

УДК 93

Сапаров Д.Д.¹

ЖИЗНЕННЫЙ ПУТЬ ИНЖЕНЕРА С.Н. КУЛЬЖИНСКОГО (1874-1941 ГГ.)

*Центральный музей железнодорожного транспорта России
Санкт-Петербургский государственный университет*

Saparov D.D.

LIFE PATH ENGINEER S.N. KULDZHINSKOGO (1874-1941)

*Central Museum of Railway Transport of Russia
St. Petersburg State University*

Реферат: Автор рассматривает эволюцию жизненного пути одного из виднейших инженеров путей сообщения дореволюционной России – Сергея Николаевича Кульжинского. В работе автор оценивает вклад инженера в развитие железных дорог Российской империи, прослеживает его судьбу и отмечает дальнейшие перспективы в научной работе по данному направлению.

Ключевые слова: С.Н.Кульжинский, инженер путей сообщения, железные дороги России, Н.П.Петров, Юго-Восточные железные дороги, железные дороги Персии.

Abstract: The author examines the evolution of the way of life of one of the most prominent of Railway Engineers pre-revolutionary Russia - Sergei Nikolaeovich Kulzhinskogo. In the paper, the author evaluates the contribution of an engi-

¹ Сапаров Дмитрий Дмитриевич – магистрант 2 курса магистратуры Института истории Санкт-Петербургского государственного университета, научный сотрудник Центрального музея железнодорожного транспорта России.

near to the development of the railways of the Russian Empire, it traces the fate and marks the further prospects in the scientific work in this area.

Keywords: *S.K.Kulzhinsky, engineer of Railways, Russian Railways, N.P.Petrov, South-Eastern Railways, railways Persia.*

Сергей Николаевич Кульжинский (1874-1941 гг.) – инженер путей сообщения, выпускник Института инженеров путей сообщения (1897 г.), специалист в области строительства и эксплуатации железных дорог, директор правления акционерного Общества Юго-Восточных железных дорог, член секции научных работников Московского отделения НКПС. Автор более 20 научных трудов в области железнодорожной науки и техники. Проблема изучения личности инженера Кульжинского заключается в том, что в советской и постсоветской историографии о нём не было написано ни одной крупной статьи или научной монографии. Изучение его личности возможно лишь по сохранившимся документам, находящимся в фондах ФГБУК

ЦМЖТ РФ², некоторым архивным материалам, хранящимся в РГИА³ и его личным опубликованным трудам [1].

Сергей Николаевич Кульжинский родился в 9 января 1874 г. в семье прапорщика Николая Осиповича Кульжинского. В 1897 г. он окончил полный курс наук в Институте инженеров путей сообщения со званием инженера путей сообщения и с правом составления проектов и производства всякого рода строительных работ. После окончания института он работал в ведомстве путей сообщения, и к 19 января 1910 г. имел звание надворного советника, штатного инженера 1 класса при Министерстве путей сообщения.

² ФГБУК ЦМЖТ РФ – Федеральное бюджетное учреждение культуры Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации (г. Санкт-Петербург).

³ РГИА – Российский государственный исторический архив (г. Санкт-Петербург).

В своих ранних научных трудах, инженер С.Н. Кульжинский много внимания уделял вопросу строительства и эксплуатации железных дорог к Персидскому заливу [2]. В начале XX в. этот вопрос являлся главным на повестке дня в ряде капиталистических держав мира – Великобритании, России, Германии, Франции. Для России важнейшим моментом в этом проекте являлось соединение железными дорогами г. Тавриз с Закавказьем. Осуществление этой задачи задерживалось, главным образом, соперничеством политических влияний России и Англии в Персии. Особым актом персидское правительство обязалось не выдавать железнодорожных концессий до 30 марта 1910 г. Начиная с 1895 г., российское правительство неуклонно стремилось к распространению своей железнодорожной сети в западном Закавказье. За это время Германией была построена Багдадская железная дорога, а в 1907 г. было заключено англо-русское соглашение, которое не только поста-

вило окончательный вопрос о военных блоках в Европе (Антанта и Тройственный союз), но и разделило русско-английские сферы влияния в мире. За период с 1901 по 1908 г. последовательно были построены новые железнодорожные линии – Карская, Ереванская и Джульфинская, введённая в эксплуатацию в 1908 г., общей протяжённостью 603,5 версты. Несмотря, на технические трудности, особенно при сооружении этих линий обошлась казне всего в 45.778.000 руб., т.е. около 76.000 руб. на версту. Эти линии практически напрямую подходили к границам Персии и Турции, поэтому проект русско-персидского железнодорожного строительства имел все факты для продолжения.

Закавказье, отделённое от остальной России Большим Кавказским хребтом, представляет собой вместе с изрезанными плоскогорьями Северной Персии и восточными равнинами рек Куры и Аракса одну этнографическую область. В этом сложном регионе, как с этни-

ческой, так и с экономической точки зрения железные дороги были особенно важны в условиях только что зарождавшейся авиации как вида транспорта. Сооружение прямого пути через Персию, по мнению С.Н. Кульжинского способствовало бы дальнейшему развитию экономических отношений между двумя странами, «придав русскому международному положению в этой стране устойчивость, которую уже не смогут разрушить какие-либо новые политические комбинации» [3, с.13]. Более того, строительство железнодорожной линии, соединяющей центральные районы Персии с Кавказом и Европейской частью России, позволило бы значительно увеличить пассажирооборот и грузооборот между Индией, Персией, Россией и Европой. В своей экономической записке Сергей Николаевич приводит аргументы в пользу строительства железной дороги Тегеран-Бушир и Кирман-Чахбар, а также их соединению с Закавказскими железными дорогами. В работе также рассмат-

риваются вопросы товарообмена между Персией и Россией, транзитного пассажирского движения, включая предварительные расходы по стоимости проезда пассажиров и провоза багажа. Надо отметить, что «общий оборот русско-персидской торговли выразался в 17 млн. рублей» [4, с.19]. Из Персии в Россию вывозятся фрукты, рис, копчёная рыба, хлопок, драгоценности, а из России в Персию ввозятся лес, соль, мука, керосин, сахар, нефть. Работы русских инженеров позволили в 1920-е гг. построить несколько новых железных дорог, соединивших не только столицу Персии с окраинами страны, но и практически весь ближневосточный регион.

С.Н. Кульжинский активно занимался строительными работами по техническому переустройству станций Петроградского узла [5], так «в 1913 С.Н. Кульжинский предложил для правильного решения вопросов переустройства станций составить общий проект узла с учётом перспективы. В 1915 г. бы-

ла разработана принципиальная схема развития Петроградского узла, получившая в 1916 г. одобрение Особой комиссии. Во всём этом можно видеть прообраз созданных в дальнейшем генеральных схем крупнейших узлов сети» [6, с.270]. В фонде документов ФГБУК ЦМЖТ России имеется документ – Планы сквозных, тупиковых и смешанного типа мастерских на железных дорогах России, в котором представлены не только чертежи, но и сметы по расходам на переустройство, ремонт, содержание паровозных депо, мастерских и других станционных сооружений.

Наиболее яркая страница в биографии С.Н. Кульжинского относится к его деятельности в составе Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России под руководством инженера-генерала Н.П. Петрова [7]. Эта комиссия была образована 21 сентября 1908 г. и являлась правопреемницей Комиссии по железнодорожному делу под предводительство графа Э.Т. Бара-

нова [8]. Особая Высшая Комиссия была создана для всестороннего исследования железных дорог в России, а также для выработки мер по выявлению и улучшению состояния, финансового положения и перспектив развития железнодорожной отрасли. В 1911 г. вышли в свет книги С.Н. Кульжинского «О сооружении железнодорожных подъездных путей» [9], «О скорости следования грузов по русским железным дорогам» [10], «О реорганизации центральных учреждений Министерства путей сообщения по управлению железными дорогами» [11] и совместная работа с Н.Н. Петровым «Первое приближение к определению наименьшего пробега товарных поездов на данной линии» [12]. В 1912 г. после многочисленных исследований, был подготовлен и напечатан «План развития русской железнодорожной сети на пятилетие 1912-1917 гг.», где отражаются не только существующие и строящиеся железные дороги, но и предложения членов Комиссии по железнодо-

рожному строительству на Кольском полуострове, Кавказе, севере России, в Крыму, Сибири и Средней Азии поочередно. Многие из указанных здесь проектов были воплощены в жизнь в 1915-1940 гг., а некоторые подъездные пути и железные дороги вообще не были построены. В 1912 г. по итогам работы Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России под руководством инженера-генерала Н.П. Петрова вышел сборник трудов инженера С.Н. Кульжинского в 2-х томах. В этих книгах отражена научная деятельность инженера за период с 1903 по 1912 гг.

Революционные события 1917 г. изменили жизнь инженера, в этот период Кульжинский активно работает по наведению порядка на Юго-Восточных железных дорогах. 4 июня 1918 г. по просьбе Комитета Украинского представительства в Петрограде командирован на Украину. В 1918 г. Сергей Николаевич Кульжинский как директор Юго-Восточной железной

дороги получил право на бесплатный проезд в спальнях вагонов поезда «Grands Express Europeans» (Гранд Экспресс Европа). Он также имел золотые жетоны на право бесплатного пожизненного проезда по всем линиям Московско-Виндаво-Рыбинской и Юго-Восточной железных дорог.

В начале 1920 г. он проходит переподготовку на Высших инструкторских курсах по подготовке агентов службы движения при НКПС, а 15 сентября 1920 г. получает должность члена Технического Совета НКПС в Москве. В это время на иждивении у Сергея Николаевича было четверо детей – Марина Сергеевна (15 лет) и Олег Сергеевич (14 лет) от первого брака, Дмитрий Сергеевич (9 лет), Александра Сергеевна (4 года) от второго брака. В личном фонде С.Н. Кульжинского в ФГБУК ЦМЖТ РФ имеются удостоверения, трудовые книжки, деловая переписка, где содержатся сведения о его деятельности по ведомству путей сообщения. В 1921 г. он участ-

вует в перевозе в Москву трудов бывшей анкетной Комиссии инженера Петрова по обследованию железнодорожного хозяйства в России. Отметим ещё раз, что большая часть планов развития железных дорог в СССР строилась как раз по принципам, выработанным комиссией Н.П. Петровым до 1917 г. В этом же году, инженер ведёт большую научно-исследовательскую работу по вопросу приспособления вагонов для перевозки парафиновой нефти.

В 1925 г. С.Н. Кульжинский состоял членом Правления Рязанско-Уральской железной дороги. 14 июля 1928 г. он становится членом правления Транспортного Потребительского Общества Октябрьской железной дороги. 20 декабря 1929 г. Сергей Николаевич был нанят в качестве консультанта по отделению Д в планово-экономический отдел Самаро-Златоустовской железной дороги с окладов в 325 руб. 13 декабря 1933 г. после продолжительного ареста был осуждён по ст.58-7 УК РСФСР

и направлен на исправительные работы в лагерь Амурской области сроком на 10 лет. За время нахождения в трудовом лагере, С.Н. Кульжинский вёл активную переписку с семьёй на протяжении 8 лет. Более 120 сохранившихся писем находятся в фонде ФГБУК ЦМЖТ РФ, они посвящены не только личным мыслям инженера, но и его деятельности во время заключения, условиям жизни в трудовом лагере, описание отдельных частей Амурской области.

26 декабря 1941 г. после 8 лет заключения инженер Сергей Николаевич Кульжинский умер. 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. Несмотря на трагический конец, жизненный путь инженера Кульжинского был насыщен яркими и запоминающимися событиями.

Материалы, связанные с жизнью, инженерной и научной дея-

тельностью С.Н. Кульжинского, поступили в музей железнодорожного транспорта от его дочери Александры Сергеевны Кульжинской. В 2013 г. были приняты на постоянный музейный учёт: рукописи, брошюры, посвящённые грузовым перевозкам по дорогам России, труды, касающиеся железных дорог Санкт-Петербурга, России и стран Ближнего Востока, картографические материалы и техническая документация. Картографические материалы представляют особый интерес в свете общего развития Ведомства путей сообщений в период с 1877 по 1927 гг. По данному вопросу представлены карты и схемы Европейской части России (1877 г.), Терской области (1898 г.), Олонецкой губернии (1915 г.), Об-

ласти Войска Донского (1900 г.), железных дорог Западной Европы (1900-е гг.), железнодорожных и водных путей сообщения СССР (1927 г.). Период жизни и деятельности С.Н. Кульжинского с 1917 по 1930 гг. представлен подлинными документами: наградными и служебными удостоверениями, письмами, личными документами. Данные материалы важны, как важнейший ресурс для работ в области железнодорожного транспорта. Исследование трудовой деятельности и жизненного пути инженера Сергея Николаевича Кульжинского может быть продолжено как отдельное исследование с привлечением дополнительного круга источников и литературы.

Список литературы

1. Кульжинский С.Н. Железные дороги в Санкт-Петербурге. – СПб.: Типография Ю.Н.Эрлих, 1902. – 34 с.
2. Кульжинский С.Н. Железные дороги Ближнего Востока. – СПб.: Т-во «Художественной Печати», 1911. – 25 с.

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

4.Кульжинский С.Н. Доклад о развитии русской железнодорожной сети. – СПб.: Типография т-ва п.ф. «Электро-Типография Н.Я.Стойковой», 1912. – 76 с.

5.Кульжинский С.Н. Отчётность и хозяйство на русских железных дорогах. – СПб.: Типография М.Д.Ломковского, 1909. – 93 с.

6.История железнодорожного транспорта России. Т.1: 1836-1917 гг. / Под ред. Г.М.Фадеева, С.В.Амелина, Е.Я.Красковского и др. – СПб.: ПГУПС, 1994. – 336 с.

7.Кульжинский С.Н. О развитии русской железнодорожной сети. – СПб.: Невская Лито-Типография, 1910. – 51 с.

8.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.

9.Кульжинский С.Н. О сооружении железнодорожных подъездных путей. – СПб.: Типография т-ва п.ф. «Электро-Типография Н.Я.Стойковой», 1911. – 124 с.

10.Кульжинский С.Н. О скорости следования грузов по русским железным дорогам. – СПб.: Невская типография, 1911. – 31 с.

11.Кульжинский С.Н. О реорганизации Центральных установлений Министерства Путей Сообщения по управлению железными дорогами. – СПб.: Типография М.Д. Ломковского, 1911. – 51 с.

12.Петров Н.П. Первое приближение к определению наименьшего пробега товарных поездов на данной линии. – СПб.: Невская Лито-Типография, 1911. – 64 с.

1. Kul'zhinskij S.N. Zhelezny'e dorogi v Sankt-Peterburge. – SPb.: Tipografiya Yu.N.E'rlix, 1902. – 34 s.
2. Kul'zhinskij S.N. Zhelezny'e dorogi Blizhnego Vostoka. – SPb.: T-vo «Xudozhestvennoj Pechati», 1911. – 25 s.
3. Kul'zhinskij S.N. Zhelezny'e dorogi k Persidskomu zalivu. – SPb.: Tipografiya Yu.N.E'rlix, 1903. – 41 s.
4. Kul'zhinskij S.N. Doklad o razvitii russkoj zheleznodorozhnoj seti. – SPb.: Tipografiya t-va p.f. «E'lektro-Tipografiya N.Ya.Stojkovej», 1912. – 76 s.
5. Kul'zhinskij S.N. Otchyotnost' i xozyajstvo na russkix zhelezny'x dorogax. – SPb.: Tipografiya M.D.Lomkovskogo, 1909. – 93 s.
6. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. T.1: 1836-1917 gg. / Pod red. G.M.Fadeeva, S.V.Amelina, E.Ya.Kraskovskogo i dr. – SPb.: PGUPS, 1994. – 336 s.
7. Kul'zhinskij S.N. O razvitii russkoj zheleznodorozhnoj seti. – SPb.: Nevskaya Lito-Tipografiya, 1910. – 51 s.
8. Kul'zhinskij S.N. Kratkij istoricheskij ocherk soby'tij, predshestvovavshix uchrezhdeniyu Osoboj Vy'sshej Komissii dlya vsestoronnego issledovaniya zheleznodorozhnogo dela v Rossii. – SPb.: Tipografiya M.D.Lomkovskogo, 1912. – 37 s.
9. Kul'zhinskij S.N. O sooruzhenii zheleznodorozhny'x pod"ezdny'x putej. – SPb.: Tipografiya t-va p.f. «E'lektro-Tipografiya N.Ya.Stojkovej», 1911. – 124 s.
10. Kul'zhinskij S.N. O skorosti sledovaniya gruzov po russkim zhelezny'm dorogam. – SPb.: Nevskaya tipografiya, 1911. – 31 s.
11. Kul'zhinskij S.N. O reorganizacii Central'ny'x ustanovlenij Ministerstva Putej Soobshheniya po upravleniyu zhelezny'mi dorogami. – SPb.: Tipografiya M.D. Lomkovskogo, 1911. – 51 s.

12. Petrov N.P. Pervoe priblizhenie k opredeleniyu naimen'shego probega tovarny'x poezdov na dannoj linii. – SPb.: Nevskaya Lito-Tipografiya, 1911. – 64 s.