

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Сапаров Дмитрий Дмитриевич

Выпускная квалификационная работа

*Деятельность инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского в развитии
российских железных дорог в конце XIX - начале XX века*

Уровень образования:

Направление 46.06.01 «Исторические науки и археология»

Основная образовательная программа МК.3048.2017 «История»

Научный руководитель:

профессор Кафедры истории народов стран

Содружества независимых государств,

д.и.н., профессор

Морозан Владимир Васильевич

Рецензент:

доцент Кафедры Истории, педагогики и психологии

Санкт-Петербургского государственного

аграрного университета

к.и.н., доцент

Гарявин Алексей Николаевич

Санкт-Петербург

2020

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Первый период деятельности инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского 1874-1903 гг.	10
§1. Происхождение, образование и начальный период трудового пути. Работа на Китайско-Восточной железной дороге.....	10
§2. Вклад инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского в разработку и осуществления ключевых проектов Инженерного совета Министерства путей сообщения.....	19
Глава 2. Второй период деятельности инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского 1903-1917 гг.	28
§1. Таврицкая железная дорога – ближневосточное окно России	28
§2. Особая Высшая комиссия для всестороннего изучения железнодорожного дела в России и роль в ней инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского. Научные труды и изобретения	39
Заключение.....	47
Список использованных источников и литературы	51
Приложение.....	57

Введение

История железных дорог отражена старейшим научно-техническим музеем России – Центральным музеем железнодорожного транспорта Российской Федерации, коллекции которого являются основой научно-исследовательской деятельности его сотрудников и партнёров. Сегодня, трудно представить жизнь без железной дороги, учитывая размеры нашей страны, экономические, геополитические и культурные парадигмы.

И конечно, все самые смелые начинания в области железнодорожного строительства, освоения новых регионов нашей страны были бы невозможны без талантливых инженеров путей сообщения, «питомцев Института инженеров путей сообщения – первого высшего транспортного учебного заведения России»¹. К таким личностям в истории отечественного железнодорожного транспорта относится Сергей Николаевич Кульжинский – инженер путей сообщения, видный специалист в области строительства и эксплуатации железных дорог, директор правления акционерного Общества Юго-Восточных железных дорог.

Актуальность исследования. В настоящее время личный архив С.Н. Кульжинского хранится в фондах Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации и составляет 364 единицы хранения. Автором проведена работа по анализу и систематизации личного фонда выдающегося инженера путей сообщения. Отметим, что в данном ключе тема исследуется впервые, так как деятельность не всех известных инженеров путей сообщения освещена в наши дни, особенно тех, которые были причастны к судьбоносным решениям в развитии российских железных дорог.

Более того, учитывая, особенности отношения к железной дороге, как к стратегическому объекту, более рассматривались вопросы строительства и эксплуатации отдельных железных дорог, отдельных отраслей железнодорожного дела, социально-экономических процессов, нежели роли личности в истории

¹ Ленинградский ордена Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В.Н. Образцова. 1809-1959 / Под ред. И.В. Вевировского, М.И. Воронина и др. М., 1960. С. 136.

российского железнодорожного комплекса. Настоящее исследование призвано осуществить попытку рассказать о незаслуженно забытой личности в истории. Стоит также подчеркнуть, что в личных делах, хранящихся сегодня в архивах, железнодорожных музеях также остаётся немало подобных личностей, о которых к сожалению в отечественной и зарубежной историографии не написано сколько-нибудь исчерпывающего исследования.

Хронологические и территориальные рамки исследования. Нижняя хронологическая граница исследования – 1874 г., год рождения инженера путей сообщения Сергея Николаевича Кульжинского. Верхняя хронологическая граница – 1917 г. (включительно), в рамках данного исследования мы остановимся на дореволюционных разработках инженера, включив в исследование также период бурного 1917 г., как некоей разделительной черты в его биографии, как в жизни многих российских граждан. Территориальные рамки исследования связаны с деятельностью инженера Кульжинского и охватывают Санкт-Петербург, Маньчжурию, Северную Персию.

В данном исследовании дореволюционная жизнь и деятельность С.Н. Кульжинского разбита на два периода: первый – с 1874 по 1903 г., второй с 1903 по 1917 г. В первый период мы наблюдаем становление инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского в железнодорожной отрасли как специалиста. Во второй период рассматривается его работа на крупных государственных проектах – на строительстве Таврической железной дороги и в Особой Высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России.

Объект исследования – инженерная и научная деятельность инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского до 1917 г. включительно.

Предмет исследования – вклад инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского в развитие российских железных дорог на рубеже XIX-XX в.

Научная новизна исследования заключается в том, что в отечественной историографии, как в советский, так и в современный периоды её развития отсутствуют научные статьи или монографии, освящающие жизнь и трудовую деятельность инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского. Это связано с тем,

что до сегодняшнего дня в большей степени сохранились персональные фонды инженеров путей сообщения, которые преимущественно работали в Институте инженеров путей сообщения (ныне в Петербургском университете путей сообщения императора Александра I). Личные фонды инженеров, работавших на эксплуатации железных дорог России в основном сохранились в меньшей степени их потомками, и достаточно редко становятся достоянием архивов и музейных хранилищ.

Большинство архивных документов и фотографий публикуются в представленной работе впервые. Данное исследование является итогом трёхлетней работы в архивах, библиотеках и музейных фондохранилищах и продолжением ранее опубликованных работ, опубликованных в 2016² и 2019³ г. в журналах, входящих в индекс цитирования РИНЦ и ВАК.

Цели и задачи исследования. Основной целью исследования является освещение инженерной и научной деятельности инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского и его вклад в развитие железнодорожного транспорта России. Для осуществления поставленной цели, автором исследования ставятся следующие задачи:

1. Изучить и систематизировать биографические данные семьи Кульжинских, информацию о предках и потомках.
2. Рассмотреть вопрос о ранней деятельности инженера С.Н. Кульжинского на Николаевской и Китайско-Восточной железных дорогах в исторической ретроспективе.
3. Дать критическую оценку работы С.Н. Кульжинского в Инженерном совете Министерства путей сообщения и Особой Высшей комиссии для всестороннего изучения железнодорожного дела в России.
4. Проанализировать научную деятельность С.Н. Кульжинского в период с 1902 по 1917 г., составить библиографический список работ в хронологическом

² Сапаров Д.Д. Жизненный путь инженера С.Н. Кульжинского (1874-1941 гг.) / Д.Д. Сапаров // *Filo Ariadne*. – 2016. – № 1. – С. 97–108.

³ Сапаров Д.Д. Очерк о жизни и деятельности инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского (1874-1941 гг.) / Д.Д. Сапаров // *КЛИО*. – 2019. – № 9. С. 141-153.

порядке.

Степень научной разработанности темы. Стоит отметить, что до 2016 г. специальных работ о жизни и службе инженера С.Н. Кульжинского в отечественной и зарубежной историографии не существовало. В этой связи, хотелось бы отметить, что в предлагаемой работе, автор использовал труды авторов, которые так или иначе писали о периоде деятельности инженера на отдельных железных дорогах – Николаевской, Китайско-Восточной, Юго-Восточной, например, это встречается в работах А.М. Редько⁴, Б.А. Романова⁵, Е.Я. Красковского и М.М. Уздина⁶, Н.Е. Абловой⁷, А.С. Сенина⁸, Ю.Л. Ильина⁹, И.А. Труновой¹⁰, Ф.Б. Шенка¹¹ и других.

Отдельную группу исследователей, представляют авторы, работы которых освещают события, связанные со строительством Таврической железной дороги. Впервые эта тема была освящена дореволюционным исследователем П.М. Романовым¹², в работе которого впервые обозначена проблема развития железных дорог в Персии и экономические интересы России в ближневосточном регионе. В 1903 г. выходит книга С.Н. Кульжинского¹³, которой предшествовала сложная работа по сбору и анализу большого количества документов, карт, статистических данных. В 1911 г. была опубликована ещё одна статья¹⁴, которая частично дополняла отдельные главы книги, вышедшей в 1903 г.

После революции интерес к теме стал только повышаться, что связано с

⁴ Редько А.М. Инженерный отдел на выставке 1900 г. – СПб.: Типография П.П. Сойкина, 1900. – 485 с.

⁵ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892-1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма / Под ред. В.Ю. Визе и Р.Л. Самойловича. – Л.: Издательство Ленинградского Восточного Института имени А.С. Енукидзе, 1928. – 631 с.

⁶ История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. / Под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб.: «Транспорт», 1994. – 336 с.

⁷ Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). – М.: НП ИД «Русская панорама», 2004. – 432 с.

⁸ Сенин А.С. Московский железнодорожный узел. 1917-1922. – М.: УРСС, 2004 (Калуга : ГУП Облиздат). – 573 с.

⁹ Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Лукьянин В.П. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. – СПб.: Группа компаний «Евросиб», 2005. – 456 с.

¹⁰ Трунова И.А. Китайско-Восточная железная дорога // Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. – СПб.: ФГУП «Печатный двор», 2004. С. 85-107.

¹¹ Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / авторизованный пер. с нем. М. Лавринович. – М.: Новое литературное обозрение, 2016. – 584 с.

¹² Романов П.М. Железнодорожный вопрос в Персии и меры к развитию русско-персидской торговли. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1891. – 64 с.

¹³ Кульжинский С.Н. Железные дороги к Персидскому заливу. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1903. – 41 с.

¹⁴ Кульжинский С.Н. Железные дороги Ближнего Востока. – СПб.: Т-во «Художественной Печати», 1911. – 25 с.

событиями на международной арене. В 1920-е гг. молодое советское государство нуждалось в дипломатическом признании мировых держав. В 1921 г. Тавризмская железная дорога была безвозмездно передана большевиками персидскому правительству, которое признало Советскую Россию. В этой связи, выходят несколько работ исследователей С.Н. Кульжинского¹⁵, Б.Е. Штейна¹⁶, А. Султанзаде¹⁷, в которых в основном рассматриваются русско-персидские отношения в исторической ретроспективе и борьба трудового народа Ближнего Востока за независимость от европейских государств и местных диктаторских режимов. В 1962 г. вышла статья Б.В. Ананьича¹⁸, посвящённая становлению и развитию Учётно-ссудного банка в Персии, который стал учредителем Тавризмской железной дороги.

В наши дни в связи с продолжением развития партнёрства России с Ираном, Турцией, Индией, Сирией тема российско-персидских отношений, где в разной степени рассматривается развитие путей сообщения в Персии отражено в работах постсоветских автором В.А. Цветкова¹⁹, О.А. Никонова²⁰, С.В. Прудько²¹, Казем-Заде Фируз²². В целом историографическая база не столь большая, учитывая заданную тему.

Источники. Основной источниковой базой стали архивные материалы Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации и Российского государственного исторического архива. Личный фонд инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского был передан в музей его дочерью – Александрой Сергеевной Кульжинской (1921 г.р.). В 2013-2015 гг. на постоянное

¹⁵ *Кульжинский С.Н.* Неотложные меры к улучшению коммерческой эксплуатации железных дорог и поднятию её экономичности. – М.: Типография НКПС, 1920. – 19 с.

¹⁶ *Штейн Б.Е.* Торговая политика и торговые договоры Советской России 1917-1922 гг. – М.; Пг.: Государственное издательство, 1923. – 247 с.

¹⁷ *Колониальный Восток: социально-экономические очерки / под ред. А. Султанзаде.* – М.: Новая Москва, 1924. – 354 с.

¹⁸ *Ананьич Б.В.* Учётно-ссудный банк Персии в 1894-1907 гг. // Монополии и иностранный капитал в России. Труды ЛОИИ. Вып. 4. – М., Л.: Издание Академии наук СССР, 1962. С. 274-314.

¹⁹ *Цветков В.А.* Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М., СПб.: ИПР РАН, 2014. – 799 с.

²⁰ *Никонов О.А.* Политика Российской Империи на Среднем Востоке во второй половине XIX в.: монография. – М.: Прометей, 2015. – 141 с.

²¹ *Прудько С.В.* История 41 Нахичеванского пограничного отряда. Т. 4. – М.: Издательские решения, 2018. – 160 с.

²² *Казем-Заде Фируз.* Борьба за влияние в Персии: Дипломатическое противостояние России и Англии. 1864-1914 / Перевод с англ. Е.А. Верховской, Н.И. Лисовой. – М.: Центрполиграф, 2004. – 542 с.

хранение были приняты следующие материалы: фотографии, рукописи, брошюры, посвящённые грузовым перевозкам по дорогам России, труды, касающиеся железных дорог Санкт-Петербурга, России и стран Ближнего Востока, картографические материалы и техническая документация.

Личный фонд содержит богатый картографический материал, который не только является прекрасным иллюстративным материалом, но и проливает свет на общее развитие путей сообщений России в период с 1877 по 1927 гг. Представлены карты и схемы Европейской части России (1877 г.), Терской области (1898 г.), Олонецкой губернии (1915 г.), Области Войска Донского (1900 г.), железных дорог Западной Европы и России (1900-е гг.), железнодорожных и водных путей сообщения СССР (1927 г.) и т.п. На многих картах и схемах стоят личные пометки и исправления, внесённые С.Н. Кульжинским, вероятнее всего при изучении тех или иных вопросов развития отдельных железных дорог.

Отдельно в собрании персонального фонда представлены личные письма инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского к родным из Амурского поселенческого лагеря (Амурлаг) и Байкало-Амурского строительного лагеря (БАМлаг). Перечитывая письма за 1933-1941 гг., у читателя складывается картина жизни железнодорожников в политических и трудовых лагерях в 1930-е гг. Мы знакомимся с общеисторическими фактами, описанием местности, условиями социально-бытового характера, начального этапа строительства Байкало-Амурской магистрали – одного из величайших инфраструктурных проектов Советской России.

Личный архив инженера содержит 30 фотографий, связанных с его семьёй и инженерной деятельностью. Многие фотографии выполнены в известных российских фотографических фирмах: «Boissonas & Egger», «М. Kadisson», «Д. Асикритовъ» и др. На фотоархиве хранятся фотопортреты С.Н. Кульжинского, его жены В.М. Кульжинской (урождённой Батьяновой), Марины, Леонида, Дмитрия, Александры Кульжинских, групповые фотографии С.Н. Кульжинского, связанные с его инженерной деятельностью.

В фондах Российского государственного исторического архива сохранилось

четыре дела, связанных с деятельностью Сергея Николаевича Кульжинского по ведомству путей сообщения. Благодаря анализу исторических документов, удалось дополнить пробелы в профессиональной биографии, по первоначально собранным сведениям.

Железные дороги внесли огромный вклад в освоение Сибири и дали мощный импульс для развития экономики России в целом, обеспечивая безопасность и целостность страны. Проектирование, строительство и эксплуатация российского железнодорожного комплекса требовало талантливых специалистов – инженеров путей сообщения. В представленном исследовании сделана попытка через призму деятельности одного из талантливых людей дореволюционной России показать значимость личности в истории отдельной отрасли.

Глава 1. Первый период деятельности инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского 1874-1903 гг.

§1. Происхождение, образование и начальный период трудового пути. Работа на Китайско-Восточной железной дороге

Сергей Николаевич Кульжинский родился 9 февраля 1874 г. в родовом имении Новгородской губернии, в семье видного инженера путей сообщения Николая Осиповича Кульжинского²³. Его отец начал свою деятельность в чине коллежского советника Санкт-Петербургской губернии. По сохранившемуся архивным данным не возможно установить, по какой причине Н.О. Кульжинский был разжалован в рядовые и отправлен на Кавказ. Однако, благодаря документам личного архива, мы знаем, что «за проявленный героизм в боях с горцами, примерное поведение, усердную службу»²⁴ и благодаря покровительству командира Егерского полка генерал-адъютанта князя Чернышёва, Николай Осипович был восстановлен в чине и звании. В 1846 г. Н.О. Кульжинский возвращается в Санкт-Петербург, и после окончания Института Корпуса инженеров путей сообщения в 1851 г., поступает на службу на Санкт-Петербургско-Московскую железную дорогу, первую двухпутную магистраль России.

Как раз в это время, 1 ноября 1851 г. железная дорога, соединившая две столицы – Санкт-Петербург и Москву была сдана в эксплуатацию. В дореволюционной, советской и постсоветской историографии авторы отмечали, что «по степени основательности капитальных сооружений дорога в то время не имела себе равных, а размеры пассажирского и грузового движения делали её и одной из наиболее высокодоходных»²⁵. На долгие десятилетия Санкт-Петербургско-Московская (с 1855 г. – Николаевская) железная дорога станет настоящей кузницей железнодорожных кадров России.

Инженер путей сообщения Н.О. Кульжинский, как и многие другие видные представители транспортной отрасли, понимал, что «за первую четверть XIX в.

²³ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4573. Л. 10.

²⁴ ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 16340. Докладная записка Главнокомандующему отдельным Кавказским Корпусом с просьбой облегчения участи рядового Кульжинского. 1845. Л. 2.

²⁵ История железнодорожного транспорта России, XIX-XXI вв. М., 2012. С. 67.

существования железнодорожного транспорта в мире, Россия заметно отставала от наиболее развитых государств в строительстве рельсовых путей»²⁶. В 1856 г., после поражения России в Крымской войне всем представителям российской политической элиты, стало ясно «правильность выводов инженера-подполковника, профессора Института Корпуса инженеров путей сообщения П.П. Мельникова о необходимости создания широкой сети железных дорог для восстановления былого могущества государства»²⁷.

Поэтому в 1860-1870-х гг. правительство привлекает большое число видных акционеров для строительства железных дорог на средства частного капитала в Восточно-Европейской части России. Железные дороги представлялись единственной силой, способной соединить огромные пространства России. В своих Лекциях о народном и государственном хозяйстве министр финансов С.Ю. Витте изложил свою экономическую концепцию, в которой подчёркивал, что «при обширности территории России, сближение районов имеет здесь более важное значение, чем в других государствах, где расстояния вообще не столь значительны»²⁸.

В эпоху первого железнодорожного подъёма, Н.О. Кульжинский поступил на службу в частное акционерное общество Грязе-Царицынской железной дороги, участвовал в строительстве линий Грязи – Борисоглебск, Борисоглебск – Царицын, Царицын – Калач-на-Дону в 1868-1871 гг. Зарекомендовав себя как высококлассный специалист и управленец, в 1887 г. Н.О. Кульжинский был назначен председателем Правления акционерного общества Грязе-Царицынской железной дороги²⁹. По его инициативе был разработан и воплощён в жизнь проект объединения нескольких частных железных дорог на юго-востоке России в одну. В 1878 г. была опубликована статья Николая Осиповича «О перевозочной способности Грязе-Царицынской железной дороги, где им впервые были

²⁶ История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. СПб., 1994. С. 68.

²⁷ Буркова Т.В., Дрюков Ю.Н. Железная дорога – третья составляющая коммерческого порта Санкт-Петербурга. Тамбов, 2009. С. 56.

²⁸ Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанные Его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 годах. М., 2014. С. 390.

²⁹ РГИА. Ф. 20. Оп. 2. Д. 1125. Л. 28.

представлены «математические расчёты необходимого и достаточного подвижного состава для выполнения заданного объёма перевозок»³⁰.

15 июня 1893 г. Орловско-Грязская, Грязе-Царицынская и Козлово-Воронежско-Ростовская вошли в состав Юго-Восточных железных дорог³¹, что существенно отразилось на рентабельности ранее несостоятельных предприятий. Так, до передачи Орловско-Грязской железной дороги Обществу Юго-Восточных железных дорог «правительство получало от эксплуатации железной дороги чистого дохода около 600 тыс. рублей в год»³², а после включения доходы от её эксплуатации «составили 1.500.000 рублей в год»³³. Достигнутые экономические результаты были непосредственной заслугой Николая Осиповича, грамотно организовавшего управление службой эксплуатации и всего Общества Юго-Восточных железных дорог.

Из двоих сыновей Н.О. Кульжинского – старший Сергей, продолжил дело отца в строительстве и эксплуатации российских железных дорог. В 1897 г. Сергей Николаевич Кульжинский окончил «полный курс наук в Институте инженеров путей сообщения императора Александра I со званием инженера путей сообщения с правом составления проектов и производства всякого рода строительных работ с правом на чин коллежского секретаря при вступлении на государственную службу»³⁴.

В одном из личных дел, хранящихся в Российском государственном историческом архиве (РГИА), удалось обнаружить приказ по Министерству путей сообщения № 95 от 14 июля 1897 г., в соответствии с которым С.Н. Кульжинский был определён «на службу в Управление водяных и шоссейных сообщений и торговых портов, с причислением к оному и с прикомандированием для занятий к Временной комиссии по устройству коммерческих портов»³⁵.

Проработав всего два года в комиссии по устройству коммерческих портов,

³⁰ История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. СПб., 1994. С. 111.

³¹ РГИА. Ф. 20. Оп. 2. Д. 1125. Л. 30.

³² Там же. Л. 34.

³³ Там же. Л. 35.

³⁴ Список окончивших курс в Институте инженеров путей сообщения императора Александра I. 1810-1910. СПб., 1910. С. 194.

³⁵ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4573. Л. 5.

и, получив опыт работы и соответствующие рекомендации, Сергей Николаевич 19 сентября 1899 г. подписывает контракт на три года с акционерным Обществом Юго-Восточных железных дорог «в качестве инженера IV-го разряда»³⁶. Заметим, что несмотря на социальное положение и заслуги отца, Н.О. Кульжинского в инженерном мире России, сын не был сразу поставлен на руководящую должность. Молодой специалист должен был зарекомендовать себя, получить опыт в строительстве и эксплуатации железных дорог, выдвинуть несколько рационализаторских решений.

Стоит отметить, что в этот период С.Н. Кульжинский продолжает набираться опыта работы на железнодорожном транспорте. По сохранившимся документам в РГИА и ЦМЖТ России, можно сделать вывод, что за год им не было сделано сколько-нибудь значимого вклада в работу Юго-Восточных железных дорог. Однако, для инженера путей сообщения рубежа XIX-XX вв., чтобы стать первоклассным специалистом в своём деле требовалось изучить работу различных железных дорог, как в имущественном отношении (казённые и частные), так и в географическом.

Поэтому спустя неполный год, в жизни С.Н. Кульжинского происходит новый поворот, связавший его с воплощением в жизнь одного из величайших инфраструктурных проектов России – строительства Великого Сибирского пути и Китайско-Восточной железной дороги. Железнодорожное строительство в 1890-е гг. становится основной базой промышленного подъёма в империи, когда завершается складывание системы российского промышленного капитализма. Отметим, что «только за десятилетие было выстроено до 37 % всей железнодорожной сети или половины того, что было построено за предыдущие 50 лет»³⁷. Благодаря прокладке магистрали в сферу русского экономического влияния входили Китай, Корея, Япония, Индия, Персия.

Строительство Великого Сибирского пути полностью изменило пространственное мышление о месте Сибири «в политическом сознании

³⁶ Там же. Л. 14.

³⁷ Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. В 2-х ч. Ч.1. М., 2001. С. 25.

российской элиты: от «царского холода», места каторги и ссылки и экономической отсталости до подлинной части национальной территории и переливавшегося разными цветами «пространства будущего»³⁸. 19 мая 1891 г. «наследник престола Николай Александрович заложил первый камень в основание здания вокзала во Владивостоке и отсыпал тачку земли в насыпь будущей железной дороги»³⁹. Так состоялась торжественная закладка Великого Сибирского пути общей протяжённостью от Владивостока до Челябинска в 7420 км.

Отметим, что российская политика на Дальнем Востоке в связи с интересами страны в Средней Азии и на Балканах вплоть до конца XIX в. не носила интенсивного характера. Активизация дальневосточного направления была главным образом связана с итогами японо-китайской войны 1894-1895 гг., по результатам которой Япония утвердилась в Корее и Южной Маньчжурии и в 1898 г. добилась от корейского правительства права на сооружение железной дороги Сеул – Пусан, а после выкупила у США концессию на железную дорогу Сеул – Чемульпо (Инчхон). На правительственном уровне в России было принято решение «об освоении Дальнего Востока, ускорении строительства Великого Сибирского пути, а именно Китайско-Восточной железной дороги»⁴⁰.

Изначально предполагалось проведение железной дороги от Челябинска до Владивостока по территории России. В 1893-1894 гг. были произведены изыскания от Сретенска до станции Покровская на Амуре и далее до Хабаровска. Однако сложные геологические условия, суровый климат и напряжённая обстановка на Дальнем Востоке в конце XIX в. потребовали другого решения.

По личному распоряжению министра финансов С.Ю. Витте в 1895 г. был организован Русско-Китайский банк для субсидирования акционерного общества Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Возглавил Общество китайский чиновник Сюй-Цзинь-Чэн, вице-председателем и директором-распорядителем

³⁸ Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016. С. 93.

³⁹ Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Лукьянин В.П. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. СПб., 2005. С. 10.

⁴⁰ Трунова И.А. Китайско-Восточная железная дорога. СПб., 2004. С. 87.

назначили русских инженеров – Станислава Ипполитовича Кербедза и Александра Николаевича Вентцеля.

В 1896 г. Россия получила «концессию на постройку и эксплуатацию железной дороги на территории Северной Маньчжурии»⁴¹. Было образовано частное, но полностью контролируемое российским правительством акционерное общество Китайско-Восточной железной дороги, с правом эксплуатации в течение 80 лет со времени открытия движения. По истечении данного срока дорогу должны были бесплатно передать Китаю. Вдоль проектируемой линии выделялась полоса отчуждения КВЖД, на которой действовали российские законы. Россия получила полосу земли для прокладки через Маньчжурию железной дороги, а также особо оговорённые участки для постройки на них разъездов, станций и городов.

Как отмечает одна из современных исследователей истории КВЖД и Северной Маньчжурии Н.Е. Аблова «изыскания продолжались около трёх лет – невероятно-короткий срок, если учесть, что подобные работы на Канадской Тихоокеанской железной дороге при сходных условиях потребовали 10 лет (с 1869 по 1879 г.)»⁴². Протяжённость главной линии дороги Маньчжурия – Цицикар – Харбин – Пограничная составила 1500 вёрст, а южно-маньчжурской ветки Харбин – Порт-Артур – Дальний – 950 вёрст (Приложение 2). Согласно отчётам затраты на строительство КВЖД с 1897 по 1903 г. составили более 375 млн. руб. золотом⁴³.

Строительство КВЖД началось летом 1898 г., а 30 июня 1903 г. железная дорога была сдана в постоянную эксплуатацию. Всего на дороге было построено «912 металлических мостов и 258 каменных арочных мостов, 9 тоннелей»⁴⁴, один из которых – самый длинный на Великом Сибирском пути – Хинганский тоннель. Железная дорога способствовала колонизации Северной Маньчжурии, где

⁴¹ Гладких Т.И. Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. Хабаровск, 2007. С. 57.

⁴² Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2004. С. 54.

⁴³ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895-1904 гг. СПб., 1906. С. 328.

⁴⁴ Гладких Т.И. Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. Хабаровск, 2007. С. 67.

стремительными темпами стали развиваться промышленность, сельское хозяйство, промыслы.

В ходе строительства железной дороги министр финансов России С.Ю. Витте решает привлечь «к постройке Китайской Восточной железной дороги наиболее опытных в железнодорожном деле инженеров, распространив означенную выше льготу на всех прочих инженеров, состоящих штатными по Министерству путей сообщения инженерами, кои перейдут на службу Общества Китайской Восточной железной дороги»⁴⁵.

29 сентября 1900 г. С.Н. Кульжинский был приглашён на службу в Общество Китайско-Восточной железной дороги с жалованием в 250 руб. в месяц, «в качестве инженера-консультанта в поездке товарища Председателя правления С.И. Кербедза и члена правления И.И. Ходаровского в их поездке на Дальний Восток в текущем году»⁴⁶. Министр путей сообщения М.И. Хилков мог присваивать инженерам путей сообщения, отправленным на службу на Китайско-Восточную железную дорогу звания и продвигать по служебной лестнице также, как и на казённых железных дорогах, подчинённых Министерству путей сообщения. Здесь мы видим явное «огосударствление» по сути частного общества, т.е. юридически КВЖД была частной дорогой, но фактически входила в сферу влияния российского министерства.

В официальном приказе № 141 от 9 ноября 1900 г. указано, что С.Н. Кульжинский «назначен штатным инженером IX класса, с откомандированием в распоряжение Правления Общества Китайско-Восточной железной дороги на три года»⁴⁷. Сергей Николаевич начинает свою активную деятельность на КВЖД в тот момент, когда летом 1900 г. прокатилось известное восстание «Ихэтуань» («боксёрское»). Восставшие «заняв значительную протяжённость линии стали разрушать железную дорогу, взрывали устои мостов, жгли здания вокзалов, жилые дома, портили подвижной состав»⁴⁸.

⁴⁵ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4574. Л. 27.

⁴⁶ Там же. Л. 24.

⁴⁷ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4573. Л. 41.

⁴⁸ Путеводитель по Китайской Восточной железной дороге. СПб., 1903. С. 32.

В результате восстания «было повреждено 80 % всего пути (свыше 900 км), расхищен подвижной состав, погибло множество строителей, в том числе инженер путей сообщения Б.В. Верховский – начальник строительного участка»⁴⁹. Инженерам путей сообщения вместе с организованными отрядами охранной стражи КВЖД пришлось совершить настоящий «железнодорожный поход в Китай», смысл которого заключался в оценке нанесённого дороге ущерба и принятию мер по скорейшему восстановлению административно-хозяйственной жизни региона.

В августе 1900 г. русские войска вошли в Китай, продвигаясь вдоль линии железной дороги. С.Н. Кульжинский вместе с другими инженерами путей сообщения и партиями русских рабочих двигались вслед наступающим войскам, оценивали повреждения, восстанавливали разрушенные участки железной дороги, искусственные сооружения, инфраструктуру. Сергей Николаевич также возглавил комиссию по оценке последствий восстания. В результате плодотворной работы, было выявлено, что «общая стоимость убытков, вызванных разрушениями линий Китайско-Восточной железной дороги, а также непредвиденные расходы на её восстановление составили 71.000.000 рублей»⁵⁰.

28 февраля 1902 г. в городе Хабаровске начальник штаба Приамурского военного округа генерал-майор Хлебников вручил инженеру путей сообщения С.Н. Кульжинскому «светло-бронзовую медаль для ношения на груди на ленте, составленной из Владимирской и Андреевской, высочайше учреждённой в память походов в Китай в 1900-1901 гг.»⁵¹ (Приложение 3). Значительно изменилось и его положение при императорском дворе, в частности 10 января 1903 г. «за выслугу лет и примерную службу инженер С.Н. Кульжинский был произведён в чин титулярного советника»⁵². В ходе анализа личного дела С.Н. Кульжинского обнаружена его переписка по служебным вопросам с руководством Министерства путей сообщения, акционерного общества КВЖД, Министерства финансов,

⁴⁹ Трунова И.А. Китайско-Восточная железная дорога. СПб., 2004. С. 90.

⁵⁰ Китайско-Восточная железная дорога: Исторический очерк. Т. I (1896-1905 гг.). СПб., 1914.

⁵¹ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4574. Л. 5.

⁵² РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4572. Л. 8.

насчитывающая порядка 37 листов различных документов: письма, телеграммы, распоряжения.

В это время происходят существенные изменения в его семейном положении, о чём говорят сохранившиеся архивные документы. 10 ноября 1902 г. С.Н. Кульжинский вступил в брак с дочерью потомственного почётного гражданина Санкт-Петербурга Маргаритой Николаевной Ненюковой⁵³, церемония бракосочетания состоялась в церкви Святого Спиридона при Главном управлении уделов. Со стороны жениха присутствовало два поручителя (свидетеля): инженер путей сообщения, статский советник Адам Игнатьевич Имшенков-Кондратович, инженер путей сообщения, титулярный советник Антон Игнатьевич Дукин. Со стороны невесты присутствовало два поручителя (свидетеля): коллежский ассесор Пётр Иванович Зыков, титулярный советник Александр Тимофеевич Конюченко. От первого брака у Кульжинского осталось двое детей – Марина (26 апреля 1904 г.р.) и Олег (26 октября 1905 г.р.)⁵⁴.

Таким образом, применив полученные знания на практике, проведя титаническую аналитическую работу в различных комиссиях на Китайско-Восточной железной дороге, в конце 1902 г. С.Н. Кульжинский был приглашён на работу в Инженерный Совет при Министерстве путей сообщения.

⁵³ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4573. Л. 91.

⁵⁴ Там же. Л. 105. Об.

§2. Вклад инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского в разработку и осуществления ключевых проектов Инженерного совета Министерства путей сообщения

В начале XX в. Россия входила в пятёрку великих держав как по мощи военно-промышленного комплекса, так и по общим объёмам производства сельскохозяйственных и промышленных товаров. Однако, ключевыми оставались проблемы низкого уровня жизни в ряде регионов и слабая транспортная сеть, в особенности железнодорожная. Отдельно стоит отметить, что железные дороги были распространены неравномерно по стране, так «около 84 % железнодорожных путей было расположено в Европейской России и примерно 16 % в Азиатской России»⁵⁵.

В 1900-х гг. в железнодорожном строительстве в России мы наблюдаем паузу, в сравнении с двумя предыдущими подъёмами 1860-1870-х гг. и 1890-х гг., когда в год по империи в среднем сдавали по 1500-2000 вёрст новых железных дорог. Строительство осуществлялось теперь полностью за казённый счёт, в основном на окраинах страны, а также шло уплотнение сети стратегических дорог на западе и юго-западе, что связано больше с подготовкой к будущей войне.

В это же время С.Н. Кульжинский становится членом Инженерного совета при Министерстве путей сообщения, отвечавшего «за разработки и обсуждения технических вопросов общего значения, проектов, технических условий и смет на наиболее важные сооружения, строительство которых требует значительных и продолжительных расходов»⁵⁶. Инженерный совет Министерства путей сообщения был преобразован 16 апреля 1892 г. из Технического отдела Совета министров и представлял собой высшее техническое коллегиальное учреждение. В его состав входили: председатель, директора департаментов (железных дорог, шоссейных и водяных сообщений), председатель временного управления казённых железных дорог, главного инспектора железных дорог, шоссейных и водяных сообщений, а также 8 постоянных членов. Министру путей сообщения

⁵⁵ История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. М., 2012. С. 141.

⁵⁶ Гольянов А.Л. История создания ведомства путей сообщения и организация управления железнодорожным транспортом Российской империи. СПб., 2004. С. 31.

предоставлялось право возлагать обязанности членов Инженерного совета на уволенных в частные предприятия, числящихся в Министерстве путей сообщения, инженеров путей сообщения без денежного содержания, но с правом присвоения чина. В случае отсутствия или болезни председателя, министр путей сообщения имел право назначить исполняющим обязанности председателя одного из членов совета.

Первым председателем Инженерного совета был назначен профессор, военный инженер Николай Павлович Петров, а секретарём – Сергей Николаевич Кульжинский. Затем в течении почти 16 лет председателем Инженерного совета был инженер путей сообщения Василий Васильевич Салов. В работе совета приняли участие видные учёные и специалисты в области транспорта – Н.А. Белелюбский, В.Е. Тимонов, Н.О. Кульжинский, В.В. Салов, Л.Ф. Николаи и многие другие. За период с 1895 по 1905 г. в Инженерном совете было рассмотрено 1623 дела. В 1899 г. было утверждено положение, на основании которого Инженерный совет имел характер совещательного учреждения, и все его постановления предоставляются на усмотрение министра путей сообщения. Основную деятельность Инженерного Совета можно разбить на несколько подпунктов:

1. Разработка и обсуждение технических вопросов общего значения, проектов, смет и технических условий производства работ по строительству железных, шоссейных дорог, водных путей сообщения, сопряженных со значительными расходами казны.
2. Рассмотрение и обсуждение проектов новых подзаконных актов, правил, положений и общих распоряжений о сооружении и эксплуатации путей сообщения и коммерческих портов.
3. Разработка и обсуждение проектов и технических условий инженерных работ особой важности, или требовавшие применения новых систем, сооружений, механических средств или частей подвижного состава.
4. Разработка и внедрение новых типов подвижного состава, рельсов и скреплений, рассмотрение технических вопросов, проектов, расценочных

ведомостей и смет, передававшихся на рассмотрение Инженерного совета по распоряжению министра путей сообщения.

5. Научная работа по различным отраслям железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

С.Н. Кульжинский и Н.П. Петров успешно продвинули идею об утверждении положения о Центральной инспекции железных дорог, утверждённое 16 июня 1892 г. Её состав насчитывал 12 инспекторов железных дорог, а во стоял Главный инспектор, должность которого утверждалась министром путей сообщения. На инспекцию возлагалось «наблюдение за исправным состоянием железных дорог и за точным и неуклонным исполнением Правлениями обществ и Управлениями железных дорог действующих относительно эксплуатации железных дорог законов, правил, положений и распоряжений»⁵⁷. Главный инспектор представлял министру путей сообщения свои заключения о служебных качествах лиц, представленных на должности, которые входили в номенклатуру министра. Главный инспектор в необходимых случаях имел право требовать немедленного отстранения от должности служащих, назначение которых зависело от Правления общества или Управления дороги.

По инициативе Сергея Николаевича, поддержанной впоследствии председателем Инженерного совета В.В. Саловым и министром путей сообщения М.И. Хилковым была реализована программа «по преобразованию центральных учреждений министерства путей сообщения»⁵⁸. В результате было образовано особое совещания, в состав которого вошли представители Департамента законов Государственного Совета, Министерств финансов и путей сообщения, Государственного контроля. После многочисленных обсуждений, 3 мая 1899 г. Николай II утвердил новую организацию центральных учреждений Министерства путей сообщения, на которое возлагалось «заведование сооружением, содержанием и эксплуатацией всех путей сообщения и торговых портов

⁵⁷ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Ч. 5. Д. 8096.

⁵⁸ *Сенин А.С.* Московский железнодорожный узел. 1917-1922. М., 2004. С. 534.

Российской империи»⁵⁹. Внутренняя структура Министерства путей сообщения также изменилась и представлена в Приложение 4.

Министру путей сообщения непосредственно подчинялись Главный и старшие инспектора путей сообщения и торговых портов, чиновники особых поручений, юрисконсульт с помощником и секретарь. По инициативе Инженерного совета было принято важное решение – «при Комитете Управления железных дорог было образовано Техническое совещание, а при местных управлениях казённых железных дорог – советы, имевшие статус совещательных органов»⁶⁰. В компетенцию Управления по сооружению железных дорог входило заведование производством изыскательских работ и сооружением новых путей.

Управление железных дорог занималось вопросами эксплуатации казённых дорог и осуществляло надзор за деятельностью частных железнодорожных обществ. Различные преобразования продолжались в Министерстве путей сообщения вплоть до революции 1917 г.

В составе Инженерного совета при Министерстве путей сообщения были образованы комиссии по отдельным отраслям железнодорожного, речного, морского и гужевого видов транспорта, а сам совет «являлся научным центром России по развитию транспортной системы, а также представителем в международных ассоциациях путей сообщения»⁶¹. Так в конце 1892 г. в Санкт-Петербурге прошёл Конгресс Международной ассоциации железных дорог под председательством профессора Н.П. Петрова.

Знакомство инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского с инженером-генералом Н.П. Петровым существенно повлияло на его будущие научные и инженерные взгляды. За свою долгую жизнь Н.П. Петров опубликовал более 80 научных работ и был удостоен многих наград, в том числе золотой медали Императорского русского технического общества, председателем которого он являлся с 1896 по 1906 гг. Впоследствии они вместе приняли участие в работе

⁵⁹ Гольянов А.Л. История создания ведомства путей сообщения и организация управления железнодорожным транспортом Российской империи. СПб., 2004. С. 33.

⁶⁰ Беспалов Н.Г., Елисеева И.И. Железные дороги России в XX веке в зеркале статистики. СПб., 2008. С. 75.

⁶¹ История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. СПб., 1994. С. 134.

Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России при Министерстве путей сообщения. Результатом их совместной деятельности стали 5 научных работ, высоко отмеченные современниками с точки зрения профессионального подхода и высокой степени научной новизны.

С.Н. Кульжинский, работая в Инженерном совете также принял участие в подготовке к презентации Павильона русских окраин на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. Как отмечает в своём труде немецкий исследователь Ф.Б. Шенк отмечает, что «модели и фотографии железных конструкций, перекинутых через большие сибирские реки, возвещали о покорении природы человеческим духом и представляли всей мировой публичной сфере империю как современную страну знания и технического образования»⁶². Не будем подробно останавливаться на этой теме в рамках данного исследования, так как теме Всемирной выставки в Париже 1900 г. и развития Великого Сибирского пути в отечественной и зарубежной историографии, представлено немало достойных работ.

Работая в частном обществе Китайско-Восточной железной дороги инженер С.Н. Кульжинский смог собственными глазами оценить пользу строительства железной дороги, давшей России стальной путь к Великому океану. И конечно, при подготовке русского павильона Парижской выставке учитывали мнение в первую очередь тех, кто работал на строительстве и эксплуатации Великого Сибирского пути.

Первая Всемирная выставка XX в. проходила в Париже в 1900 году с 1 апреля по 29 октября. Она была и остаётся одной из самых посещаемых выставок в истории, на которой побывало около 50-ти миллионов человек. Свои экспозиции в 18-ти тематических отделах представили 35 стран. Благодаря особым отношениям России и Франции, экспозиция Российской империи была самой крупной и представительной. Масштабность участия в выставке России определяли затраты в 5 226 895 рублей, из которых правительство того времени

⁶² Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016. С. 93.

«ассигновало 2 226 895 рублей, а учреждения и экспоненты 3 000 000 рублей»⁶³.

В выставке принимали участие, как Министерство путей сообщения, так и отдельные экспоненты – инженеры, проектировавшие сооружения наиболее важных объектов и организации. Управление по строительству железных дорог представило коллекцию планов, чертежей, фотографий построек и оборудования Сибирской железной дороги.

Гран-при выставки получили Комитет Сибирской железной дороги Министерства путей сообщения за выдающийся проект строительства Транссибирской магистрали и работу по исследованию Сибири и Дальнего Востока. Большой Серебряной медали был удостоен иллюстрированный справочник «Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге», на русском и французском языках, изданный Министерством путей сообщения в 1900 г.

Экспозиция поражала посетителей: на ней были представлены коллекции карт, виды дороги, макеты разных сооружений, модели паромов-ледоколов «Байкал» и «Ангара» (Приложение 5). Специальное жюри присудило Большую Золотую медаль «За архитектурное совершенство и великолепное техническое исполнение проекту железнодорожного моста через Енисей – это Красноярский мост, построенный под руководством инженера Евгения Карловича Кнорре по проекту профессора Лавра Дмитриевича Проскуракова»⁶⁴.

Отметим также, что оргкомитет выставки, оценив достояние науки и техники в Российской империи, отметили, что «во главе современного инженерного дела идут Германия, Франция и Россия»⁶⁵. В целом члены Инженерного совета провели гигантскую работу по подбору предметов, научному описанию и систематизации всех инженерных достижений России за последнее десятилетие.

Ещё одним существенным достижением в работе Инженерного совета стала реконструкция железнодорожных узлов, вокзалов и станций. Интенсивная научная работа и постоянное присутствие на заседаниях Инженерного совета

⁶³ Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. М., 2008. С. 454.

⁶⁴ Соколова Е.Н., Петров Д.П., Черкасов А.Н. и др. Великие инфраструктурные проекты России. М., 2010. С. 36.

⁶⁵ Редько А.М. Инженерный отдел на выставке 1900 г. СПб., 1900. С. 54.

требовало большого количества времени. К тому же в конце 1902 г., Сергею Николаевичу Кульжинскому поступило предложение от начальника Николаевской железной дороги Н.К. Шаффгаузен-Шенберг-Эк Шауфуса «о зачислении его на оную дорогу по службе движения на должность по усмотрению Его Превосходительства»⁶⁶. 1 марта 1903 г. он приступил к должности ревизора пассажирских поездов Николаевской железной дороги, а через год был «утверждён в должности ревизора службы движения»⁶⁷. Параллельно с работой на Николаевской железной дороге, С.Н. Кульжинский продолжал работу в Инженерном совете при Министерстве путей сообщения, совмещая службу по эксплуатации и научные изыскания.

В 1902 г. вышла в свет первая книга⁶⁸ инженера Кульжинского, посвящённая вопросам организации Санкт-Петербургского железнодорожного узла и путям дальнейшего развития транспортной системы столицы. В книге также рассматривается вопрос о постройке и реорганизации железных дорог внутри города Санкт-Петербурга. Инженер С.Н. Кульжинский предлагал строительство Центрального пассажирского вокзала, который мог «разгрузить пассажиропоток столицы с Николаевского, Финляндского и Балтийского вокзалов»⁶⁹. Так как на 1902 г. в центре города не было место для строительства нового вокзала, Инженерным советом МПС было предложено перераспределить пассажирское движение поездов между вокзалами Санкт-Петербурга, перенеся часть направлений на вокзал станции Санкт-Петербург Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, построенный в 1902 г.

2 января 1900 г. Царскосельская железная дорога вошла в состав Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, что «предполагало значительное усиление грузового движения, а также осуществление дальних пассажирских перевозок, и владельцы приняли решение о строительстве новой

⁶⁶ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4574. Л. 9.

⁶⁷ Там же. Л. 14.

⁶⁸ *Кульжинский С.Н.* Железные дороги в Санкт-Петербурге. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1902. – 34 с.

⁶⁹ Там же. С. 15.

станции в Санкт-Петербурге»⁷⁰. Город не располагал большими площадями в центре, поэтому Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги приобрело у военного ведомства часть плаца и офицерский флигель Семёновского полка. В 1902 г. началось сооружение вокзала по проекту С.А. Бржозовского совместно с гражданским инженером С.И. Минашем.

Воспользовавшись намечающейся реконструкцией, по предложению членов Инженерного совета В.В. Салова, С.Н. Кульжинского и В.Е. Тимонова «на этой же территории построить за счет казны, но силами общества, еще один вокзал – Императорский (или «Царский павильон»), для соединения Петербурга с летними царскими резиденциями»⁷¹.

1 августа 1904 г., одновременно с вводом в эксплуатацию железной дороги Санкт-Петербург – Витебск, состоялось официальное открытие вокзала станции Санкт-Петербург Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Однако не все работы были завершены, и достроили вокзал только через год, а «строительная стоимость составила свыше 2 млн. рублей»⁷². Вокзал построен в стиле модерн, его характерной особенностью стало широкое использование стекла и металла, новых для того времени строительных материалов. Здание отличается асимметричной формой, обилием декоративных деталей, купольные перекрытия, большие окна.

Согласно проекту, главный фасад, «обращённый к Загородному проспекту, расположили на 17 метров в глубину от линии тротуара»⁷³, так что перед вокзалом образовывалась небольшая площадь. Зрительно и функционально фасад расчленялся на три основные части. В 40-метровой часовой башне с флагштоком находился вход для пассажиров III класса; в центральном двухэтажном корпусе на первом этаже разместились кассы и багажный зал, на втором этаже – зал ожидания для пассажиров III класса, вестибюль с крыльцом и куполообразной крышей был предназначен для входа пассажиров I и II классов. Над крыльцом

⁷⁰ История Царскосельской железной дороги. М., 2007. С. 91.

⁷¹ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895-1904 гг. СПб., 1906. С. 289.

⁷² История Царскосельской железной дороги. М., 2007. С. 94.

⁷³ *Кульжинский С.Н.* Железные дороги в Санкт-Петербурге. СПб., 1902. С. 23.

установили гербы Петербурга и Витебска – двух городов, которые соединила Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога.

Здание вокзала поражало не только сочетанием лёгкости и огромного размера, присущим модерну, но и большим количеством технических новшеств (широко использовалось электричество, подъёмные лифты для багажа, транспортёры). Подробнейшая архитектурная и художественная характеристика приведена в исследовании историка архитектуры Б.М. Кирикова⁷⁴.

К сожалению, во время поиска источников и анализа литературы не удалось найти другие документальные свидетельства участия инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского в переустройстве Царскосельского (ныне Витебского) вокзала. Однако, стоит отметить, что помимо строительства нового вокзала, в своей статье С.Н. Кульжинский уделял внимание таким немаловажным проектам, таким как соединительная ветвь имперских железных дорог с Финляндской сетью, улучшение железнодорожных и водных сообщений Санкт-Петербургского железнодорожного узла в целом, проектирование и развитие подземных железных дорог в столице.

⁷⁴ Кириков Б.М. Архитектура петербургского модерна. Общественные здания. Кн. первая. – СПб.: Издательство «Коло», 2012. – 576 с.

Глава 2. Второй период деятельности инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского 1903-1917 гг.

§1. Тавризская железная дорога – ближневосточное окно России

В конце XIX – начале XX в. ареал железнодорожного строительства уже значительно выходил за территорию огромной Российской империи. Русские инженеры путей сообщения работали на строительстве железных дорог, заводов, фабрик в Европе и Америке, участвовали в международных технических выставках и тем самым существенно поднимали уровень русской инженерной школы.

В политическом отношении в это время помимо Дальнего Востока, вновь активизировалась политика великих держав – Англии, Германии, России на Ближнем Востоке, в особенности в Персии и Индии. Со вступлением на престол Вильгельма II, Германская империя «начала проводить активную торговую, колониальную и морскую экспансию, поскольку опоздала к основному разделу колоний, и желала получить некие «компенсации»⁷⁵. Строительство германскими инженерами линии знаменитой Багдадской железной дороги по территории современной Турции, Ирака и Сирии (Берлин – Вена – Стамбул – Багдад – Басра – Кувейт) вызвало опасение, как в английских, так и в российских политических кругах.

Заметим, что не случайно инженер путей сообщения С.Н. Кульжинский посвятил немало времени и сил в своей научной деятельности этой проблеме. Именно в дореволюционное время не только у представителей государства, но и у представителей бизнеса появляется интерес к строительству железной дороги, соединившей русский Кавказ с Персией. Вопрос о постройке железной дороги в Персии за счёт русских предпринимателей и государства поднимался ещё в 1870-е гг. во время начала англо-русского соперничества на Ближнем Востоке. Тогда английские, французские, немецкие и австрийские предприниматели за счёт средств своего капитала предлагали первые проекты железных дорог в Персии, но

⁷⁵ *Ананьич Б.В.* Учётно-ссудный банк Персии в 1894-1907 гг. М., Л., 1962. С. 276.

успеха не имели.

Единственной удачной попыткой начать развитие железнодорожной сети в Персии можно считать идею английского барона П.Ю. Рейтера, «заключившему в 1872 г. неравный договор с персидским шахом Насером ад-Дином, согласно которому вся промышленность и инфраструктура Персии передаётся барону во владение»⁷⁶. Он же организовал в 1889 г. монопольный кредитный Шахиншахский банк. Однако вскоре, договор 1872 г. был расторгнут и Рейтер потерял свои привилегии.

Министр финансов России барон М.Х. Рейтерн предложил на заседании Государственного Совета проект строительства железной дороги от Каспийского моря к Персидскому заливу. Была выдана концессия на строительство, начаты работы по изысканиям, но вскоре правительство отозвало концессию назад. До конца 1880-х гг. русские и иностранные предприниматели пытались получить концессии на строительство железных дорог по направлениям Тегеран – Каруп, Решт – Тегеран, Джульфа – Тавриз, но шахское правительство, опасаясь иностранного засилья в Персии, как правило, отклоняло подобного рода предложения.

Наконец, в 1888 г. было открыто движение по первой железной дороге в Персии, соединившей Тегеран с пригородами, в том числе с Казвином, построенной на частные средства бельгийской компании. Весной 1891 г. бельгиец Буатель получил концессию на углевозную узкоколейную дорогу от Тегерана до Фешендских копей. В это же время персидским правительством на средства казны началась постройка железной дороги «для соединения Тегерана с Каспийским морем через Мешедисер-Амоль, но вскоре работы были прекращены за нехваткой средств»⁷⁷.

В 1890 г. русские предприниматели И.М. Рафаилович и Я.С. Поляков запросили у шахского правительства концессию на сеть дорог и таможи: были проведены изыскания на линиях Джульфа – Мохаммер, Джульфа – Тегеран,

⁷⁶ Кульжинский С.Н. Железные дороги Ближнего Востока. СПб., 1911. С. 8.

⁷⁷ Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.2. М., 2008. С. 574.

Тегеран – Бендер-Аббас, Тегеран – Мешхед. В этот же год Я.С. Поляков приобрёл концессию на учреждение Учётно-ссудного банка Персии «сроком на 75 лет с правами заниматься ссудными операциями под залог ценных бумаг, векселей и товаров и организовывать аукцион»⁷⁸. В итоге вместо проекта строительства сети железных дорог, в Тегеране был организован Учётно-ссудный банк в противовес английскому Шахиншахскому банку.

Первым этапом на пути к реализации ближневосточного проекта явилось строительство железной дороги от Тифлиса до персидской границы общей протяжённостью 601 верста⁷⁹, к которому приступили 5 мая 1895 г. под руководством инженера путей сообщения Е.Д. Вурцеля. В соответствии с планом строительства планировалось «возведение наиважнейшей для Российской империи стратегической магистрали в три этапа»⁸⁰. Уже 1 декабря 1899 г. был введён в эксплуатацию участок Тифлис – Александрополь с ответвлением до города Карс, переданный в ведение Закавказских железных дорог. Спустя 3 года 6 декабря 1902 г. состоялось торжественное открытие участка от Александрополя до Улуханлу с ответвлением до города Эривани. Третий участок от станции Улуханлу до приграничной Джульфы (Приложение 6) был введён в эксплуатацию 20 января 1908 г.

В конце XIX – начале XX в. Персия стала местом сфер влияния великих держав, так как «занимала обширное Иранское плоскогорье, ограниченное по краям высокими горными хребтами с труднодоступными горными проходами»⁸¹. Персия не имела надёжных морских и речных коммуникаций, сухопутные пути сообщения также не отличались безопасностью и благоустройством. Только строительство железных дорог могло решить политические и социально-экономические проблемы государства.

С точки зрения внешней торговли, Персию можно разделить на две части:

⁷⁸ Ананьич Б.В. Учётно-ссудный банк Персии в 1894-1907 гг. М., Л., 1962. С. 275.

⁷⁹ 1 верста (500 сажень) = 1,07 км.

⁸⁰ ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 16315. Кульжинский С.Н. Докладная записка его Превосходительству господину Министру финансов о постройке железных дорог в Персии. СПб., 1909. С. 5.

⁸¹ Казем-Заде Фируз. Борьба за влияние в Персии: Дипломатическое противостояние России и Англии. М., 2004. С. 236.

южную и северную. В силу географического положения, первая часть являлась оплотом английского влияния, вторая часть – русского. Центральная же Персия служила ареной конфронтации России и Англии. Такое разграничение сфер влияния соперничающих в Персии государств обуславливалось устройством путей сообщения. Иными словами, кто из двух стран сможет быстрее построить железные дороги, обеспечив население рабочими местами и расширив возможности местных предпринимателей, тот и будет владеть контролем над этим стратегически важным регионом.

Англия на тот момент имела дешёвый и удобный путь к портам Персидского залива, отстающих от главных центров внутреннего Ирана: от Бушира до Шираза 270 вёрст, от Бендер-Аббаса до Кермана – 500 вёрст⁸². Однако, длинный и тяжёлый путь отделяет эти города от ближайшего важнейшего торгового пункта на русско-персидской границе – Энзели: до Кермана – 1425 вёрст и до Шираза – 1250 вёрст. Таким образом, английская торговля была «защищена с севера естественными условиями от опасности русской конкуренции»⁸³.

В 1891 г. выходит работа П.М. Романова, на тот момент занимавшего пост директора Общей канцелярии Министерства финансов и большого друга С.Ю. Витте. В своём труде Пётр Михайлович отмечал «необходимость соединения Закавказских железных дорог с персидским Тавризом, откуда можно было продлить путь до Тегерана и далее в Мешхед, Хамадан, Исфахан»⁸⁴.

В 1900 г. русскими инженерами путей сообщения по заданию правительства с согласия персидского шаха были произведены изыскания дороги Решт – Тегеран – Бендер-Аббас и Джульфа – Тавриз⁸⁵. Основным интересом у представителей торговли и бизнеса заключался в соединении Тегерана с Каспийским морем, как близкому пути в географическом плане к Европе. Таким образом, русское правительство стремилось не просто к прокладке железных

⁸² Кульжинский С.Н. Железные дороги к Персидскому заливу. СПб., 1903. С. 10.

⁸³ Кульжинский С.Н. Железные дороги Ближнего Востока. СПб., 1911. С. 17.

⁸⁴ Романов П.М. Железнодорожный вопрос в Персии и меры к развитию русско-персидской торговли. СПб., 1891. С. 14.

⁸⁵ Кульжинский С.Н. Железные дороги к Персидскому заливу. СПб., 1903. С. 12.

дорог к Тегерану и Персидскому заливу в целом, но и к созданию транспортного коридора между Европой и Ближним Востоком, подобно знаменитому Великому шёлковому пути.

Инженер С.Н. Кульжинский в своих работах отмечал, что линии будущих железных дорог «проектировались преимущественно в меридиональном направлении, что объясняется тем обстоятельством, что с запада и востока лежат труднодоступные страны, не снабжённые железными дорогами, с севера же и юга – были моря, по которым и происходит подвоз иностранных товаров в Персию»⁸⁶. Почти все предприниматели испрашивали для своих компаний всевозможные льготы или территориальные права.

Авторы разных проектов старались выбрать направления для будущих железных дорог в Персии «вдоль уже существующих караванных путей, на которых расположены многочисленные поселения и сосредоточена вся торговая жизнь страны»⁸⁷. Стоит отметить, что практика строительства железных дорог в разных странах мира показала успех сооружения первых стальных магистралей вдоль главнейших сухопутных путей сообщения, выгодное направление которых определялось веками.

В ходе проектировки и строительства Закаспийской, Сибирской и Китайской Восточной железных дорог инженеры путей сообщения придерживались существовавшего Сибирского почтового тракта. В случае отхода железной дороги от истари имеющихся путей коммуникаций, складывалась ситуация, как на отдельных частях Великого Сибирского пути. Так, участки Средне-Сибирской железной дороги, проведённые, по разного рода соображениям вдали от существующего тракта, оказались самыми слабыми местами дороги по трассировке⁸⁸. Жители населённых пунктов, расположенных вдоль Сибирского почтового тракта не хотели уезжать на новые места жительства, где всё хозяйство приходилось бы осваивать с нуля.

⁸⁶ Там же. С. 28.

⁸⁷ Штейн Б.Е. Торговая политика и торговые договоры Советской России 1917-1922 гг. М.; Пг., 1923. С. 105.

⁸⁸ Никонов О.А. Политика Российской Империи на Среднем Востоке во второй половине XIX в.: монография. М., 2015. С. 62.

Поэтому С.Н. Кульжинский в своём очерке предлагал при строительстве железных дорог на севере Персии, соединить их с существующими дорогами на русской территории (Приложение 7), а при проведении дорог в центральную часть персидского государства, строить железные дороги вдоль существующих сухопутных дорог. Россия вела торговлю с тремя крупными регионами Персии: Хоросан, Арзбеджан (Иранский Азербайджан) и Фарсистан (Центральная Персия). Соответственно, в первую очередь было необходимо построить следующие железные дороги:

1. от сети Закавказских железных дорог к Тавризу для обслуживания Азербайджана и прилегающей части Турции;
2. от Закаспийской железной дороги к Мешхеду для обслуживания Хоросана и Сеистана;
3. от Алята вдоль русского берега Каспийского моря через Ленкоран, Астару, Решт, Казвин и Тегеран.

Для обеспечения бесперебойного движения грузовых потоков необходимо было, по мнению инженера С.Н. Кульжинского «довести железную дорогу до залива, прорезав всю Персию непрерывным русским путём и преградив, таким образом, создание непрерывного английского пути до Индии»⁸⁹. Выпускники Института инженеров путей сообщения были не только образованными специалистами в области строительства и эксплуатации железных дорог, но и дальновидными практиками в политической и социально-экономической парадигме.

С.Н. Кульжинский также отмечал, что «проведение железной дороги до Персидского залива потребует устройство хорошо оборудованного торгового и военного порта»⁹⁰, а это влечёт за собой дополнительные расходы на фортификацию, создание флота, содержание воинских контингентов. В случае боевых действий, снабжение армии ляжет целиком и полностью на железнодорожную сеть, которая, по сути, останется единственно возможной

⁸⁹ *Кульжинский С.Н.* Неотложные меры к улучшению коммерческой эксплуатации железных дорог и поднятию её экономичности. М., 1920. С. 9.

⁹⁰ *Кульжинский С.Н.* Железные дороги к Персидскому заливу. СПб., 1903. С. 18.

связующей нитью между российскими провинциями и отдалённой военной базой.

При строительстве железной дороги к Персидскому заливу следует учитывать убыточность грузовых и пассажирских перевозок. С.Н. Кульжинский отмечал, что перевозка товаров от Бендер-Аббаса до Москвы через Тегеран будет стоить дороже, чем через Одессу (1 руб. 45 коп. за пуд⁹¹ на версту против 35 коп. за пуд на версту)⁹². В тоже время строительство Багдадской железной дороги и её возможное продолжение до Тегерана с запада допускает в Персию дешёвые нерусские (в первую очередь английские и немецкие) товары. При этом нельзя было не учитывать проект английской железной дороги для соединения египетских дорог с индийской сетью.

Таким образом, для обеспечения экономического успеха России на Ближнем Востоке, от русского правительства требовалось строительство железнодорожных линий в пределах России на 850 вёрст (Петровск – Царицын, Алят – Астара, Асхабад – Персидская граница) и на территории Персии на 3440 вёрст (Джюльфа – Тавриз, Астара – Шираз, Исфаган – Кирман – Кавриз – Хамадан, Кум – Буруджир, Персидская граница – Мешед – Назирабад). По мнению С.Н. Кульжинского «русское железнодорожное строительство в Персии не встретит серьёзных препятствий, откроет для русских предприимчивых людей новую обширную и богатую область и выведет Персию на путь процветания»⁹³.

В начале XX в. престиж России в восточных странах (Турция, Персия, Китай, Корея) был очень высок. Многие выходцы с Ближнего и Дальнего Востока работали в России на заработках, после чего возвращались в свою страну довольно состоятельными людьми. Россия участвовала в международных конгрессах и выставках, где ведущие умы империи завоевали всемирное признание: Всемирная выставка в Париже 1900 г., IV международный конгресс по испытанию материалов 1906 г., XI международный судоходный конгресс 1908 г.

На основании особого акта персидское правительство обязалось не выдавать железнодорожных концессий какой-либо стране до 30 марта 1910 г.

⁹¹ 1 пуд (или 40 фунтов) = 16,38 кг.

⁹² Там же. С. 29.

⁹³ *Кульжинский С.Н.* Железные дороги Ближнего Востока. СПб., 1911. С. 20.

Главная задача, исходя из политических и экономических интересов России – соединения г. Тавриз с железнодорожной сетью Закавказья. Поэтому в 1909 г. была составлена докладная записка министру финансов В.Н. Коковцову с краткой характеристикой ближневосточного региона и особенностями его развития в результате строительства железных дорог.

Строительство железной дороги из Закавказья в Персию являлось сферой интересов Русско-Персидского Горнопромышленного общества, занимавшегося разработкой рудных месторождений и добычей полезных ископаемых на персидской территории по Карадагской концессии от 1 марта 1899 г. сроком на 70 лет.

Проектируемая железная дорога от русского Закавказья в северную Персию должна была «содействовать не только горных богатств в Карадаге, но и на левом берегу Аракса, в Зангезурском Горном округе, где производительность весьма прибыльных медных промыслов задерживается исключительно вследствие неудобств и дороговизны средств сообщения»⁹⁴. Представители общества провели изыскательские работы в регионе под руководством инженера путей сообщения В.А. Саханского, составили подробные планы местности и выдвинули конкретные идеи прохождения Тавризской железной дороги, которая должна была соединить Джульфу с Тавризом и стать естественным продолжением Южно-Кавказской железной дороги.

Начиная с 1895 г. на средства России были последовательно построены Карская, Эриванская и Джульфинская железнодорожные линии, полностью введённые в эксплуатацию в 1908 г. Общая стоимость строительных работ трёх железнодорожных ветвей составила «45.778.000 руб., т.е. около 76.000 руб. с версты»⁹⁵. Доходность линии Тифлис-Александрополь-Джульфа, включённых в сеть Общества Южно-Кавказской железной дороги, по мнению русских инженеров, «должна увеличиться в весьма значительной мере после того, как к

⁹⁴ ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 16315. Кульжинский С.Н. Докладная записка его Превосходительству господину Министру финансов о постройке железных дорог в Персии. СПб., 1909. С. 2.

⁹⁵ *Казем-Заде Фируз*. Борьба за влияние в Персии: Дипломатическое противостояние России и Англии. 1864-1914. М., 2004. С. 5.

ней будут применены повышенные тарифы, предположенные к введению на линиях Джульфа-Аджи-Кабул и Джульфа-Тавриз»⁹⁶. Более того, разработка медных месторождений в районе тяготения железной дороги позволило бы России не только избавиться от импорта меди, но и экспортировать её за рубеж.

Окончательно вопрос о строительстве железной дороги в Персии был решён только к 1907 г., когда между Россией и Англией была подписана декларация «О разделе сфер влияния Востока», согласно которой территория Иранского Курдистана отходила в сферу политического влияния России, а Южная Персия и Афганистан – к Англии⁹⁷. Тогда же на территории персидской Джульфы было построено здание погранично-пропускного и таможенного пункта. Однако, ещё в 1902 г. было образовано Общество Тавризской железной дороги «для сооружения и эксплуатации грунтовой дороги в пределах Персии от одной из пограничных станций русской железнодорожной сети через Тавриз до Казвина на основании концессии, данной Персидским Правительством Учётно-Ссудному Банку Персии»⁹⁸.

Учредителем Общества и главным его акционером являлся Учетно-ссудный банк Персии, а основной капитал определялся в 9.000.000 рублей, разделённых на 18.000 акций. Были выпущены первые облигации в 187 рублей (500 франков) на предъявителя. В это же время начинаются изыскательские работы на территории Персии. Одноколейный железнодорожный путь длиной примерно 150 км соединил станцию Джульфа Эриванской губернии (конечный пункт Закавказской железной дороги на персидской границе) с Тавризом. Таким образом, «железнодорожный путь Джульфа – Тавриз должен был составить естественное продолжение Закавказских железных дорог»⁹⁹.

Полным ходом шли земляные работы и пробивка тоннелей в Дарадизском ущелье. Строительство велось в непростых климатических условиях, однако опыт строительства Россией Закаспийской железной дороги, проходившей через

⁹⁶ Там же 2004. С. 7.

⁹⁷ Колониальный Восток: социально-экономические очерки / под ред. А. Султан-заде. М., 1924. С. 232.

⁹⁸ Устав общества Тавризской железной дороги. СПб., 1914. С. 3.

⁹⁹ Прудько С.В. История 41 Нахичеванского пограничного отряда. Т. 4. М., 2018. С. 49.

пустыню здесь пригодился как никогда кстати. Стоит отметить, что строителям пришлось столкнуться и «с местными полукочевыми племенами шахсевенов и иранских курдов, живших в то время за счёт разбойных нападений и грабежей на крупных торговых путях»¹⁰⁰. Они напоминали китайских хунхузов, поэтому, пассажирские и служебные вагоны, поставлявшиеся с Русско-Балтийского завода, также, как и на Китайско-Восточной железной дороге имели двойное дно, позволявшее пассажирам в случае обстрелов ложиться на пол и укрываться от ружейного огня.

На Тавризской железной дороге было возведено немало искусственных сооружений: каменных и железобетонных труб, мостов, акведуков. Наиболее известной постройкой стал металлический мост через реку Аракс (Приложение 8), строившийся изначально для шоссейной дороги, а затем перестроенный под нужды железной дороги. Земляные работы были почти закончены к началу Первой мировой войны 1914-1918 гг., также, как и постройка станций, однако рельсовое полотно уложить не успели.

С началом войны с Турцией летом 1915 г. строителями дороги Джульфа – Тавриз, инженерами путей сообщения А.И. Трескинским и С.Н. Кульжинским были приложены усилия к скорейшему завершению постройки железной дороги. К осени 1915 г. дорога была готова, и по ней производилась транспортировка военных грузов для нужд Кавказского фронта. Успешное завершение строительства железной дороги Джульфа – Тавриз позволило быстрыми темпами соорудить необходимое количество подъездных путей для дальнейшего наступления русской армии на Эрзурумском направлении.

В фондах Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации сохранилась подлинная фотография, на которой запечатлены участники торжественного обеда в городе Тавризе 24 апреля 1915 г. (Приложение 9), посвящённого сдаче в постоянную эксплуатацию железнодорожной ветки Джульфа – Тавриз. Среди них – инженеры путей сообщения С.Н. Кульжинский и А.И. Трескинский. Тогда же появился важный документ, закреплявший

¹⁰⁰ Колониальный Восток: социально-экономические очерки / под ред. А. Султан-заде. М., 1924. С. 248.

положение о временном движении по Таврической железной дороге¹⁰¹.

Таврическая железная дорога стала прочным элементом политических и экономических интересов России на Ближнем Востоке и надёжным транзитным коридором в свете последующих событий XX в. Строительство дороги, также, как и на территории Сибири, Дальнего Востока и Маньчжурии способствовало культурному обмену между русским и персидским народами. Несмотря на тяжёлые отношения с Англией, особенно до 1907 г., русские инженеры учитывали и английские интересы в регионе, считая «что Англия, в свою очередь, нуждается в быстром сообщении с Индией и в праве считать установление железнодорожного сообщения жизненной потребностью»¹⁰².

К 1 января 1917 г. Таврическая железная дорога еще не была полностью открыта для движения составов, по ней производились только военные перевозки. Реконструкция железной дороги выпала на тяжёлое время революционных потрясений и Гражданской войны. 26 февраля 1921 г. по советско-иранскому договору «О дружбе» железнодорожная линия Джульфа – Тавриц была безвозмездно передана советским правительством в полную собственность иранского народа¹⁰³. Стоит отметить, что передача Таврической железной дороги не являлось подарком «с барского плеча», это был политический шаг, так как Иран одним из первых дипломатически признал Советскую Россию.

Инженер путей сообщения С.Н. Кульжинский внёс огромный вклад в продвижении идеи о строительстве Таврической железной дороги, позволившей соединить Северную Персию с русским Закавказьем и обеспечить стратегические интересы России более, чем на вековой период.

¹⁰¹ Положение о временном движении / Общество Таврической железной дороги. Тифлис, 1915.

¹⁰² Цветков В.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М.; СПб., 2014. С. 324.

¹⁰³ Штейн Б.Е. Торговая политика и торговые договоры Советской России 1917-1922 гг. М.; Пг., 1923. С. 123.

§2. Особая Высшая комиссия для всестороннего изучения железнодорожного дела в России и роль в ней инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского. Научные труды и изобретения

Отработав 4 года в службе движения Николаевской железной дороги, получив огромный опыт практической работы, сочетаемый с научно-исследовательскими трудами, Сергей Николаевич Кульжинский вновь меняет место работы. В соответствии с приказом по МПС № 147 от 31 октября 1906 г. он был зачислен «по министерству с увольнением на три года в общество Юго-Восточных железных дорог в должности начальника службы движения этой дороги»¹⁰⁴. 28 мая 1907 г. он был утверждён вторым заместителем управляющего Юго-Восточных железных дорог.

Институт инженеров путей сообщения был единственным высшим транспортным учебным заведением в стране на начало XX в., «с 1900 по 1917 г. включительно институт выпустил 2036 инженеров, в среднем 113 специалистов в год»¹⁰⁵. В период строительства Великого Сибирского пути с 1891 по 1903 г. согласно отчёту о состоянии Института инженеров путей сообщения было подготовлено 1272 специалиста¹⁰⁶. Выпускники института обладали высоким уровнем теоретических знаний в сочетании с большим количеством разнообразных практик. Учитывая размеры нашей огромной страны и большое количество железнодорожных и иных инфраструктурных проектов, число выпускаемых специалистов было недостаточным.

Все выпускники института поступали на работу по проектированию, строительству и эксплуатации железных дорог, водных путей сообщения, портовых сооружений и шоссейных дорог. В связи с нехваткой специалистов нередко были случаи перевода инженеров путей сообщения с одной дороги на другую, как по собственному желанию, так и на основании высочайших распоряжений Министерства путей сообщения. За безупречную службу на

¹⁰⁴ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4573. Л. 142.

¹⁰⁵ Ленинградский ордена Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В.Н. Образцова. 1809-1959 / Под ред. И.В. Вевировского, М.И. Воронина и др. М., 1960. С. 147.

¹⁰⁶ Отчёты о состоянии Института инженеров путей сообщения за 1903. СПб., 1904. С. 105.

протяжении 10 лет на основании приказа № 15 от 10 марта 1906 г. по гражданскому ведомству, инженер С.Н. Кульжинский был произведён в чин надворного советника.

Интенсивная работа в Инженерном совете, в должности второго заместителя управляющего Юго-Восточными железными дорогами, а также полномасштабная научная деятельность привели в расстройство здоровье инженера. 15 марта 1906 г. Сергей Николаевич серьёзно заболел и был отправлен Управлением Юго-Восточными железными дорогами в отпуск. К этому времени относится и приобретение летней дачи в Кисловодске, о чём свидетельствует целый ряд документов Российского государственного исторического архива. Так в свидетельстве о состоянии здоровья инженера Кульжинского старшим врачом сделана отметка о том, что «пациент давно страдает гастритом и кишечной капелой, и я нахожу необходимым в лечении минеральными водами Ессентуков и Кисловодска на Кавказе»¹⁰⁷. Только к началу нового 1907 г. его здоровье пошло на поправку, и он смог вернуться к работе.

В 1908 г. С.Н. Кульжинский принял деятельное участие в работе Особой высшей комиссии для всестороннего изучения железнодорожного дела в России под председательством генерал-инженера Н.П. Петрова. В своих научных трудах он неоднократно отмечал, что невозможно строить работу вновь созданной комиссии без фундаментальной базы. Аналогичная железнодорожная комиссия под председательством графа Э.Т. Баранова, деятельность которой относится к 1876-1885 гг. внесла ряд существенных изменений в работу железнодорожного транспорта.

30 декабря 1902 г. министр финансов С.Ю. Витте выступил в Государственном Совете с докладом «О неблагоприятном влиянии на общий бюджет государства частного капитала по железнодорожному хозяйству». Поэтому на общем собрании Государственного Совета было принято решение о разработке министром финансов, по согласованию с министром путей сообщения и государственным контролёром подробного отчёта о причинах убыточности

¹⁰⁷ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4574. Л. 37 Об.

железнодорожного хозяйства. Материалами для этой работы стали отчёты о деятельности казённых и частных железных дорог, обзор финансового положения железных дорог с 1897 по 1902 гг., статистические материалы о ходе железнодорожного хозяйства.

На основании проделанной работы комиссией из представителей Министерства финансов и Министерства путей сообщения, пришли к выводу, что главные причины убыточности железнодорожного хозяйства заключаются в следующем:

1. Усиление железнодорожного строительства с преобладанием дорог стратегического и общегосударственного значения из-за значительных финансовых затрат на их постройку.
2. Снижение средней выручки с пассажиров и грузов.
3. Увеличение стоимости эксплуатации железных дорог.

В результате полугодовой работы комиссии прошло обсуждения целого ряда вопросов, связанных с обустройством хозяйства железных дорог России, однако, как отмечал, С.Н. Кульжинский, «представленные варианты решения проблем возвращены в Государственный Совет и дальнейшего движения не получили»¹⁰⁸.

К разрешению вопросов о реорганизации центрального управления Министерства путей сообщения, об убыточности частных железных дорог, о неудовлетворительном положении железнодорожного хозяйства в целом на высшем уровне вернулись лишь в 1908 г. После многочисленных споров в Государственном Совете и Думе, было принято решение, что необходимо создать новую комиссию, по принципу комиссии Э.Т. Баранова 1876-1885 гг.

21 сентября 1908 г. император Николай II утвердил положение «Об учреждении Особой Высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России». Возглавил работу комиссии талантливый инженер, профессор, генерал-лейтенант Николай Павлович Петров. 10 ноября

¹⁰⁸ *Кульжинский С.Н.* Краткий исторический очерк событий, предшествовавших учреждению Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1912. С. 23.

1909 г. товарищем председателя комиссии стал инженер путей сообщения С.Н. Кульжинский. Комиссия была создана для исследования железных дорог России, а также для выработки мер по выявлению и улучшению состояния, финансового положения и перспектив развития железнодорожной отрасли. Задачи, которые ставились перед Особой высшей комиссией, были следующими:

1. Исследование современного состояния российских железных дорог с точки зрения, как общих экономических, политических и стратегических потребностей страны, так и местных потребностей районов.
2. Подготовка отчёта о финансовом положении железных дорог, причин недостаточной доходности и выработка мер по их повышению.
3. Подготовка изменений для внесения новых пунктов в общий устав железных дорог России в связи с новыми потребностями.
4. Выявление положения железнодорожных служащих и выработка мер к наилучшей организации железнодорожной службы.
5. Подготовка плана взаимодействия частных предпринимателей с Министерством путей сообщения по вопросам развития станционного хозяйства и железнодорожной инфраструктуры.

Работа в должности заместителя председателя Особой высшей комиссии, а затем и штатного инженера I класса подразумевала и большое количество поездок по стране и за рубежом. В 1910-1912 гг. С.Н. Кульжинский провёл значительную часть времени в командировках по долгу службы. Это подтверждается наличием в его паспортной книжке десятка разнообразных штемпельных печатей гостиниц Москвы, Варшавы, Севастополя, Батума, Киева, Ростова-на-Дону, где он останавливался.

Произошли изменения и в положение С.Н. Кульжинского при дворе «Его Императорского Величества». «Высочайшим приказом по гражданскому ведомству № 4 от 24 января 1911 г. инженер Кульжинский произведён за выслугу лет» в коллежские советники, а 25 марта 1912 г. – в статские советники¹⁰⁹. За научные разработки в различных отраслевых областях железнодорожного

¹⁰⁹ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4573. Л. 16.

транспорта в работе Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России 17 июля 1913 г. С.Н. Кульжинскому объявлена благодарность.

Огромная заслуга инженеров Н.П. Петрова и С.Н. Кульжинского заключается в составлении плана развития русской железнодорожной сети на пятилетие 1912-1917 гг., вошедший в их капитальный труд – «О развитии русской железнодорожной сети». Обширная территория России нуждалась в улучшениях имеющихся путей сообщения, способных помочь в перевозке грузов и пассажиров. Громадный подъём железнодорожного строительства, ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий послужили мощным импульсом для дальнейшего развития сельского хозяйства и промышленности страны.

14 апреля 1912 г. С.Н. Кульжинский выступил с докладом на заседании комиссии на тему дальнейшего развития железных дорог в России в ближайшее пятилетие. Согласно статистическим данным «на 1 января 1908 г. в России на 100 кв. км приходилось 1,1 км железных дорог (5,5 км на 10000 жителей страны), тогда, как в Великобритании на 100 кв. км приходилось 11,8 км железных дорог (9,0 км на 10000 жителей страны), в Германии – 10,7 км (10,3 км), во Франции – 8,8 км (12,8 км), в США – 4,0 км (43,2 км) соответственно»¹¹⁰. Таким образом, можно сделать вывод, что, несмотря на большую протяжённость всей сети железных дорог, по количеству железнодорожных линий, приходящихся на единицу площади и 10000 населения, Россия занимала одно из последних мест среди цивилизационных государств мира.

С.Н. Кульжинский и Н.П. Петров, проводя сравнение народного хозяйства России и США, отмечал, что «в то время как фермер Соединённых Штатов везёт свои продукты до ближайшей железной дороги, в среднем всего 12 вёрст, русский земледелец для доставки своих продуктов до ближайшей железной дороги должен сделать 45 вёрст»¹¹¹. Авторы отмечают тот факт, что «рассчитывать на улучшение в ближайшее время грунтовых подъездных путей в Европейской России вряд ли

¹¹⁰ *Кульжинский С.Н., Петров Н.П.* О развитии русской железнодорожной сети. СПб., 1910. С. 2.

¹¹¹ *Там же.* С. 3.

возможно»¹¹². И только расширение железнодорожной сети позволит в значительной степени улучшить экономическое благосостояние России, поднять добывающую и обрабатывающую промышленность, избавиться от импортного сырья и готовых продуктов, которые страна закупала, тратя на это огромные средства. По убеждениям авторов, «развитие железных дорог не только обеспечит стратегические интересы России, но и откроет доступ капиталам и предприимчивым людям к эксплуатации естественных богатств страны, улучшая тем самым торговый баланс»¹¹³.

Особое внимание на заседании Особой высшей комиссии докладчики обратили на надвигающуюся мировую войну, поэтому было предложено развивать железнодорожное строительство не только из торгово-экономических интересов, но и с военной точки зрения, для возможности быстрой переброски войск, техники на значительные расстояния и своевременной подвозкой топлива, боеприпасов и подкреплений. В тоже время главный акцент был сделан на проработку и составление плана развития железнодорожной сети в России на ближайшие 5-10 лет, основанный на детальном изучении экономических и политических потребностей страны.

При составлении плана Н.П. Петров и С.Н. Кульжинский учитывали ошибки своих предшественников, вносили коррективы в предыдущие планы. Намеченные железные дороги делились на разряды (очереди) в зависимости от экономической и политической надобности, строить их планировалось в той же последовательности. Авторы считали, что «роль железнодорожного транспорта в стране в буквальном смысле уподобляется роли кровеносной системы в организме»¹¹⁴, поэтому грамотное разделение на несколько категорий позволяло определить возможные затраты и будущую окупаемость железной дороги.

Таким образом, в основу деления дорог на разряды было положено изучение работы главнейших торговых и политических путей в государстве и требований, к ним предъявляемых. Разряд характеризовал степень мощности и

¹¹² Там же. С. 5.

¹¹³ Петров Н.П. Протяжение новых железных дорог в разных областях Европейской России. СПб., 1912. С. 9.

¹¹⁴ Кульжинский С.Н., Петров Н.П. О развитии русской железнодорожной сети. СПб., 1910. С. 4.

качества технического оборудования, которыми должна обладать данная дорога для срочного выполнения возлагаемой на неё работы с наименьшими издержками.

Изначально, Н.П. Петров предлагал наметить 5 разрядов железных дорог, затем количество было сокращено до 3 разрядов, при том в последний входили тупиковые и подъездные пути. В зависимости от разряда должна была находиться регламентация движения дороги, требования срочности и скорости доставки грузов. Разряды характеризовали степень технического совершенства дороги, полезную и выгодную для эксплуатации дороги с наименьшей себестоимости каждой единицы работы, и указывали те улучшения в пути и подвижном составе, которые следовало бы сделать. При составлении плана развития русской железнодорожной сети на 1912-1917 гг. все железные дороги были разделены на три группы (разряда).

Первая группа – железные дороги Москвы, Санкт-Петербурга, Киева, Риги, Варшавы, Харькова, Ростова-на-Дону, необходимые для улучшения обслуживания главнейших торговых путей страны и промышленных центров, а также снабжения действующей армии на случай войны. Планировалось, что данные железные дороги станут основой для дальнейшего развития железнодорожной сети России, при этом их техническое оборудование и пропускная способность должны соответствовать роли их в экономической жизни страны. К таким железнодорожным направлениям предполагалось отнести линии Москва – Вильна (780 вёрст), Нижний Новгород – Кунгур (850 вёрст), Херсон – Джанкой (180 вёрст), Харьков – Воронеж – Пенза (700 вёрст), Ростов-на-Дону – Саратов – Самара (1150 вёрст).

Вторая группа – железные дороги, необходимые для соединения отдалённых областей, где железнодорожный транспорт не развит или нет прямых соединений с экономическими центрами России. К таким железнодорожным направлениям относились линии Арзамас – Кинель (509 вёрст), Харьков – Херсон (450 вёрст), Одесса – Николаев – Алёшки – Фёдоровка – Цареконстантиновка – Мариуполь – Таганрог (400 вёрст).

Третья группа – подъездные пути, необходимые для увеличения пропускной способности существующих железных дорог и разгрузки узловых станций. Это линии Жлобин – Барановичи (270 вёрст), Коростен – Житомир (150 вёрст), Ковно – Крейцбург (240 вёрст), Брянск – Лида – Ораны (750 вёрст), Новобелица – Чернигов – Киев (350 вёрст), Царицын – Уральск (500 вёрст).

Все перечисленные выше линии Европейской России были нанесены на карту, прилагаемую к докладу Н.П. Петрова и С.Н. Кульжинского: железнодорожные линии первого разряда выделены красным цветом, второго разряда – зелёным, третьего разряда – синим, подъездные пути – жёлтым. Нанесение всех конечных проектируемых подъездных путей сделало бы карту загруженной, поэтому для общего представления картины были обозначены лишь ключевые подъездные пути, примыкаемые к существующим или строящимся железным дорогам. Дополнительно, подъездные пути, обозначенные в докладе, были отмечены цифрами внизу карты, что сделало её более понятной.

План развития русской железнодорожной сети на пятилетие 1912-1917 гг. отличается от предыдущих планов тем, что в него вошли линии, потребность в которых может быть доказана с научной и экономической точки зрения. Предлагаемый план железнодорожного строительства на пять лет с 1912 по 1917 г., позволил бы решить насущные вопросы в области улучшения различных сфер жизни населения. Возможность развития железных дорог по плану, предложенному Н.П. Петровым и С.Н. Кульжинским могла быть выполнена при привлечении к строительству и эксплуатации не только казённых средств, но и частных капиталов.

Заключение

Как мы видим, работая на различных железных дорогах России, инженер путей сообщения С.Н. Кульжинский внёс деятельный вклад в развитие транспортной науки. В целом, за время своей 30-летней работы на железнодорожном транспорте прошёл извилистый трудовой путь от конторщика до главного инспектора российских железных дорог. Сергей Николаевич сочетал практическую работу в отрасли с научными исследованиями в области железнодорожного транспорта. Ряд его исследований и рационализаторских предложений получили практическое применение. Стоит отметить большую эрудицию и возможность решать самые сложные задачи при обосновании тех тем, которые требуют для своего разрешения научно-исследовательской работы.

В фондах Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации хранятся два сброшюрованных тома, в которых представлено 29 статей и книг, написанных автором в дореволюционный период. Другие работы инженера мы можем встретить в собраниях крупнейших библиотек нашей страны – Российской государственной библиотеки (г. Москва), Российской национальной библиотеки (г. Санкт-Петербург), Библиотеки Российской академии наук (г. Санкт-Петербург). Научные работы Сергея Николаевича можно подразделить на 3 группы:

1. Научные труды по вопросам строительства и эксплуатации железных дорог.
2. Научные труды по вопросам государственного регулирования, экономики и планирования на железнодорожном транспорте.
3. Научные труды по общим вопросам развития железных дорог, отдельных формирований Министерства путей сообщения, подведомственных комиссий и учреждений.

К первой группе относятся труды, связанные с историей строительства отдельных дорог и железнодорожной сети в целом. Стоит отметить, что С.Н. Кульжинский писал не только о строящихся или проектирующихся железных дорогах на территории России, таких как Московско-Виндаво-Рыбинская или

Сибирская, но и о путях сообщения, находящихся за пределами нашей страны, например, о строительстве железных дорог в Персии, Турции и Китае.

Ко второй группе научных трудов следует отнести работы, связанные с эксплуатацией железных дорог. Инженер путей сообщения Кульжинский участвовал в разработке проекта «Общих правил сигнализации», в работе Общего бюро совещательных съездов русских железных дорог, выступал с докладами на заседаниях Императорского русского технического общества, Инженерного совета при Министерстве путей сообщения, в собрании Института инженеров путей сообщения. Многолетний практический опыт позволил ему в своих научных работах дать беспристрастную оценку отдельным отраслям железнодорожного дела: сигнализации, путевому хозяйству, паровозному и вагонному парку, пассажирским, грузовым и почтовым перевозкам по железным дорогам.

В третью группу, входят труды, в которых автор рассматриваются вопросы, связанные с государственным контролем на железнодорожном транспорте, экономической оценкой качества работы отдельных железных дорог и отчётностью. В обозначенных работах автор проводит параллели между подобными явлениями в России и в странах Западной Европы и Америки. К этой группе также относятся работы, связанные с общими вопросами развития железнодорожного транспорта нашей страны. Здесь присутствуют труды по нормативным постановлениям Министерства путей сообщения, работе Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Также следует выделить отдельные труды по истории Юго-Восточных железных дорог, где инженер Кульжинский проработал более 15 лет.

Всего за период с 1902 по 1928 г. С.Н. Кульжинский опубликовал 77 научных работ (Приложение 10), некоторые из них являются отзывами на злободневные вопросы. Однако отдельные работы, например, «Вагонное хозяйство русских железных дорог»¹¹⁵, «Железные дороги к Персидскому

¹¹⁵ *Кульжинский С.Н.* Вагонное хозяйство русских железных дорог. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1908. – 92 с.

заливу»¹¹⁶, «Паровозный парк казённых железных дорог и меры к его улучшению»¹¹⁷, являются работами с глубокой степенью научной новизны, написанными на актуальные темы повседневной жизни железных дорог России.

После Октябрьской революции 1917 г. инженерное сообщество России разделилось: часть инженеров путей сообщения осталась на Родине с сохранением своего положения, часть эмигрировала за границу, где нашла применение своим профессиональным навыкам. Сергей Николаевич в этот период продолжает свою научную и практическую деятельность, его статьи публикуются в журналах «Железнодорожное дело», «Вестник путей сообщения», «Вестник Министерства путей сообщения», «Известия Общества востоковедения», «Экономист России», «Железнодорожный ежегодник». Это прекрасный пример того, когда даже в критические для страны годы, инженеры путей сообщения не только выполняли свой профессиональный долг, восстанавливая железные дороги, но и продолжали развивать транспортную науку.

Свой жизненный и профессиональный путь инженер путей сообщения С.Н. Кульжинский закончил трагически. 20 января 1933 г. он был арестован и помещён в Самарскую тюрьму Дорожно-транспортного отдела Особого государственного политического управления (ДТО ОГПУ). Спустя четыре месяца он был переведён в тюрьму Земляного округа ДТО ОГПУ города Москвы.

13 декабря 1933 г. осуждён по ст.58-7 УК РСФСР «Подрыв государственной промышленности, транспорта, торговли, денежного обращения или кредитной системы» и направлен на исправительные работы в трудовой лагерь на поселении. Благодаря сохранившейся переписке с семьёй – 176 писем, хранящихся в фондах Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации, мы узнаём, что в 1933-1941 гг. Сергей Николаевич работал на строительстве Байкало-Амурской магистрали, проживая на поселении близ станций Тахтамыгда, Магдагачи, Свободный, Хабаровск. 26 декабря 1941 г. после 8 лет заключения С.Н. Кульжинский умер в возрасте 67 лет.

¹¹⁶ *Кульжинский С.Н.* Железные дороги к Персидскому заливу. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1903. – 41 с.

¹¹⁷ *Кульжинский С.Н., Элькин Л.Л.* Паровозный парк казённых железных дорог и меры к его улучшению. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1910. – 281 с.

Определением судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда РСФСР от 27 февраля 1960 г. приговор отменён с прекращением дела за отсутствием в его действиях состава преступления. Таким образом, в 1960 г. инженер путей сообщения С.Н. Кульжинский был реабилитирован. 18 декабря 2003 г. Верховный суд Российской Федерации подтвердил данный факт.

Сергей Николаевич Кульжинский внёс значительный вклад в развитие железнодорожного транспорта России. Как инженер путей сообщения он прошёл долгий трудовой путь до должности главного инспектора российских железных дорог, а затем заместителя председателя Технического совета при НКПС. Как научный работник опубликовал целую плеяду работ, связанных с различными отраслями железнодорожного дела: технология проектирования, строительства и эксплуатация железных дорог, сигнализация, локомотивное и вагонное хозяйство, государственное регулирование на железных дорогах и т.п. Сергей Николаевич прожил 67 лет, посвятив всю жизнь железнодорожному транспорту. Нет сомнений, что его труды нашли отражение при решении непростых задач в работе отечественных железных дорог в XX веке, и продолжают оставаться актуальными и сегодня. Ведь так или иначе, даже в XXI в. мы обращаемся к опыту далёкого прошлого в поисках ответа на самые сложные вопросы.

Список использованных источников и литературы

І. Источники

Российский государственный исторический архив (РГИА):

1. РГИА. Ф. 20. Оп. 2. Д. 1125. Списки торговых депутатов разных городов, награждённых Департаментом торговли и мануфактур за благотворительную и общепользную деятельность. – 401 л.
2. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Ч. 5. Д. 8096. О преобразовании Министерства и Центральной инспекции железных дорог. 1895 г. – 120 л.
3. РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4572. О службе инженера путей сообщения Сергея Николаевича Кульжинского. 7 февраля 1915 г. – 9 января 1916 г. – 12 л.
4. РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4573. О службе инженера путей сообщения Сергея Николаевича Кульжинского. 28 июля 1899 г. – 6 августа 1916 г. – 285 л.
5. РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4574. О службе инженера путей сообщения Сергея Николаевича Кульжинского. 28 июня 1903 г. – 31 октября 1906 г. – 45 л.

Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ФГБУК ЦМЖТ России):

1. ФГБУК ЦМЖТ России. КП 174 А. Альбом видов Таврической дороги. – СПб.: фототипия А.Ф. Дресслера, 1910. – 25 л.
2. ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 844. Альбом фотографий. Международная выставка в Париже 1900 г. – СПб., 1900. – 50 л.
3. ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 16315. Кульжинский С.Н. Докладная записка его Превосходительству господину Министру финансов о постройке железных дорог в Персии. – СПб., 1909. – 8 с.
4. ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 16335/2. Кульжинский С.Н., Вермер Г. Описание к привилегии на автоматный силовоз системы Кульжинского-Вермера. 1917. – 7 с.
5. ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 16340. Докладная записка Главнокомандующему отдельным Кавказским Корпусом с просьбой облегчения участи рядового

Кульжинского. 1845. – 2 л.

6. ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 17252. С.Н. Кульжинский – инженер путей сообщения, член Технического совета Народного комиссариата путей сообщения в рабочем кабинете. 1920-е гг.

7. ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 17253. Торжественный обед по поводу сдачи в эксплуатацию железнодорожной ветки Джульфа – Тавриз. 24 апреля 1915 г.

8. ФГБУК ЦМЖТ России. ВФ. 5652. Чертёж проекта силового системы С.Н. Кульжинского и Г. Вермера, выполненный американской компанией «General Electric». 1917 г. – 7 л.

9. Положение о временном движении / Общество Тавризской железной дороги. – Тифлис: Типография Канцелярии Наместника Его Императорского Величества на Кавказе, 1915. – 11 с.

10. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895-1904 гг. – СПб.: Типография Товарищества И.Н. Кушнерев и Ко, 1906. – 470 с.

11. Отчёты о состоянии Института инженеров путей сообщения. 1891-1903. – СПб.: Типография Министерства путей сообщения (Товарищества И.Н. Кушнерев и Ко).

12. Устав общества Тавризской железной дороги. – СПб.: Типография И.Г. Попова, 1914. – 43 с.

II. Литература

Монографии и статьи

1. Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). – М.: НП ИД «Русская панорама», 2004. – 432 с.

2. Ананьич Б.В. Учётно-ссудный банк Персии в 1894-1907 гг. // Монополии и иностранный капитал в России. Труды ЛОИИ. Вып. 4. – М.; Л.: Издание Академии наук СССР, 1962. С. 274-314.

3. Беспалов Н.Г., Елисеева И.И. Железные дороги России в XX веке в зеркале статистики. – СПб: Нестор-История, 2008. – 226 с.

4. Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих

держав. В 2-х ч. – М., 2001. Ч.1. – М.: МИИТ, 2002. – 167 с.

5. Буркова Т.В., Дрюков Ю.Н. Железная дорога – третья составляющая коммерческого порта Санкт-Петербурга // Железные дороги и процессы социальной модернизации России в XIX–начале XX в.: сборник материалов Международной конференции / Под ред. д.и.н., профессора И.М. Пушкарёва. – Тамбов: Издательский дом ТГУ имени Г.Р. Державина, 2009. С. 56-59.

6. Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанные Его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 годах /предисл. М.П. Афанасьева. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 629 с.

7. Гладких Т.И. Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897-2007 гг. – Хабаровск: Группа компаний «Планета», 2007. – 320 с.

8. Гольянов А.Л. История создания ведомства путей сообщения и организация управления железнодорожным транспортом Российской империи // Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. – СПб.: ФГУП «Печатный двор», 2004. С. 21-36.

9. Ильин Ю.Л., Колесов А.В., Лукьянин В.П. и др. Создание Великого Сибирского пути. В 2-х т. Т.2. – СПб.: Группа компаний «Евросиб», 2005. – 456 с.

10. История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. / Под ред. чл.-кор. РАН Е.И.Пивовара. – М.: Издательский Дом Мещерякова, 2012. – 736 с.

11. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. / Под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб.: «Транспорт», 1994. – 336 с.

12. История Царскосельской железной дороги // Под общ. ред. Г.П. Закревской. – М.: ООО «Красивая страна», 2007. – 128 с.

13. Казем-Заде Фируз. Борьба за влияние в Персии: Дипломатическое противостояние России и Англии. 1864-1914 / Перевод с англ. Е.А. Верховской, Н.И. Лисовой. – М.: Центрполиграф, 2004. – 542 с.

14. Китайско-Восточная железная дорога: Исторический очерк. – СПб.: Типография В.О. Киршбаума, 1914. Т. I (1896-1905 гг.). – 304 с.

15. Колониальный Восток: социально-экономические очерки / под ред. А. Султанзаде. – М.: Новая Москва, 1924. – 354 с.
16. Кульжинский С.Н. Железные дороги Ближнего Востока. – СПб.: Т-во «Художественной Печати», 1911. – 25 с.
17. Кульжинский С.Н. Железные дороги в Санкт-Петербурге. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1902. – 34 с.
18. Кульжинский С.Н. Железные дороги к Персидскому заливу. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1903. – 41 с.
19. Кульжинский С.Н. Краткий исторический очерк событий, предшествовавших учреждению Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1912. – 37 с.
20. Кульжинский С.Н. Неотложные меры к улучшению коммерческой эксплуатации железных дорог и поднятию её экономичности. – М.: Типография НКПС, 1920. – 19 с.
21. Кульжинский С.Н., Петров Н.П. О развитии русской железнодорожной сети. – СПб.: Невская Лито-Типография, 1910. – 51 с.
22. Ленинградский ордена Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В.Н. Образцова. 1809-1959 / Под ред. И.В. Вевировского, М.И. Воронина и др. – М.: Всесоюзное издательско-полиграфическое объединение Министерства путей сообщения, 1960. – 388 с.
23. Никонов О.А. Политика Российской Империи на Среднем Востоке во второй половине XIX в.: монография. – М.: Прометей, 2015. – 141 с.
24. Редько А.М. Инженерный отдел на выставке 1900 г. – СПб.: Типография П.П. Сойкина, 1900. – 485 с.
25. Петров Н.П. Протяжение новых железных дорог в разных областях Европейской России. – СПб.: Типография Ф. Вайсберга и П. Гершунина, 1912. – 18 с.
26. Прудько С.В. История 41 Нахичеванского пограничного отряда. Т. 4. – М.: Издательские решения, 2018. – 160 с.

27. Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892-1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма / Под ред. В.Ю. Визе и Р.Л. Самойловича. – Л.: Издательство Ленинградского Восточного Института имени А.С. Енукидзе, 1928. – 631 с.
28. Романов П.М. Железнодорожный вопрос в Персии и меры к развитию русско-персидской торговли. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1891. – 64 с.
29. Сенин А.С. Московский железнодорожный узел. 1917-1922. – М.: УРСС, 2004 (Калуга : ГУП Облиздат). – 573 с.
30. Соколова Е.Н., Петров Д.П., Черкасов А.Н. и др. Великие инфраструктурные проекты России. – М.: ООО «Гражданский Альянс», 2010. – 688 с.
31. Список личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. – Пг.: Типография Министерства путей сообщения (Товарищества И.Н. Кушнерёв и Ко), 1915. – 599 с.
32. Список окончивших курс в Институте инженеров путей сообщения императора Александра I. 1810-1910. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1910. – 225 с.
33. Трунова И.А. Китайско-Восточная железная дорога // Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. – СПб.: ФГУП «Печатный двор», 2004. С. 85-107.
34. Цветков В.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М., СПб.: ИПР РАН, 2014. 799 с.
35. Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / авторизованный пер. с нем. М. Лавринович. – М.: Новое литературное обозрение, 2016. – 584 с.
36. Штейн Б.Е. Торговая политика и торговые договоры Советской России 1917-1922 гг. – М.; Пг.: Государственное издательство, 1923. – 247 с.

Справочные и энциклопедические издания, путеводители:

1. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Под ред. Н.С.Конарева. – М.:

Большая Российская энциклопедия, 1994. – 559 с.

2. Путеводитель по Китайской Восточной железной дороге. – СПб.: Т-во Голике и Вильборг, 1903. – 59 с.

3. Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации. 200 лет. / Под ред. Г.П. Закревской. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2013. – 428 с.

4. Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.1. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. – 1470 с.

5. Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т.2. / Под ред. к.и.н., Л.М.Епифановой, Б.Ю.Иванова. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. – 2009 с.

Приложение Список приложений

Приложение 1. С.Н. Кульжинский – инженер путей сообщения, член Технического совета Народного комиссариата путей сообщения в рабочем кабинете. 1920-е гг.

Приложение 2. Карта Китайско-Восточной железной дороги. 1903 г.

Приложение 3. Свидетельство о награждении С.Н. Кульжинского светло-бронзовой медалью для ношения на груди на ленте, составленной из Владимирской и Андреевской, высочайше утверждённой в память походов в Китай в 1900-1901 гг.». 1902 г.

Приложение 4. Структура управления Министерства путей сообщения к началу 1917 г.

Приложение 5. VI группа Русского отдела в Павильоне русских окраин у Трокадеро. 1900 г.

Приложение 6. Станция Джульфа Тавризской железной дороги. 1909 г.

Приложение 7. Карта Персии. 1903 г.

Приложение 8. Мост через реку Аракс. Общий вид с русской стороны. 1909 г.

Приложение 9. Торжественный обед по поводу сдачи в эксплуатацию железнодорожной ветки Джульфа – Тавриз. г. Тавриз. 24 мая 1915 г.

Приложение 10. Перечень научных работ инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского за период с 1902 по 1928 гг. (составлен в хронологическом порядке)

Приложение 1

С.Н. Кульжинский – инженер путей сообщения, член Технического совета
Народного комиссариата путей сообщения в рабочем кабинете. 1920-е гг.

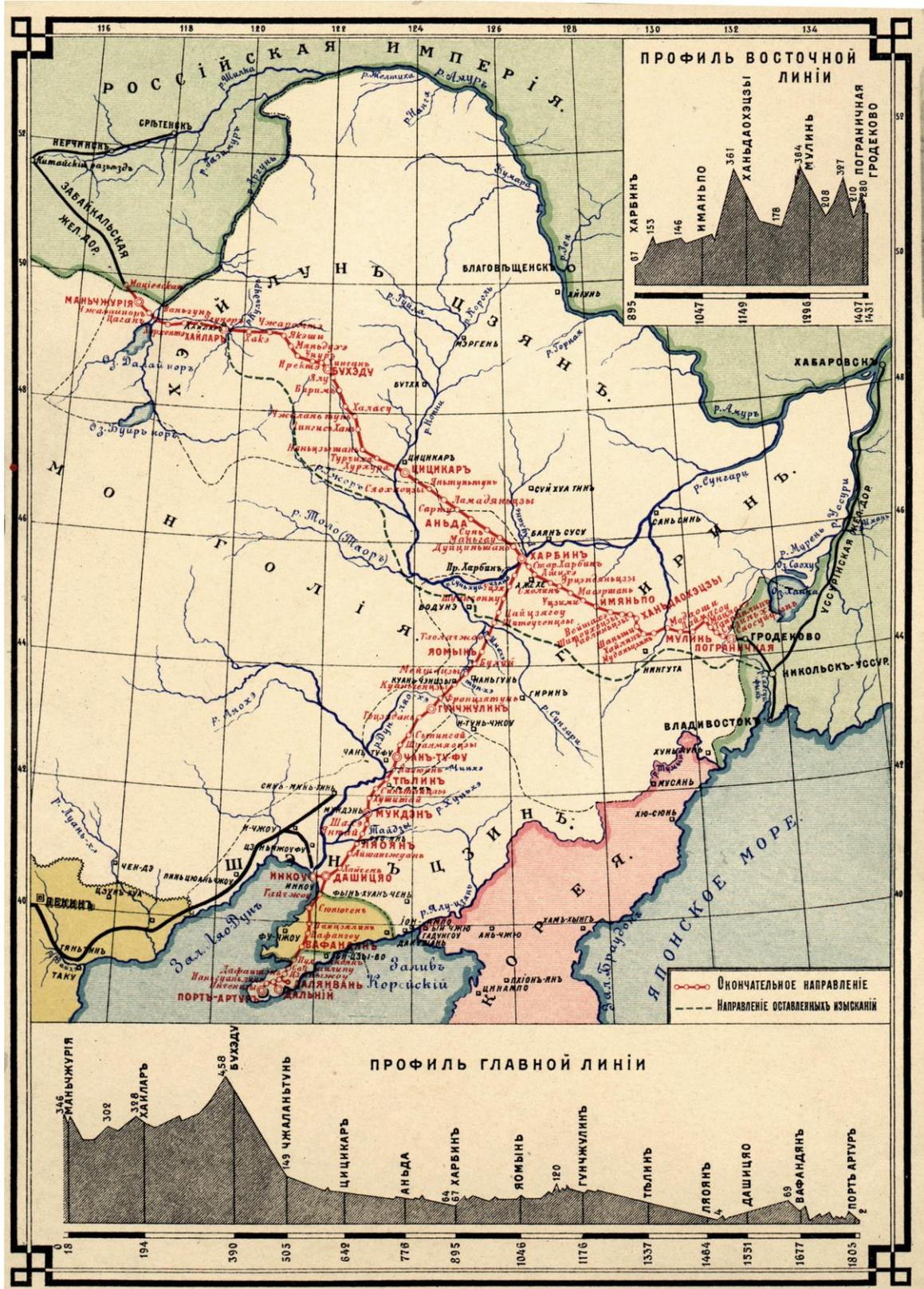
(ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 17252)



Приложение 2

Карта Китайско-Восточной железной дороги. 1903 г.

(ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 3283 А. Карта Китайско-Восточной железной дороги. Из альбома фототипий «Сооружение Китайско-Восточной железной дороги 1897-1903 гг.». М., 1903. Л.2.)



Приложение 3

Свидетельство о награждении С.Н. Кульжинского светло-бронзовой медалью для ношения на груди на ленте, составленной из Владимирской и Андреевской, высочайше утверждённой в память походов в Китай в 1900-1901 гг.». 1902 г.

(РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4573. Л. 5)

СВИДЕТЕЛЬСТВО.

На основании ВЫСОЧАЙШАГО повелѣнія 6-го мая 1901 года,
выдано сіе свидѣтельство, съ приложеніемъ казенной печати

*Михаилу Свѣтлову, полковнику, Командиру
Свѣтлову Свѣтлову Кульжинскому*

въ томъ, что *ему* пожалована ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная
въ память походовъ въ Китай въ 1900—1901 годахъ
светло-бронзовая медаль, для ношения на груди на
лентѣ, составленной изъ Владимирской и Андреевской.

Февраль 28 дня 1902 г. г. Хабаровскъ.

Начальникъ Штаба Приамурскаго
военнаго Округа, Г. Ш. Генералъ-Маіоръ



Старшій Адъютантъ,
Подполковникъ

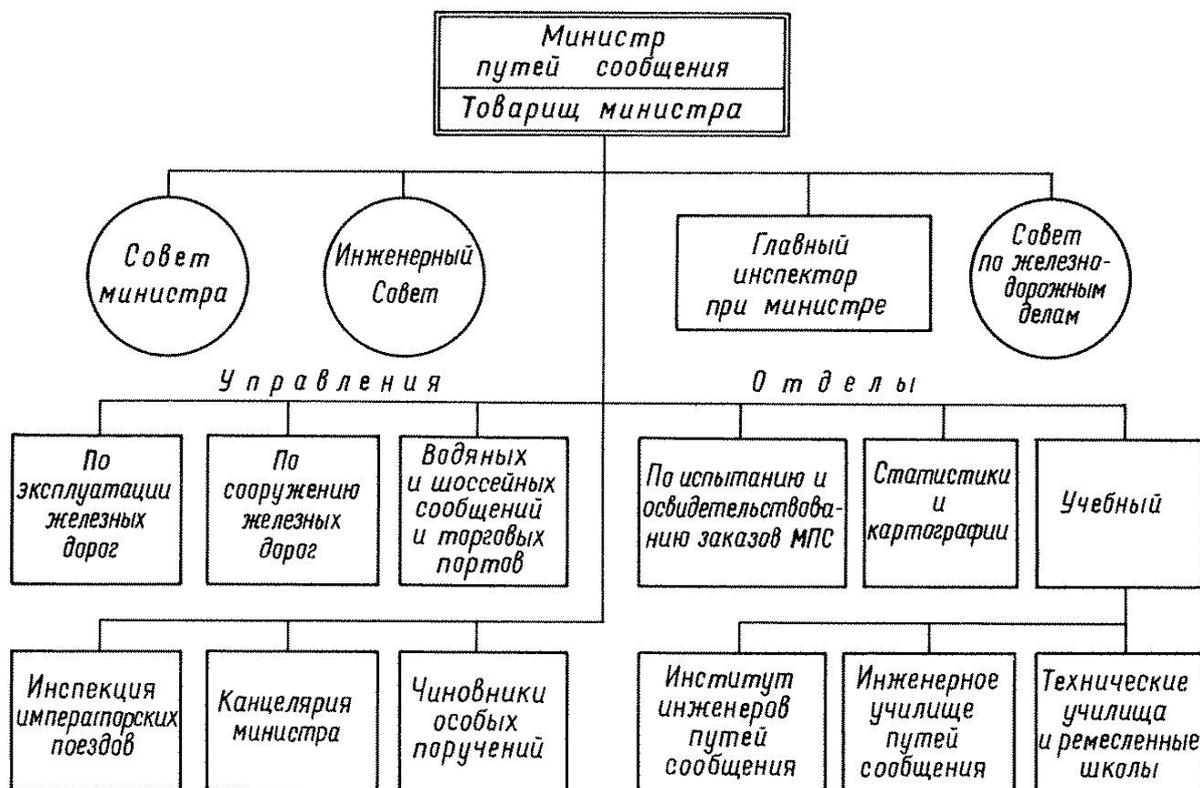
Сергеевичъ

Приложение 4

Структура управления Министерства путей сообщения к началу 1917 г.

(История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т.1: 1836-1917 гг. /

Под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. СПб., 1994. С. 281)



Приложение 5

VI группа Русского отдела в Павильоне русских окраин у Трокадеро. 1900 г.
(ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 844. Альбом фотографий. Международная
выставка в Париже 1900 г. СПб., 1900. Л. 14)



Приложение 6

Станция Джульфа Таврической железной дороги. 1909 г.

*(ФГБУК ЦМЖТ России. КП 174 А. Альбом видов Таврической дороги. – СПб.:
фототипия А.Ф. Дресслера, 1910. Л. 5)*



Приложение 8

Мост через реку Аракс. Общий вид с русской стороны. 1909 г.
(ФГБУК ЦМЖТ России. КП 174 А. Альбом видов Тавризской дороги. – СПб.:
фототипия А.Ф. Дресслера, 1910. Л. 18)



Фототипия А. Ф. Дресслера, СПб.

Приложение 9

Торжественный обед по поводу сдачи в эксплуатацию железнодорожной ветки

Джюльфа – Тавриз. г. Тавриз. 24 мая 1915 г.

(ФГБУК ЦМЖТ России. КП. 17253. Торжественный обед по поводу сдачи в эксплуатацию железнодорожной ветки Джюльфа – Тавриз. 24 апреля 1915 г.)



Приложение 10

Перечень научных работ инженера путей сообщения С.Н. Кульжинского за период с 1902 по 1928 гг. (составлен в хронологическом порядке)

Опубликованные работы

1. Кульжинский С.Н. Железные дороги в Санкт-Петербурге. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1902. – 34 с.
2. Кульжинский С.Н. Беспересадочное пассажирское сообщение большой скорости на русских железных дорогах. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1903. – 45 с.
3. Кульжинский С.Н. Железные дороги к Персидскому заливу. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1903. – 41 с.
4. Кульжинский С.Н. Основные начала железнодорожной сигнализации. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1904. – 44 с.
5. Кульжинский С.Н. Сооружение и эксплуатация подъездных железных дорог. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1904. – 27 с.
6. Кульжинский С.Н. Сигнализация русских железных дорог. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1905. – 36 с.
7. Кульжинский С.Н. Расчёт необходимого количества товарных вагонов. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1906. – 9 с.
8. Кульжинский С.Н. Вагонное хозяйство русских железных дорог. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1908. – 92 с.
9. Кульжинский С.Н. Некоторые данные для проектирования товарных устройств на железных дорогах. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1908. – 6 с.
10. Кульжинский С.Н. Очерки хозяйства Юго-Восточных железных дорог – Воронеж: Типография т-ва «Печатня С.И. Яковлева», 1908. – 39 с.
11. Кульжинский С.Н. Пояснительная записка к исследованию пропускной способности Юго-Восточных железных дорог в период 1907-1912 гг. – Воронеж: Типография т-ва «Печатня С.И. Яковлева», 1908. – 46 с.
12. Кульжинский С.Н. Докладная записка его Превосходительству господину Министру финансов о постройке железных дорог в Персии. – СПб., 1909. – 8 с.

13. Кульжинский С.Н. К вопросу о частных железных дорогах в России. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1909. – 14 с.
14. Кульжинский С.Н. Об учёте товарного вагонного парка. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1909. – 55 с.
15. Кульжинский С.Н. Отчётность и хозяйство на русских железных дорогах. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1909. – 93 с.
16. Кульжинский С.Н. О наивыгоднейшем расположении мастерских для ремонта подвижного состава. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1910. – 12 с.
17. Кульжинский С.Н. О развитии русской железнодорожной сети. – СПб.: Невская Лито-Типография, 1910. – 51 с.
18. Кульжинский С.Н. Перевозка почты по железным дорогам. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1910. – 34 с.
19. Кульжинский С.Н. Передача государственных земель железным дорогам в Соединённых Штатах Северной Америки. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1910. – 22 с.
20. Кульжинский С.Н. Сооружение железных дорог в Персии. Материалы на правах рукописи. – СПб.: б.и., 1910. – 41 с.
21. Кульжинский С.Н., Петров Н.П. О развитии русской железнодорожной сети. – СПб.: Невская Лито-Типография, 1910. – 51 с.
22. Кульжинский С.Н., Элькин Л.Л. Паровозный парк казённых железных дорог и меры к его улучшению. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1910. – 281 с.
23. Кульжинский С.Н. Железные дороги Ближнего Востока. – СПб.: Т-во «Художественной Печати», 1911. – 25 с.
24. Кульжинский С.Н. О реорганизации Центральных установлений Министерства Путей Сообщения по управлению железными дорогами. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1911. – 51 с.
25. Кульжинский С.Н. О скорости следования грузов по русским железным дорогам. – СПб.: Невская типография, 1911. – 31 с.
26. Кульжинский С.Н. О сооружении железнодорожных подъездных путей. СПб.: Типография т-ва п.ф. «Электро-Типография Н.Я. Стойковой», 1911. – 124 с.

27. Кульжинский С.Н., Соловьёв П.Г. Ветви общего пользования, выстроенные на средства частных предпринимателей и переданные в собственность казны. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1911. – 115 с.
28. Кульжинский С.Н. Доклад о развитии русской железнодорожной сети. – СПб.: Типография т-ва п.ф. «Электро-Типография Н.Я. Стойковой», 1912. – 76 с.
29. Кульжинский С.Н. Краткий исторический очерк событий, предшествовавших учреждению Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1912. – 37 с.
30. Кульжинский С.Н. О сооружении железной дороги Москва-Вильна. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1912. – 5 с.
31. Кульжинский С.Н., Петров Н.П. Размеры и постепенность необходимого сооружения железных дорог и средства для осуществления их. – СПб.: Типография товарищества «Общественная польза», 1912. – 66 с.
32. Кульжинский С.Н. Об улучшении Московского железнодорожного узла // Известия Собрания инженеров путей сообщения. № 9. 1913. С.132-133.
33. Кульжинский С.Н., Вермер Г. Описание к привилегии на автоматный силовоз системы Кульжинского-Вермера. 1917. – 7 с.
34. Кульжинский С.Н. Неотложные меры к улучшению коммерческой эксплуатации железных дорог и поднятию ее экономичности. – М., 1920. – 19 с.
35. Кульжинский С.Н. Мировые торговые пути // Красный транспортник. № 6. 1923. С.28-30.
36. Кульжинский С.Н. Определение качества эксплуатации железной дороги // Техника и экономика путей сообщения. № 3-4. – Пг.: Государственное издательство, 1921. – 8 с.
37. Кульжинский С.Н. Основные элементы проектирования станций // Р.С.Ф.С.Р. Н.К.П.С. Высшая техническая комиссия. Ч.1: Промежуточные (малые) станции и посёлки-города при железнодорожных станциях. – Пг.: Редакция специальных изданий, 1922. – 122 с.
38. Кульжинский С.Н. Распределение расходов эксплуатации железных дорог в

течение года // Вестник путей сообщения. № 29-30. 1924. С.6-8.

39. Кульжинский С.Н. Краткий экономический очерк района Юго-Восточных железных дорог. – Воронеж: б.и., 1924. – 30 с.

40. Кульжинский С.Н., Черепанов В.А. О расходах эксплуатации железной дороги, не зависящих от движения // Железнодорожное дело. – 1924. – № 9. – С. 13-16.

41. Кульжинский С.Н. Районирование железных дорог и Средневолжская железная дорога // Среднее Поволжье. № 2-3. – Самара: издание Средневолжской краевой плановой комиссии, 1931. – 26 с.

Неопубликованные работы

1. Кульжинский С.Н. Признаки нефтяных месторождений в Заволжском районе Рязанско-Уральской железной дороги. – СПб., 1915. – 9 с.

2. Кульжинский С.Н. Опыт определения расходов эксплуатации участков Рязанско-Уральской железной дороги в 1923/1924 операционном году. – Саратов, 1925. – 5 л.

3. Кульжинский С.Н. Пропитка шпал солью. – М., 1926. – 6 л.

4. Кульжинский С.Н. Русская система взаимного пользования товарными вагонами. – М., 1926. – 27 л.

5. Кульжинский С.Н. Доклад об опоздании пассажирских поездов пригородной зоны Балтийской линии. – М., 1926. – 24 с.

6. Кульжинский С.Н. Пути сообщения Белоруссии. – М., 1926. – 4 л.

7. Кульжинский С.Н. Положение путей сообщения. 1926. – 5 л.

8. Кульжинский С.Н. Производство манёвров с пассажирскими поездами на станции Немчиновка по летнему расписанию 1926 года. – 1926. – 5 с.

9. Кульжинский С.Н. Московско-Белорусско-Балтийская железная дорога. 1926. – 7 л.

10. Кульжинский С.Н. Сокращение и упрощение отчётности на транспорте. 1926. – 4 л.

11. Кульжинский С.Н. О необходимости реорганизации дела перевозки по

- железным дорогам служебных (хозяйственных) грузов НКПС. 1926. - 7 л.
12. Кульжинский С.Н. Методы производства строительно-ремонтных работ на железных дорогах и режим экономии. – М., 1926. – 19 л.
 13. Кульжинский С.Н. О проведении режима экономии на Московско-Белорусско-Балтийской железной дороге и в частности по отделам К, С, СК и ЧГ. 1926. – 15 с.
 14. Кульжинский С.Н. Круглые деревянные шпалы на железных дорогах. – М., 1926. – 4 л.
 15. Кульжинский С.Н. Некоторые мероприятия по упорядочению ремонта подвижного состава. – М., 1926. – 2 л.
 16. Кульжинский С.Н. Некоторые меры к улучшению ремонта подвижного состава. – М., 1926. – 4 л.
 17. Кульжинский С.Н. План восстановления правильного шпального хозяйства на Московско-Белорусско-Балтийской железной дороге. – М., 1926. – 7 л.
 18. Кульжинский С.Н. Канадские национальные железные дороги в 1925 г. – М., 1926. – 23 с.
 19. Кульжинский С.Н. Круглые деревянные шпалы на железных дорогах. – М., 1926. – 3 л.
 20. Кульжинский С.Н. Доклад по вопросу IV специального исследования железнодорожного транспорта с проведением режима экономии. – М., 1927 г. – 200 л.
 21. Кульжинский С.Н. Упрощение коммерческой эксплуатации железных дорог. – М., 1927. – 30 л.
 22. Кульжинский С.Н. Упрощение железнодорожных тарифов. – М., 1927. – 4 л.
 23. Кульжинский С.Н. Железнодорожная отчетность и режим экономии. – М., 1926. – 18 л.
 24. Кульжинский С.Н. Фиктивные недостатки грузов на железных дорогах и режим экономии. – М., 1926. – 9 л.
 25. Кульжинский С.Н. Упрощение состава провозной платы на железных дорогах. – М., 1926. – 5 л.
 26. Кульжинский С.Н. Некоторые меры к повышению производительности

- железнодорожного транспорта. – М., 1926. – 11 л.
27. Кульжинский С.Н. О нагрузке вагонов. – М., 1928. – 5 л.
28. Кульжинский С.Н. О переходе на автоматическую сцепку. – М., 1928. – 22 л.
29. Кульжинский С.Н. Перечень тарифных руководств, необходимых для коммерческих агентов, деятельность которых связана с перевозкой грузов в местном, прямом и международном сообщениях. – 4 л.
30. Кульжинский С.Н. Перспективы среднего суточного пробега товарных вагонов. – М., 1928. – 17 л.
31. Кульжинский С.Н. По поводу нового способа номерного учёта вагонов. 1928. – 1 л.
32. Кульжинский С.Н. Предохранение паровых котлов от накипи. 1928. – 2 л.
33. Кульжинский С.Н. Московский железнодорожный узел и пригородное пассажирское движение. 1928. – 12 л.
34. Кульжинский С.Н. Наиболее необходимые меры к улучшению коммерческой эксплуатации железных дорог. 1928. – 12 л.
35. Кульжинский С.Н. Строительно-ремонтные работы на железных дорогах. 1928. – 6 л.
36. Кульжинский С.Н. Удлинение сроков коммерческой работы железнодорожных станций. 1928. – 4 л.