



УДК 94 (47).0837

DOI 10.18413/2075-4458-2019-46-4-682-696

**ИНЖЕНЕР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ А.Н. КУЛАКОВ –
ВЫДАЮЩИЙСЯ СПЕЦИАЛИСТ В ОБЛАСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА
И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

**ENGINEER OF A COMMUNICATIONS A.N. KULAKOV AS OUTSTANDING
EXPERTS IN THE FIELD OF CONSTRUCTION AND RESTORATION OF RAILWAYS**

**Д.Д. Сапаров
D.D. Saparov**

Санкт-Петербургский государственный университет,
Россия, 199034, г. Санкт-Петербург, Менделеевская линия, д. 5

St. Petersburg State University,
5 Mendeleev line, St. Petersburg, 199034, Russia

E-mail: saparov93@yandex.ru

Аннотация

Статья посвящена одной из интереснейших личностей в истории российских железных дорог – инженеру путей сообщения Александру Николаевичу Кулакову (1875–1928), видному специалисту в области строительства и восстановления железных дорог. С 1898 по 1918 г. он работал на Николаевской, Китайско-Восточной, Рязанско-Уральской, Варшаво-Венской, Подольской, Юго-Западных железных дорогах, получив огромный опыт в области строительства, эксплуатации, восстановления пути и искусственных сооружений в годы Русско-японской, Первой мировой и Гражданской войн. Личность инженера путей сообщения Кулакова является примером мужества и сохранения верности своей специальности в Югославии, куда он вынужден был эмигрировать после окончания Гражданской войны в России. Автор анализирует сохранившиеся документы личного фонда, переданного в Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации, и архивные материалы Российского государственного исторического архива, на основе которых и была подготовлена биографическая статья.

Abstract

The article is devoted to one of the most interesting personalities in the history of Russian railways – railway engineer Alexander Nikolaevich Kulakov (1875–1928), a prominent specialist in the field of construction and rehabilitation of railways. From 1898 to 1918, he worked on the Nikolaev, Chinese-Eastern, Ryazan-Ural, Warsaw-Vienna, Podolsk, South-Western railways, having gained vast experience in the field of restructuring, construction, restoration of the road and artificial structures in the Russian-Japanese, World War I and the Civil War. The personality of the railway engineer Kulakov is an example of courage and loyalty to his profession in Yugoslavia, where he was forced to emigrate after the end of the Civil War in Russia. The author analyzes the surviving documents of the personal fund transferred to the Central Museum of Railway Transport of Russia and archival materials of the Russian State Historical Archive, on the basis of which the biographical article was prepared.

Ключевые слова: Кулаков Александр Николаевич, инженеры путей сообщения, железные дороги России, экономическая история, Николаевская железная дорога, Китайско-Восточная железная дорога, Рязанско-Уральская железная дорога, Подольская железная дорога, Юго-Западные железные дороги, Гражданская война в России, эмиграция, железные дороги Югославии.

Key words: Kulakov Alexander Nikolaevich, railway engineers, Russian railways, economic history, Nikolaev Railway, Chinese Eastern Railway, Ryazan-Ural Railway, Podolsk Railway, South-Western Railway, the Civil War in Russia, emigration, the railways of Yugoslavia.

Ставосьмидесятилетняя история российских железных дорог – одна из крупнейших глав в книге истории железнодорожного транспорта мира. Сохранение и приумножение исторической памяти ключевых событий в области науки, техники, транспорта сегодня невозможно представить без музеев – подлинных сокровищниц знаний и культуры. Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации» на протяжении всей своей 206-летней истории бережно сохраняет, изучает и приумножает собрания, связанные с достоянием отечественной истории железных дорог. Личные фонды инженеров путей сообщения в коллекции музея насчитывают более 4000 единиц хранения: это разнообразные документы, фотографии, карты, рукописи, печатные материалы, переданные в музей их родственниками, организациями и частными лицами на протяжении XX – начала XXI в.

Изучение личностей инженеров путей сообщения, питомцев первого в России высшего транспортного учебного заведения – Института Корпуса инженеров путей сообщения является одной из ведущих составляющей научной работы в Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации. Одна таких личностей – Александр Николаевич Кулаков, видный специалист в области строительства и восстановления железных дорог. В отечественной и зарубежной историографии не встречается ни одной биографической статьи или монографии об этом выдающемся человеке, и главная цель предлагаемой работы – восстановление исторической памяти.

В 1993 г. родственниками А.Н. Кулакова из США в дар институту были переданы материалы, связанные с его жизнью и деятельностью на железнодорожном транспорте: служебные документы, фотографии, наградные листы. 29 ноября 1993 г. ректор Петербургского государственного университета путей сообщения В.И. Павлов передал в дар Центральному музею железнодорожного транспорта России личный фонд А.Н. Кулакова, насчитывающий 62 единицы хранения.

В Российском государственном историческом архиве в фонде 229 канцелярии министра путей сообщения сохранилось два личных дела Александра Кулакова на 559 листах. Дела включают в себя полный и краткий формулярные списки, паспортные книжки, выписки из метрических книг, документы движения по службе, наградные бумаги, служебную переписку и т. п. Благодаря сохранившимся на сегодняшний день материалам личного фонда мы можем воспроизвести его биографию.

Отец А.Н. Кулакова, подполковник Николай Иванович Кулаков, управляющий Тверской заводской конюшней, родился 4 июня 1848 г. в семье потомственного дворянина Тверской губернии. Николай Иванович окончил Тверское кавалерийское юнкерское училище по первому разряду 31 мая 1868 г. и вступил рядовым во 2-й Лейб-Уланский (позднее в 5-й Драгунский) Курляндский Его Величества полк с годовым содержанием в 2100 руб.¹ (жалованье – 1000 руб., столовых – 500 руб., квартирных – 300 руб., разъездных – 300 руб.).

Спустя год Николай Иванович был произведён в унтер-офицеры, а в 1865 г. командирован в Тверское кавалерийское юнкерское училище для прохождения переподготовки. Вернувшись в 1872 г. во 2-й Лейб-Уланский Курляндский Его Величества полк, Н.И. Кулаков стал быстро продвигаться по службе: за пять лет он прошёл путь от делопроизводителя полкового суда до взводного офицера Тверского кавалерийского юнкерского училища. За отличие по службе он был награждён орденами Св. Станислава III степени (1880) и Св. Владимира IV степени (1885), 2 января 1885 г. «Высочайшим приказом по военному ведомству Н.И. Кулаков причислен к Главному Управлению государственного коннозаводства с зачислением по армейской кавалерии, в 1889 г. произведён в подполковники»². Спустя 12 дней был назначен управляющим Новгородской (с 1900 г. – Тверской) заводской конюшней.

Н.И. Кулаков был женат на дочери отставного подполковника Николая Андреевича Чаплина – Марье Николаевне Чаплиной. В семье Кулаковых родилось 8 детей: Николай

¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 229. Оп. 18. Д. 4552. Л. 22.

² Там же. Л. 25.

(26 декабря 1872 г.), Владимир (26 июня 1874 г.), Александр (23 сентября 1875 г.), Константин (6 мая 1877 г.), Михаил (29 июля 1881 г.), Мария (9 августа 1879 г.), Надежда (9 апреля 1890 г.), Нюра (6 октября 1891 г.).

Александр Николаевич Кулаков родился 23 сентября 1875 г. По окончании Тверской гимназии в 1893 г., он поступил в Институт инженеров путей сообщения императора Александра I в Санкт-Петербурге, который успешно окончил «31 мая 1898 г. в чине коллежского секретаря» [Список окончивших курс в ИИПС, 1910, с. 76]. После окончания института А.Н. Кулаков (рис. 1) должен был пройти военную службу. Однако после медицинского освидетельствования «признан совершенно неспособным к военной службе, а посему освобождён навсегда от таковой с удостоверением, выданным Тверским уездным по воинской повинности присутственным свидетельством от 6 июля 1898 г. за № 715»¹.

Службу в ведомстве путей сообщения А.Н. Кулаков начал 8 октября 1898 г. с должности штатного инженера IX класса, помощника начальника участка службы пути Николаевской железной дороги с годовым содержанием в 1500 руб.² (жалованье – 561 руб. 43 коп., столовые – 571 руб. 43 коп., разъездные – 357 руб. 14 коп.). Первая магистральная железная дорога России (Санкт-Петербург – Москва) всегда являлась передовым научно-техническим звеном отрасли, лабораторией, полигоном для испытания новых технологий, многие из которых впоследствии внедрены на других железных дорогах России.

Несмотря на бурное строительство железных дорог в 1890–1900-е гг., Николаевская железная дорога продолжала оставаться одной из главных линий в стране. В конце XIX – начале XX в., когда на дороге начинают свою профессиональную деятельность многие известные инженеры путей сообщения, происходят качественные перемены в эксплуатации первой двухпутной магистрали Европы: пассажирские составы стали состоять из 11 вагонов, оборудованных электрическим освещением и водяным отоплением, курьерские поезда преодолевали расстояние в 645 км между двумя столицами за 13 часов, увеличены железнодорожные перевозки («в 1892 г. в сутки проходило 17 пассажирских и 30 товарных поездов» [Давыдова, 2007, с. 26]). Железная дорога не только связывала людей на огромных расстояниях, но и способствовала экономическому развитию регионов, через которые она проходила. На Николаевской железной дороге бурно развивалась инфраструктура: открывались больницы, школы, сиротские приюты, бани, церкви. Поэтому и попасть на работу на Николаевскую железную дорогу в то время выпускникам Института инженеров путей сообщения было и почётно, и престижно.

В 1898 г. начальник Николаевской железной дороги Н.К. Шаффгаузен-Шенберг-Эк Шауфус подал рапорт председателю Управления казённых железных дорог с просьбой принять А.Н. Кулакова на службу в качестве штатного инженера IX класса. В дореволюционной России отношение в обществе и государстве к профессии инженера путей сообщения было очень высоким. Они получали достойную заработную плату, пользовались многочисленными льготами и уважением среди населения. Поэтому и приём на работу молодого специалиста, пусть даже из знатной семьи, требовал наличие рекомендаций от должностных лиц из Министерства путей сообщения, отзыв из Института инженеров путей сообщения и администрации с места рождения.

При подаче прошения для приёма на работу инженером А.Н. Кулаковым был предоставлен следующий пакет документов:

1. Копия послужного списка о службе его отца Николая Ивановича Кулакова.
2. Копия свидетельства о происхождении.
3. Копия свидетельства о рождении.
4. Копия диплома об окончании Института инженеров путей сообщения.
5. Копия свидетельства о явке к отбыванию воинской повинности.
6. Копия отзыва Тверского губернатора от 3 сентября 1898 г.

¹ Там же. Л. 1.

² Там же. Л. 15.



Рис. 1. Фотопортрет инженера путей сообщения А.Н. Кулакова. Начало XX в.
 Fig. 1. Photo portrait of a railway engineer A.N. Kulakov. The beginning of the XX century

Однако, приступив осенью 1898 г. к своим обязанностям, А.Н. Кулаков только успел войти в курс дел по работе на Николаевской железной дороге, как его служебную деятельность ожидал новый поворот.

Пожалуй, одним из самых сложных и отдалённых участков Великого Сибирского пути была Китайская Восточная железная дорога (КВЖД), проходившая по северной территории Китая – Маньчжурии (рис. 2). На обозначенную тему в российской и зарубежной историографии написано немало научных трудов, однако сведения о службе на КВЖД многих инженеров путей сообщения, таких как А.Н. Кулаков, до конца не изучены и по сей день.

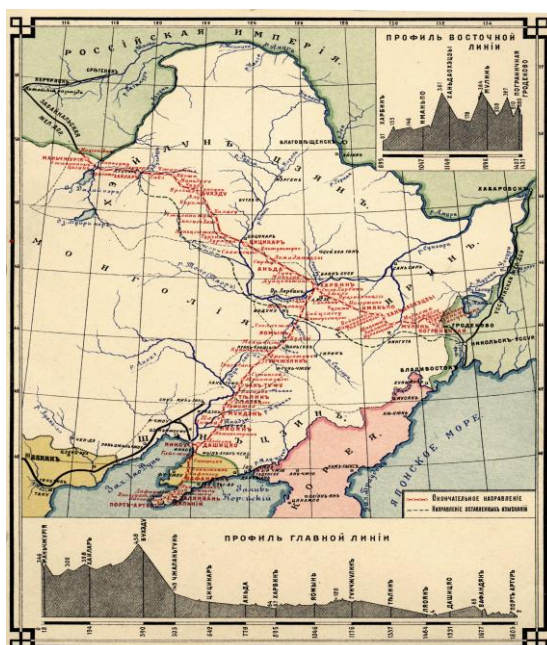


Рис. 2. Карта Китайской Восточной железной дороги. 1903 г.
 Fig. 2. Map of China Eastern Railway. 1903

Несмотря на всю слабость тогдашнего Китая в отношении его государственности и экономики, он всё же являлся суверенным государством, и Россия самостоятельно, не получив соответствующего разрешения Китая, приступить к строительству железных дорог

не могла. В переговоры с китайским правительством вступили министр финансов С.Ю. Витте и министр иностранных дел А.Б. Лобанов-Ростовский.

В 1896 г. был заключен военный союз России с Китаем и договор на постройку Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). После получения от Китая согласия на прокладку рельсового пути было образовано частное акционерное Общество Китайской Восточной железной дороги. 27 августа 1896 г. в результате переговоров С.Ю. Витте с китайскими чиновниками был создан Русско-Китайский банк (с 1910 г. – Русско-Азиатский), получивший концессию на строительство Китайско-Восточной железной дороги и содействовавший развитию экономических связей между Россией и странами Дальнего Востока. Учредителями банка были Санкт-Петербургский Международный коммерческий банк и группа французских банкиров. Банк находился под контролем правительства России, а его акции могли приобретать как китайские, так и русские подданные. Китайское правительство отказывалось от всякого вмешательства в финансовую сторону деятельности Общества, т. е. доходы от эксплуатации построенной дороги освобождались от каких бы то ни было сборов и налогов. Но предусматривалась по договорённости сторон возможность выкупа Китаем дороги через 36 лет после окончания строительства, а через 80 лет после начала эксплуатации – передача китайской стороне КВЖД на безвозмездной основе.

Строительство КВЖД началось 16 августа 1897 г. под руководством инженера путей сообщения А.И. Юговича. Основная трасса дороги проходила от Китайского разъезда до станции Маньчжурия (374 км) и от Харбина к Порту-Артуру и порту Дальнему (1025 км). 21 октября 1901 г. укладка пути на всём её протяжении завершилась. Всего на дороге было построено «912 металлических мостов и 258 каменных арочных мостов, 9 тоннелей» [Гладких, 2007, с. 60], один из которых – самый длинный на Великом Сибирском пути – Хинганский тоннель (длина – 3073,6 м), в строительстве которого принимал участие А.Н. Кулаков. Железная дорога пробудила сказочно богатый край – Маньчжурию, здесь стремительными темпами стали развиваться промышленность, сельское хозяйство, культура.

С 10 марта 1899 г. по 1 мая 1904 г. в Обществе Китайско-Восточной железной дороги в должности заместителя начальника участка, а затем старшего начальника дистанции служил и инженер путей сообщения А.Н. Кулаков. Он начал свою работу с должности начальника 3 дистанции 2 участка главной линии Китайско-Восточной железной дороги с должностным окладом в 4800 рублей в год. Согласно всеподданнейшему докладу министра путей сообщения М.И. Хилкова от 24 января 1897 г., инженерам путей сообщения, определённым на строительство Китайско-Восточной железной дороги, «назначать штатными по Министерству инженерами в классы должностей от V до IX класса включительно, сообразно их чинам и занимаемым на дороге должностям»¹. Просматривая биографии инженеров путей сообщения, окончивших институт в период с 1891 по 1903 г., мы встречаем огромное количество выпускников, которые были отправлены на строительство Великого Сибирского пути, самой протяжённой железной дороги в мире.

За отлично усердную службу и особые труды во время военных действий в Маньчжурии в 1900 г. Александр Николаевич награждён орденом Св. Станислава III степени. Приказом № 44 по гражданскому ведомству от 22 мая 1902 г. был произведён за выслугу лет в титулярные советники. В 1902 г. с соизволения августейшей покровительницы Российского общества Красного Креста государыни императрицы Марии Фёдоровны за участие в деле организации оказания помощи раненым и больным воинам на Дальнем Востоке предоставлено право ношения Высочайше установленного знака Красного Креста².

В личном деле А.Н. Кулакова № 4553 в Российском государственном историческом архиве имеется доклад (печатная записка) министра финансов С.Ю. Витте от 25 ноября 1901 г. за № 556 «О положении работ по сооружению Китайской Восточной железной дороги и коммерческого порта и г. Дальнего на 1 ноября 1901 г.». В ней записано: «21 ок-

¹ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4553. Л. 15.

² РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4552. Л. 12.

тября 1901 г. окончена укладка главного пути Китайской Восточной железной дороги. Докладывая о сём Комитету Сибирской железной дороги, министр финансов считает долгом объяснить, что хотя укладка пути произведена на всём протяжении дороги и почти по всей линии происходит уже перевозка пассажиров и грузов, однако постройка дороги далеко ещё не закончена, что объясняется крайне неблагоприятными условиями, в которых находилось сооружение дороги»¹. 27 октября 1901 г. начальником Западного отделения по постройке КВЖД инженером Бочаровым объявлена благодарность начальнику III/IV дистанции инженеру путей сообщения А.Н. Кулакову «за благополучное окончание сооружения земляного полотна железной дороги»².

Сооружение Китайской Восточной железной дороги велось по трём направлениям – от станции Гродеково, из Харбина и Порт-Артура. 13 июня 1903 г. дорога была сдана в постоянную эксплуатацию на всём своём протяжении. Вот что писал главный инженер по постройке КВЖД А.И. Югович в телеграмме № 1024 от 30 июня 1903 г. из г. Дальнего вышестоящему руководству: «Успех строительных работ, несмотря на китайские беспорядки девятисотого года, надолго прекратившие нашу строительную деятельность, приписываю тем дружным и энергичным усилиям, которые приложены были моими сотрудниками и сослуживцами, как старшими, так и младшими, для борьбы со многими невзгодами и затруднениями, встретившими нас в чужой стране и среди чуждого, хотя и трудолюбивого населения»³. Завершение строительства КВЖД принесло небывалый экономический взлёт Маньчжурии и всего дальневосточного региона: рост населения в городах Порт-Артур, Харбин, Дальний; строительство паровозоремонтных мастерских, станций, больниц, школ и приютов, что привело к появлению нового количества рабочих мест; увеличение пропускной способности Великого Сибирского пути.

Согласно печатному справочнику В. Ашика «Финансовые результаты эксплуатации русской железнодорожной сети за последнее трёхлетие (1907–1909 гг.)», Китайская Восточная железная дорога состояла из 3 участков: Маньчжурия – Харбин, Харбин – Дальний и Харбин – Пограничная с подъездными путями. Администрация Китайско-Восточной железной дороги организовала достойный быт рабочих и инженеров путей сообщения в далёких китайских городах и провинциях. В 1901 г. на дороге были организованы специальные вагоны: церкви, библиотеки, бильярдные, кинопередвижки. Они передвигались, делая остановки на станциях по 2–3 дня. На дороге «устроили 14 врачебных участков, больницы на 595 кроватей» [Трунова, 2004, с. 89]. Заботясь об образовании детей рабочих, сформировали 18 начальных железнодорожных школ.

Во время военных действий против Японии на Дальнем Востоке в 1904–1905 гг. А.Н. Кулаков работал начальником технического отдела по постройке Хайчевской ветви КВЖД (рис. 3) в распоряжении начальника военных сообщений тыла армии. На основании сохранившихся в Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации документов мы можем сделать вывод, что Кулаков находился в распоряжении начальника Дорожного управления при Штабе главнокомандующего армией. Здесь он проводил изыскания и постройку военных дорог и руководил постройкой мостов для военных переправ на реке Сунгари. После окончания Русско-японской войны 1904–1905 гг. за надлежащее выполнение служебных обязанностей и работы по восстановлению железной дороги и строительство Хайчевской ветви А.Н. Кулаков был удостоен двух высших государственных наград: 7 августа 1905 г. награждён орденом Св. Анны III степени, а 14 января 1906 г. – орденом Св. Стани-

¹ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 267. Лл. 247–248.

² Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации (ЦМЖТ России). КП. 9219/3. Препроводительное письмо начальника 2-го участка по сооружению КВЖД к телеграмме № 2767 начальника Западного отделения инженера Бочарова. 1901. Л. 2.

³ ЦМЖТ России. КП. 9219/2. Копия телеграммы Главного инженера по сооружению Китайской Восточной железной дороги от 30 июня 1903 г. за № 1024 из Дальнего, от Маньчжурии до Пограничной и от Харбина до Порт-Артура господам начальствующим. Л. 1.

слава II степени¹. В 1905 г. А.Н. Кулаков руководил работами по устройству дамб на реках Сунгари и Ляленхе. В целом во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. Китайско-Восточная железная дорога сыграла важную роль в перевозке воинских частей и грузов. Её пропускная способность была увеличена с 7 до 18 пар поездов в сутки.



Рис. 3. Инженер путей сообщения А.Н. Кулаков (3-й справа) с группой сослуживцев на постройке железнодорожного пути в Маньчжурии. 1900-е гг.

Fig. 3. Railway engineer A.N. Kulakov with a group of colleagues on the construction of the railway in Manchuria. 1900s

7 мая 1904 г. в канцелярию министра путей сообщения поступило уведомление от начальника строительных работ А.И. Юговича об освобождении А.Н. Кулакова от занимаемой должности в связи с сокращением штата на Китайско-Восточной железной дороге. Почти десятилетний период жизни Александра Николаевича, начиная с его отъезда с Дальнего Востока в 1905 г. и до начала работы на Варшаво-Венской железной дороге в 1913 г., является белым пятном в его биографии. На основании отдельных документов личного дела, хранящегося в Российской государственном историческом архиве, мы можем восстановить краткую картину его трудовой деятельности в обозначенный период в ходе настоящего исследования. С 1906 по 1912 г. А.Н. Кулаков работал начальником 23 дистанции на Рязанско-Уральской железной дороге (рис. 4). Известно, что проживал он в служебной квартире на станции Кашира, а позднее жил в Москве на Коломенско-Ямской улице с окладом содержания в 3300 рублей в год².

Этот период в жизни инженера путей сообщения А.Н. Кулакова стал и временем счастливых лет семейной жизни и общественной деятельности. 17 января 1910 г. Александр Кулаков женился на Софье Петровне Добрыниной, 19 лет³. В семье Кулаковых родилось две дочери – Татьяна (25 декабря 1910 г. р.) и Нина (15 октября 1913 г. р.)⁴. К сожалению, во время исследования не удалось обнаружить ни одного документа детей инженера путей сообщения А.Н. Кулакова, кроме выписки из метрической книги в архивном деле, поэтому неизвестно, как сложилась их судьба после эмиграции семьи Кулаковых в Югославию в 1921 г. Александр Николаевич принимал активное участие и в общественной деятельности. Так, 9 декабря 1909 г. правление Общества благоустройства «Фельд-маршальского посёлка» станции Бутово и Расторгуево Рязанско-Уральской железной дороги на заседании избрало А.Н. Кулакова членом-соревнователем. Известно также, что в 1912–1913 гг. он состоял действительным членом Московского дворянского клуба.

¹ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4552. Л. 13.

² Там же. Л. 41.

³ Там же. Л. 11.

⁴ Там же. Л. 9.



Рис. 4. Здание управления Рязанско-Уральской железной дороги в Москве. 1909 г.

Fig. 4. Management building of the Ryazan-Ural Railway in Moscow. 1909

Из формулярного списка в Российском государственном историческом архиве удаётся узнать, что инженер путей сообщения А.Н. Кулаков «высочайшим приказом по гражданскому ведомству № 15 от 18 марта 1913 г. произведён за выслугу лет в надворные советники»¹. В это же время он получает новое назначение. На Варшаво-Венской железной дороге по штатам Управления службы пути не была предусмотрена должность начальника технического отдела, причём техническая часть была подразделена на соответствующие работам отделы при непосредственном сношении заведующих отделами инженеров с начальником службы. В 1912 г. с переходом дороги в казну появилась вакантная должность начальника технической части Управления службы пути с должностным окладом в 4200 руб.² Начальник Варшаво-Венской железной дороги написал рапорт в Управление железных дорог 13 марта 1912 г., в котором рекомендовал назначить на эту должность инженера путей сообщения А.Н. Кулакова.

8 апреля 1912 г. Кулаков назначен штатным инженером VII класса и начальником технического отделения службы пути Варшаво-Венской железной дороги, которая являлась второй железной дорогой в России с момента сдачи в эксплуатацию. Варшаво-Венская железная дорога проходила по территории Царства Польского (входившего тогда в состав Российской империи) и имела протяжённость 749 км. Так как дорога должна была выходить к строящимся в то время Верхнесилезской железной дороге (Пруссия) и Северной железной дороге императора Фердинанда (Австрия), то была принята европейская ширина колеи, равная 4,5 фута (1435 мм), что существенно выделяло эту дорогу среди прочих российских железных дорог с шириной колеи 1524 мм. Варшаво-Венская железная дорога имела огромное экономическое значение для страны в XIX – начале XX в., так как использовалась для вывоза угля Домбровского угольного бассейна в Пруссию и продукции польской промышленности в Россию.

Как начальник технического отделения А.Н. Кулаков навёл порядок в службе дистанции пути, были построены новые подъездные пути, что позволило разгрузить ключевые станции на Варшаво-Венской железной дороге, такие как Варшава, Милевицы, Стржемишце. Продолжительной службы на новом месте, в отличие от работы на Китайско-Восточной или Рязанско-Уральской железной дороге, не получилось. Уже через год, «не имея возможности по семейным обстоятельствам продолжать службу в Варшаве и получив приглашение занять должность помощника начальника службы пути Рязанско-Уральской железной дороги»,³ А.Н. Кулаков был откомандирован на прежнее место

¹ Там же. Л. 7.

² РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4553. Л. 52.

³ Там же. Л. 74.



службы с 1 мая 1913 г. с «жалованьем 5400 рублей и квартирных 1350 рублей в год, со времени освобождения его от занятий на Варшаво-Венской железной дороге»¹.

Однако возврата к прежней жизни в карьере Александра Кулакова уже не случилось, так как 20 декабря 1913 г. он был приглашён на службу акционерным Обществом Подольской железной дороги на должность второго помощника и заместителя главного инженера по постройке этой дороги с окладом 10000 руб. в год². Акционерное общество Подольской железной дороги было учреждено 21 февраля 1909 г. с уставным капиталом в «3,5 млн рублей и облигаций под гарантии правительства на 20 млн рублей» [ПСЗР, 1909, л. 126]. Для удобства строительства ветки будущую железную дорогу в 460 верст разбили на 4 участка, главным инженером строительства был назначен П.В. Березин, его первым заместителем стал А.Н. Кулаков, человек, имеющий огромный опыт в строительстве железных дорог и их эксплуатации в период военных действий.

Строительные работы начались в районе Шепетовки, однако начавшаяся вскоре Первая мировая война помешала быстрому строительству железной дороги. Строительство железных дорог и подъездных путей было жизненно важным процессом для России, ведь «к 1914 г. пропускная способность российских дорог едва превосходила систему дорог Канады, население которой было всего 8 млн человек» [Уткин, 2013, с. 20]. С учётом 129 млн населения Российской империи и начавшейся войны, растущие пассажирские и грузовые перевозки требовали разгрузки всей сети железных дорог. Для поддержки строительства Подольской железной дороги летом 1914 г. начался выпуск 4,5 % облигаций в 187 руб. 50 коп. на капитал в 22 500 000 руб. Данный заём предназначался для покрытия части расходов по постройке железнодорожной линии от станции Жлобин до станций Мозырь и Обруч, а далее – в направлении на пересечение с Киев-Ковельским участком Юго-Западных железных дорог. В 1915 г. в эксплуатацию была введена первая линия Жлобин – Каменец-Подольский.

История строительства Подольской железной дороги – тема отдельного исторического исследования. Особенно с учётом богатого архивного материала в Российском государственном историческом архиве и Центральном государственном архиве Украины. Единственное, что стоит отметить, что после сдачи Подольской железной дороги в постоянную эксплуатацию «4 августа 1914 г. А.Н. Кулаков был назначен её первым управляющим сроком на 3 года с должностным окладом в 10000 руб.» [Список личного состава МПС, 1915, с. 438]. За годы Первой мировой войны он был удостоен нескольких наград. Так, 12 февраля 1915 г. на основании Высочайшего повеления приказом по Министерству путей сообщения удостоен «светло-бронзовой медали для ношения на груди на ленте ордена Белого Орла за труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 года»³. В память «о совместной работе по постройке Шепетовской линии Подольской железной дороги <...> принять золотой жетон на право пожизненного бесплатного проезда по дороге и удостоверение к нему за № 46»⁴.

20 февраля 1916 г. А.Н. Кулаков подал прошение министру путей сообщения, что «расстроенное здоровье вследствие усиленной работы по управлению с начала войны Подольской железной дорогой, находящейся на театре военных действий, лишает меня возможности далее нести обязанности управляющего названной дорогой»⁵.

4 марта 1916 г. министр путей сообщения отдал распоряжение о назначении А.Н. Кулакова инспектором при Министерстве путей сообщения с должностным окладом в 5500 рублей в год содержания и 1500 рублей разъездных. Вскоре он был отправлен с командировочным заданием «по условиям военного времени на должность начальника

¹ Там же. Л. 66.

² Там же. Л. 89.

³ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4553. Л. 27.

⁴ ЦМЖТ России. КП. 9221/8. Письмо №42 от 3 января 1915 г. Правления Общества Подольской железной дороги А.Н. Кулакову о пожаловании ему «Золотого жетона». 1915. Л. 1.

⁵ РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4553. Л. 123.

Одесского отдела Юго-Западных железных дорог с окладом 9000 руб. в год жалованья, столовых, квартирных и разъездных»¹. Высочайшим приказом от 16 ноября 1916 г. по гражданскому ведомству за труды, «понесённые при условиях военного времени, произведён в статские советники»². В годы Первой мировой войны были ускоренными темпами завершены линии железных дорог по направлениям Коростень – Житомир, Викторина – Гусятин, Овруч – Шепетовка. В это же время мы замечаем усиление Киева, который «был крупнейшим городом в тылу Юго-Западного фронта, где размещались различные штабы и интендантские службы» [Энциклопедия. Экономическая история России, 2008, с. 1261].

Увеличение грузоперевозок потребовало строительство дополнительных железнодорожных линий и объединение нескольких мелких дорог в крупные предприятия, управлять которыми в период войны было значительно проще. В феврале 1917 г. А.Н. Кулаков был назначен на временную должность помощника начальника Юго-Западных дорог, в состав которой вошла и Подольская железная дорога. С августа 1917 г. он был определён штатным инженером V класса, состоявшим при министре путей сообщения для исполнения инспекторских обязанностей, командированным для исполнения обязанностей помощника и третьего заместителя начальника Юго-Западных железных дорог. В этой должности он встретил бурный 1917 г., год двух революций, и начало Гражданской войны в России. Благодаря сохранившимся документам мы можем сделать вывод, что Александр Николаевич не был приверженцем политики большевиков, из-за чего ему приходилось скрываться в период с декабря 1917 по июнь 1918 г. в Киеве, Харькове, Могилеве от преследования со стороны красных комиссаров.

С началом Гражданской войны и образованием на юге России антибольшевистского фронта – Вооружённых Сил Юга России (ВСЮР) А.Н. Кулаков вступает в их ряды. 1 октября 1918 г. А.Н. Кулаков был назначен начальником отдела по лесным заготовкам Правобережных дорог и управляющим делами Комитета по лесным заготовкам при Министерстве путей сообщения Вооружённых Сил Юга России.

С занятием города Харькова и дальнейшим продвижением белых армий к северу он назначается помощником начальника вновь формируемого Управления Московско-Курской железной дороги, с каковым и делит судьбу армии: доходит до станции Орёл и затем, с отступлением армии и эвакуацией Управления дороги, переезжает в Крым, где и остаётся до эвакуации армией генерала П.Н. Врангеля. В ежедневной газете г. Харькова «Вечерние известия» № 21 от 19 ноября 1919 г. опубликована заметка о назначении А.Н. Кулакова и. о. начальника Московско-Курской железной дороги. После поражения ВСЮР на Кубани и в Крыму 14 ноября 1920 г. инженер путей сообщения А.Н. Кулаков с женой и детьми вместе с сотнями тысяч соотечественников навсегда покинул Россию. В этой связи надо отметить, что вопрос, связанный с эмиграцией и судьбой русских инженеров, недостаточно освещён в историографии.

После революции 1917 г. и последовавшей за ней Гражданской войны более 1,5 миллионов русских людей эмигрировали в страны Европы, причём «вопрос о том, что с ними делать, как накормить, устроить, наладить их жизнь и обеспечить работой <...> решался на высоком правительственном уровне» [Русская эмиграция..., с. 7]. По подсчётам современных историков, за границей в период с 1918 по 1924 г. общее число эмигрировавших составило не менее 5 миллионов человек. В настоящее время выделяют пять этапов русской эмиграции первой волны:

1. Первый этап – массовая эвакуация южных регионов России совместно с французским экспедиционным корпусом весной 1919 г.

2. Второй этап – эвакуация Вооружённых сил Юга России под командованием генерал-лейтенанта А.И. Деникина из Новороссийска вместе с остатками английского экспедиционного корпуса в феврале-марте 1920 г. в Крым, Константинополь, Лемнос, Принцевы острова, Сербию, Каир и Мальту.

¹ Там же. Л. 124.

² Там же. Л. 98.

3. Третий этап – эвакуация Русской Армии под командованием генерал-лейтенанта барона П.Н. Врангеля из Крыма в ноябре 1920 г.

4. Четвёртый и пятый этапы – эвакуация Белой армии адмирала А.В. Колчака и дальневосточной армии генерала М.К. Дитерихса в 1922 г.

Общее число русских дипломированных инженеров, окончивших высшие технические учебные заведения в России, на 1928 г. составляло 12 500 человек. Из этого числа около 3 000 человек эмигрировали из большевистской России в поисках работы и средств по разным странам. После бегства из России в 1919–1921 гг. русские инженеры переехали преимущественно в ближайшие к России страны, т. е. в Турцию, Сербию, Болгарию, Чехословакию, Польшу и в прибалтийские государства.

Вследствие общего промышленного кризиса и избытка мастерских технических сил, русские инженеры нашли применение своим знаниям и опыту в Западной Европе лишь в виде редких исключений и в поисках заработка начали переключиваться в более далёкие страны: США, Канаду, Чили, Бразилию, Парагвай, Уругвай, Боливию. В настоящее время трудно найти уголок земного шара, где бы ни жили потомки русских инженеров. По сравнению с офицерами русской императорской армии, многие из которых работали водителями такси в Париже, Берлине и других городах Европы, инженерные кадры устроились лучше, хотя их положение различалось. В Сербии они встретили благоприятные условия жизни и работы, где после войны и объединения в большое государство – Королевство Сербов, Хорватов и Словенцев (КСХС) – необходимо было налаживать народное хозяйство и транспорт. В этой большой творческой работе нашли себе применение знания и опыт русских инженеров. 17 инженеров состояли профессорами и преподавателями в высших учебных заведениях, около 500 человек по всему миру непосредственно связало свою судьбу со строительством железных дорог, городским и промышленным строительством. На основании анализа ряда трудов, посвящённых русской эмиграции, представлена таблица (табл. 1), в которой приведены данные по распределению русских инженеров по основным странам мира, куда они вынуждены были выехать после революции 1917 г. и последующей за ней Гражданской войны 1918–1921 гг.

Таблица 1
Table 1

Сферы деятельности русских инженеров в зарубежных странах после революции 1917 г.
и Гражданской войны в России
Fields of activity of Russian engineers in foreign countries after the revolution of 1917
and the Civil War in Russia

№ п/п	Страны, куда эмигрировали русские инженеры	Численность русских инженеров	Род занятий
1.	Болгария	Около 60 человек	Строительство и эксплуатация железных дорог, городское и промышленное строительство, работа на государственной службе
2.	Чехословакия	Около 200 человек	Работа на фабриках и заводах
3.	Польша	Около 200 человек	Разнорабочие
4.	Франция	400 человек	Работа на фабриках, заводах, железных дорогах, в угольных коях, мастерских, такси, обслуживающий персонал
5.	США	Около 500 человек	Строительство и эксплуатация железных дорог, фабрично-заводская промышленность
6.	Южная Америка (Бразилия, Парагвай, Уругвай, Боливия и т. д.)	Около 300 человек	Государственная служба, фабрично-заводская и горнодобывающая промышленность
7.	Китай	Около 1000 человек	Эксплуатация Китайско-Восточной железной дороги
8.	Королевство Сербов, Хорватов и Словенцев	Около 450 человек	Строительство и эксплуатация железных дорог

В тех странах, где русские инженеры собрались в более или менее значительном числе, они объединялись в союзы, которых на 1928 г. насчитывалось 19. Помимо упомянутых государств, русские инженеры путей сообщения жили и работали в Германии, Греции, Марокко, Тунисе, Турции, Финляндии. Все профессиональные русские союзы инженеров путей сообщения были объединены Федерацией Союзов с правлением в Париже. Наибольшее число членов имеет союз русских инженеров в Королевстве Сербов, Хорватов и Словенцев (Югославии) – около 450 человек, затем во Франции – около 300 человек и в Чехословакии – около 150. Деятельность этих союзов главным образом заключается в поддержании взаимной связи и в оказании взаимной моральной и материальной поддержки. Многие союзы издавали технические журналы и бюллетени, устраивали публичные доклады и лекции и т. п. Некоторые союзы путём постепенного накопления добровольных взносов образовывали капиталы и кассы взаимопомощи.

В 1920 г. инженер путей сообщения А.Н. Кулаков проживал с семьёй в лагере беженцев г. Салоники (Греция), а в 1921 г. он переехал в Королевство Сербов, Хорватов и Словенцев и поступил на службу Южных железных дорог инженером технических заданий Службы пути (рис. 5). С 1922 по 1925 г. он состоял шефом секции в Мариборе, а затем перевёлся в Управление дороги в Любляну на должность начальника материально-счётного отдела.

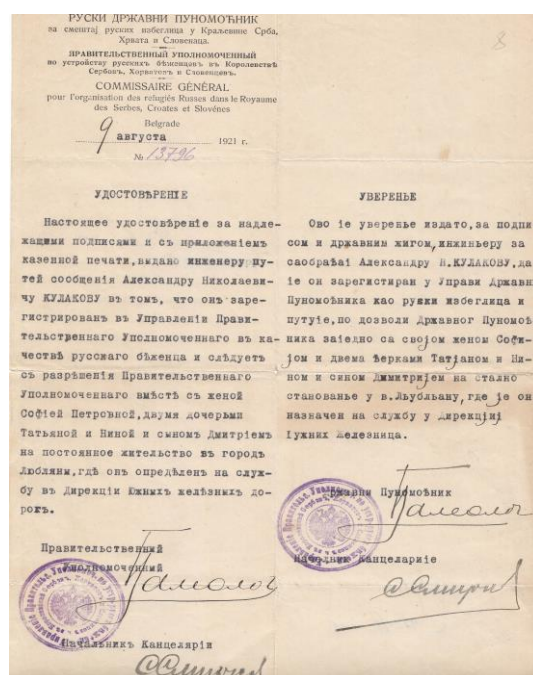


Рис. 5. Удостоверение №13796 от 9 августа 1921 г., выданное А.Н. Кулакову Правительственным Уполномоченным Королевства С.Х.Р.

Fig. 5. Certificate No. 13796 dated August 9, 1921, issued by A.N. Kulakov Government Plenipotentiary of the Kingdom S.K.H.R.

Александр Николаевич скончался 7 ноября 1928 г. на 54-м году жизни от туберкулёза лёгких и был похоронен на кладбище города Любляны. На похоронах, помимо жены и троих детей, присутствовали множество сослуживцев по Управлению Южных железных дорог. Как описано в некрологе «все, кто знали покойного, помнят его как хорошего, отзывчивого человека, прекрасно нёсшего знамя русской техники за границей»¹. В личном фонде инженера путей сообщения А.Н. Кулакова в музее хранится современная фотография его могилы, шефство над которой ведёт российское представительство в Словении и Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I.

¹ ЦМЖТ России. КП. 9218. Некролог. Инженер Кулаков Александр Николаевич. 1928. Л. 2.

Судьба инженера путей сообщения А.Н. Кулакова – наглядный пример, насколько высоким был уровень подготовки специалистов в области транспорта и инженерной науки в дореволюционной России. Кулаков всесторонне ознакомлен с железнодорожным делом, пользовался уважением коллег, был человеком весьма энергичным и высоких нравственных качеств. За время своей трудовой деятельности на железных дорогах Александр Кулаков был удостоен нескольких крупных государственных наград, которые приводятся ниже в хронологическом порядке с указанием даты награждения в скобках:

- орден Св. Станислава III степени – за усердную службу и труды во время боевых действий в Маньчжурии в 1900 г. (8 марта 1902 г.);
- знак Российского Красного Креста за участие в деле организации оказания помощи раненым и больным воинам на Дальнем Востоке (20 марта 1902 г.);
- орден Св. Станислава II степени – за усердную службу и труды на железной дороге и во время военных действий (13 марта 1909 г.);
- орден Св. Анны III степени – за усердную службу и труды на железной дороге во время военных действий (13 марта 1909 г.);
- светло-бронзовая медаль в память 300-летия царствования дома Романовых (14 сентября 1913 г.);
- орден Белого Орла – за труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 г. (12 февраля 1915 г.);
- орден Св. Анны II степени (рис. 6) – за усердную службу и особые труды по строительству Подольской железной дороги (27 марта 1915 г.);
- наградной револьвер системы «Браунинг» (7 июля 1915 г.);
- золотой жетон на право пожизненного бесплатного проезда по Подольской железной дороге (1915 г.);
- орден Св. Равноапостольного князя Владимира IV степени – за усердную службу и труды, понесённые во время военных действий (23 января 1916 г.).



Рис. 6. Указ Императора Николая II от 27 марта 1915 г., рег. № 4573
«О награждении Александра Кулакова Орденом Святой Анны второй степени»
Fig. 6. Decree of Emperor Nicholas II of March 27, 1915, reg. № 4573
«On the awarding of Alexander Kulakov Order of St. Anne of the second degree»

Список использованной литературы

1. Верховский В.М. 1899. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. СПб., 591.
2. Гладких Т.И. 2007. Дорога сквозь века. Посвящается Дальневосточной железной дороге – 110 лет. 1897–2007 гг. Хабаровск, Группа компаний «Планета», 320.
3. Житков С.М. 1899. Институт инженеров путей сообщения императора Александра I. СПб., тип. М-ва пут. сообщ. (т-ва И.Н. Кушнерев и К^о), 389.
4. История железнодорожного транспорта России в 2-х т. Т. 1: 1836–1917 гг. 1994. Под ред. Г.М. Фадеева, С.В. Амелина и др. СПб., «Транспорт», 336.
5. История железнодорожного транспорта России, XIX–XXI вв. Под ред. чл.-кор. РАН Е.И. Пивовара. М., Издательский Дом Мещерякова, 2012, 736.
6. История Петербургского государственного университета путей сообщения. 2009. Под ред. В.И. Ковалёва, И.П. Киселёва. СПб., ПГУПС, 432.
7. От Царскосельской до Октябрьской. История. Развитие. Перспективы. 2007. Сост. Л.А. Давыдова. СПб., Лики России, 240.
8. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге от Санкт-Петербурга до Владивостока. Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. 1914. СПб., Типография Товарищества И.И. Кумнерева и Ко, 548.
9. Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис. 2014. Отв. ред. Ю.А. Петров. М., Политическая энциклопедия, 982.
10. Русская эмиграция в Европе в 1920–1930-е гг. Вып. 2. 2005. М., ИВИ РАН; СПб., Алетейя, 328.
11. Саблер С.В., Сосновский И.В. 1903. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем: Исторический очерк к десятилетию комитета Сибирской железной дороги (1893–1903). Под ред. А.П. Куломзина. СПб., Гос. тип, 460.
12. Сенин А.С. 2008. Китайско-Восточная железная дорога. Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т. 1. Под ред. Л.М. Епифановой, Б.Ю. Иванова. М., РОССПЭН: 988–990.
13. Сенин А.С. 2008. Юго-Западные железные дороги. Энциклопедия. Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года в 2-х т. Т. 1. Под ред. Л.М. Епифановой, Б.Ю. Иванова. М., РОССПЭН: 1260–1261.
14. Список личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. 1915. Пг., Типография Министерства путей сообщения (Товарищества И.Н. Кушнерев и Ко), 599.
15. Список окончивших курс в Институте инженеров путей сообщения императора Александра I. 1810–1910. 1910. СПб., Типография Ю.Н. Эрлих, 225.
16. Трунова И.А. 2004. Китайско-Восточная железная дорога. Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. СПб., ФГУП «Печатный двор»: 85–107.
17. Уткин А.И. 2013. Первая мировая война. М., Культурная революция, 560.
18. Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации. 200 лет. 2013. М., ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 428.

References

1. Gladkikh T.I. 2007. Doroga skvoz' veka. Posvyashchaetsya Dal'nevostochnoy zheleznoy doroge – 110 let. 1897–2007 [The road through the ages. Dedicated to the Far Eastern Railway – 110 years. 1897–2007]. Khabarovsk, Gruppy kompaniy «Planeta», 320.
2. Istorija Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta putej soobshhenija [The history of St. Petersburg University of Railways]. 2009. Pod red. V.I. Kovaljova, I.P. Kiseljova. SPb., PGUPS, 432.
3. Istorija zheleznodorozhnogo transporta Rossii v 2-h t. T. 1: 1836–1917 gg. [The history of railway transport in Russia] 1994. Pod red. G.M. Fadeeva, S.V. Amelina i dr. SPb., «Transport», 336.
4. Istorija zheleznodorozhnogo transporta Rossii, XIX–XXI vv. [The history of railway transport in Russia, XIX–XXI]. Pod red. chl.-kor. RAN E.I. Pivovara. M., Izdatel'skij Dom Meshherjakova, 2012, 736.
5. Ot Tsarskosel'skoy do Oktyabr'skoy. Istorija. Razvitie. Perspektivy [From Tsarskoye Selo to October. Story. Development. Prospects]. 2007. Sost. L.A. Davydova. SPb., Liki Rossii, 240.

6. Putevoditel' po Velikoj Sibirskoj zheleznoj doroge ot Sankt-Peterburga do Vladivostoka. [Guide to the Great Siberian Railway from St. Petersburg to Vladivostok]. Pod red. A.I. Dmitrieva-Mamonova. 1914. SPb., Tipografija Tovarishhestva I.I.Kummereva i Ko, 548.
7. Rossiya v gody Pervoy mirovoy vojny: ekonomicheskoe polozhenie, sotsial'nye protsessy, politicheskij krizis [Russia during the First World War: economic situation, social processes, political crisis]. 2014. Otv. Red. Yu.A. Petrov. M.: Politicheskaya entsiklopediya, 982.
8. Russkaya emigratsiya v Evrope v 1920–1930-e gg. Vyp. 2 [Russian emigration to Europe in the 1920–1930s. Vol. 2]. 2005. M.: IVI RAN; SPb., Aleteyya, 328.
9. Sabler S.V., Sosnovskij I.V. 1903. Sibirskaja zheleznaja doroga v ejo proshlom i nastojashem: Istoricheskij ocherk k desjatiletiju komiteta Sibirskoj zheleznoj dorogi (1893–1903) [The Siberian Railway in its past and present: A historical outline for the tenth anniversary of the Siberian Railway Committee (1893–1903)]. Pod red. A.P. Kulomzina. SPb., Gos. tip, 460.
10. Senin A.S. 2008. Jugo-Zapadnye zheleznye dorogi [Southwest Railways]. Jenciklopedija. Jekonomicheskaja istorija Rossii s drevnejshih vremjon do 1917 goda v 2-h t. T. 1. Pod red. L.M. Epifanovoj, B.Ju. Ivanova. M., ROSSPJeN: 1260–1261.
11. Senin A.S. 2008. Kitajsko-Vostochnaja zheleznaja doroga [Sino-Eastern Railway]. Jenciklopedija. Jekonomicheskaja istorija Rossii s drevnejshih vremjon do 1917 goda v 2-h t. T. 1. Pod red. L.M. Epifanovoj, B.Ju. Ivanova. M., ROSSPJeN: 988–990.
12. Spisok lichnogo sostava Ministerstva putey soobshcheniya. Tsentral'nye i mestnye uchrezhdeniya [List of personnel of the Ministry of Railways. Central and local institutions]. 1915. Pg., Tipografiya Ministerstva putey soobshcheniya (Tovarishchestva I.N. Kushnerev i Ko), 599.
13. Spisok okonchivshikh kurs v Institute inzhenerov putey soobshcheniya imperatora Aleksandra I. 1810–1910 [List of graduates from the Institute of Railway Engineering of Emperor Alexander I. 1810–1910]. 1910. SPb., Tipografiya Yu.N. Erlikh, 225.
14. Trunova I.A. 2004. Kitajsko-Vostochnaya zheleznaya doroga. Stranitsy istorii zheleznodorozhnogo transporta Rossii. Sbornik trudov [Sino-Eastern Railway. Pages on the history of railway transport in Russia. Collection of works]. SPb., FGUP «Pечатnyy dvor»: 85–107.
15. Tsentral'nyy muzey zheleznodorozhnogo transporta Rossiyskoy Federatsii. 200 let [Central Museum of Railway Transport of the Russian Federation. 200 years]. 2013. M., FGBOU «Uchebno-metodicheskij tsentr po obrazovaniju na zheleznodorozhnom transporte», 428.
16. Utkin A.I. 2013. Pervaya mirovaya vojna [World War I]. M., Kul'turnaya revolyutsiya, 560.
17. Verkhovskiy V.M. 1899. Istoricheskij ocherk razvitiya zheleznykh dorog v Rossii s ikh osnovaniya po 1897 [The historical outline of the development of railways in Russia from its foundation in 1897]. SPb, 591.
18. Zhitkov S.M. 1899. Institut inzhenerov putej soobshhenija imperatora Aleksandra I [Institute of Railway Engineers of Emperor Alexander I]. SPb., tip. M-va put. soobshh. (t-va I.N. Kushnerev i K°), 389.

Ссылка для цитирования статьи
Link for article citation

Сапаров Д.Д. 2019. Инженер путей сообщения А.Н. Кулаков – выдающийся специалист в области строительства и восстановления железных дорог. Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология, 46(4): 682–696. DOI 10.18413/2075-4458-2019-46-4-682-696

Saparov D.D. 2019. Engineer of a communications A.N. Kulakov – outstanding experts in the field of construction and restoration of railways. Belgorod State University Scientific Bulletin. History. Political Science, 46(4): 682–696 (in Russian). DOI 10.18413/2075-4458-2019-46-4-682-696