1. Fedorchenko, V.I. Dvoryanskie rody, proslavivshie Otechestvo: Enciklopediya dvoryanskih rodov [Noble families who glorified the Fatherland: Encyclopedia of noble families] / V.I. Fedorchenko. – Krasnoyarsk: Bonus; Moscow: Olma-Press, 2001. – 464 p.
2. Knyaz Mihail Ivanovich Hilkov, tajnyj sovetnik, ministr putej soobshcheniya [Knyaz Mikhail Ivanovich Khilkov, Privy Councilor, Minister of Railways] // Almanah sovremennyh russkih gosudarstvennyh deyatelej [Almanac of Modern Russian Statesmen]. – Saint Petersburg, 1897. – P. 186–190.
3. Shilov, D.N. Gosudarstvennye deyateli Rossijskoj imperii: Glavy vysshih i centralnyj uchrezhdenij. 1802–1917: Biobib-

- liograficheskij spravochnik [Statesmen of the Russian Empire: Heads of higher and central institutions. 1802 – 1917: Bio-bibliographic Reference Book] / D.N. Shilov. – Sankt-Petersburg: Dmitry Bulanin, 2001. – 830 p.
4. Zimmerman, E.R. Puteshestvie po Amerike [Journey across America] / E.R. Zimmerman // Russkii vestnik [Russian Bulletin]. – 1859. – Vol. XXIV. – November. – Book 2. – P. 371–395.
  5. Witte, S.Y. Izbrannye vospominaniya, 1849 – 1911 gg.: V 2 t. T. 1 [Selected memoirs, 1849 – 1911: In 2 Vols. Vol. 1] / S.Y. Witte. – Moscow: Terra, 1997. – 352 p.
  6. Solovyova, A.M. Zheleznodorozhnyj transport Rossii vo vtoroj polovine XIX v. [Railway transport of Russia in the second half of the XIX century] / A.M. Solovyova. – Moscow: Nauka, 1975. – 315 p.
  7. Zhurnaly Vyatskoj gorodskoj dumy za 1895 god [Journals of the Vyatka City Duma for 1895]. – Vyatka, 1896. – 356 p.
  8. Vyatskie gubernskie vedomosti [Vyatka Provincial Gazette]. – 1898. – № 45. – June 10.
  9. Vyatskie gubernskie vedomosti [Vyatka Provincial Gazette]. – 1898. – № 49. – June 24.
  10. Zhurnaly Vyatskoj gorodskoj dumy za 1898 god [Journals of the Vyatka City Duma for 1898]. – Vyatka, 1899. – 289 p.
  11. Vyatskie gubernskie vedomosti [Vyatka Provincial Gazette]. – 1898. – № 50. – June 27.
  12. Russian State Historical Archive. – Fonds 1293. – Inventory 132. – File 6.
  13. Klepikov, K.I. Zametki i vpechatleniya starozhila [Notes and impressions of an old timer] / K.I. Klepikov. – Vyatka: Maisheev's typography and chromolithography, 1900. – 14 p.
  14. Sudovikov, M.S. Kupechestvo Vyatskogo kraja: ot istokov do 1917 goda [Merchants of the Vyatka region: from the origins to 1917] / M.S. Sudovikov. – Kirov: Publishing house "Herzenka", 2018. – 468 p.
  15. Central State Archive of the Kirov region. – Fonds 587. – Inventory 3. – File 364.
  16. Pochetnye grazhdane goroda Vyatki: Istoricheskie portrety [Honorary citizens of the city of Vyatka: Historical portraits] / comp., scientific ed. M.S. Sudovikov. – Kirov: NCO "Golden Fund of Vyatka", A.I. Herzen KOUNB, 2015. – 480 p.
  17. Appendix to the Vyatka Provincial Gazette. – 1903. – № 56. – May 15.
  18. Zhurnaly Vyatskoj gorodskoj dumy za 1903 god [Journals of the Vyatka City Duma for 1903]. – Vyatka, 1903. – Vol. 1. – 237 p.
  19. Dzhunkovskiy, V.F. Vospominaniya: v 2 t. T. 1: zapisi proshlogo [Memoirs: in 2 Vols. Vol. 1: Records of the past] / V.F. Dzhunkovskiy. – Moscow: the Sabashnikovs Publishing House, 1997. – 734 p.

#### Информация об авторе:

**Судовиков Михаил Сергеевич** – профессор, доктор исторических наук, руководитель научно-исследовательского Центра регионоведения Кировской областной научной библиотеки им. А.И. Герцена (Государственная универсальная областная научная библиотека им. А.И. Герцена; Российская Федерация, 610000, г. Киров, ул. Герцена, д. 50; e-mail: region@herzenlib.ru); профессор кафедры истории и политических наук Вятского государственного университета (Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Вятский государственный университет»; Российская Федерация, 610000, г. Киров, ул. Московская, д. 36; e-mail: region@herzenlib.ru).

#### Author:

**Mikhail S. Sudovikov** – Professor, Doctor of Sciences (History), Head of the Research Centre of Regional Studies at the Kirov Regional Scientific Library named after A.I. Herzen (Regional State Universal Scientific Library named after A.I. Herzen, 50 Herzen St., Kirov, Russian Federation, 610000; e-mail: region@herzenlib.ru), Professor at the Department of History and Political Sciences of the Vyatka State University (Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Vyatka State University", 36 Moskovskaya St., Kirov, Russian Federation, 610000; e-mail: region@herzenlib.ru).

#### Для цитирования:

Судовиков, М.С. Министр М.И. Хилков в истории российской провинции рубежа XIX–XX веков: по материалам Вятской губернии / М.С. Судовиков // Известия Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук. Серия «История и филология». – 2023. – № 1 (59). – С. 80–85.

#### For citation:

Sudovikov, M.S. Ministr M.I. Hilkov v istorii rossijskoj provincii rubezha XIX–XX vekov: po materialam Vyatskoj gubernii [Minister M.I. Khilkov in the history of the Russian province at the turn of the XIX–XX centuries: based on the materials of the Vyatka Province] / M.S. Sudovikov // Proceedings of the Komi Science Centre of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences. Series "History and Philology". – 2023. – № 1 (59). – P. 80–85.

Дата поступления рукописи: 22.02.2023

Прошла рецензирование: 27.02.2023

Принято решение о публикации: 28.02.2023

Received: 22.02.2023

Reviewed: 27.02.2023

Accepted: 28.02.2023