



Любич.  
Родовой герб  
Стульгинских

# Братья Стульгинские: формирование династии инженеров второй половины XIX — начала XX в.



**Андрей Киштымов,**  
старший научный сотрудник  
Республиканской лаборатории  
историко-культурного наследия Центра  
исследований белорусской культуры,  
языка и литературы НАН Беларуси,  
кандидат исторических наук

Зарождение профессиональной когорты инженеров напрямую связано с историко-экономическим процессом промышленного переворота и почти полуторазековом периоде индустриализации на землях Российской империи и ее белорусских губерний. Новая эпоха создала совершенно иные формы взаимодействия науки, техники, экономики и власти. Именно инженеры брали на себя инициативу ускоренного поиска решения проблем, преодолевая бюрократическую косность чиновников и находя понятные промышленникам и предпринимателям доводы об исключительной экономической выгоде от скорейшего внедрения новых технологий.

Род Стульгинских, герба Любич, известен на северных землях Великого княжества Литовского и Речи Посполитой с XVII–XVIII вв. Он владел на Жмуди имениями Майраны, Богудишки, Жемиголле, Жилаб, Мончы (иначе – Стульги, Стульгишки). Во второй половине XIX – начале XX в. выходцы из этого рода прославились на землях Беларуси, Польши, России, Украины как талант-

ливые представители новой технической интеллигенции и родоначальники инженерной династии.

Основой для данной статьи стали не только опубликованные источники, но и дела Национального исторического архива Беларуси (Ф. 3011), Добрушской писчебумажной фабрики князя Паскевича (Ф. 3013), Вотчинного управления гомельским именем князя Паскевича-Эриванского, Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга (Ф. 492), Петроградского технологического института императора Николая I, Российского государственного исторического архива (Ф.117), Союза писчебумажных фабрикантов в России (Ф. 229), Канцелярии министра путей сообщения.

Начнем с первого «инженерного» поколения семьи Стульгинских. В 1851–1860 гг. в семье титулярного советника Ковенской губернии Игнатия Ксаверия Стульгинского и его жены Корнелии, урожденной Людкевич, родилось 5 сыновей. По документам Ковенского дворянского депутатского собрания известно и имя их деда – Осип-Леон Петрович Стульгинский [1].

Судьба младших братьев – Адольфа-Карла (род. 19 ноября 1858 г.) и Ивана-Иосифа (род. 1 июля 1860 г.) – пока неизвестна. А вот старшие Антон (род. 1851 г.), Владислав-Роман (род. 9 августа 1853 г.), Игнатий-Франц (род. 2 декабря 1854 г.) выбрали для себя совсем новое для потомственной шляхты и дворян поприще – стали гражданскими инженерами. Возможно, это было связано с материальными затруднениями в семье, все-таки в жизнь надо было выводить 5 сыновей. Их отец, Игнатий Осипович Стульгинский, судя по «Памятной книжке Ковенской губернии на 1863 год», занимал скромную должность письмоводителя Тельшевского уездного предводителя дворянства [2].

Скорее всего, выбор был обусловлен отсутствием перспектив на административной или военной государственной службе для католиков и лиц польского происхождения после подавления восстания 1863 г. Отметим, что после этих событий имя Игнатия Стульгинского со страниц «Памятных книжек» исчезает. В 1864 г. вместо фамилии исполняющего должность Тельшевского уездного предводителя дворянства стоит «вакансия». Соответственно, не указан и письмоводитель.

Бесспорно одно: новая эпоха, эпоха модернизации, открывала новые перспективы для людей с техническим образованием. И братья Стульгинские блестяще использовали этот шанс. Первое образование они получили в Шауляйской гимназии, а затем отправились в высшие учебные технические заведения Санкт-Петербурга – Практический технологический институт и Институт инженеров путей сообщения.

В утвержденном Николаем I 28 ноября 1828 г. «Положении о Санкт-Петербургском практическом

технологическом институте» было указано: «Цель практического технологического института есть та, чтобы приготовить людей, имеющих достаточные теоретические и практические познания для управления фабриками или отдельными частями оных». Институт готовил инженеров-механиков и инженеров-химиков. Выпускники получали звание технолога 2-го и 1-го разрядов, а при неудовлетворительных успехах в теории (но при особых успехах в практике) – звание механического мастера или лаборанта. По истечении года технологи 1-го разряда могли претендовать на получение степени инженера-технолога.

Институт инженеров путей сообщения был создан в составе Корпуса инженеров путей сообщения согласно высочайшему манифесту Александра I от 20 ноября 1809 г. с целью специализированной подготовки кадров для строительства сухопутных и водных путей сообщения. В 1877 г. в связи со 100-летней годовщиной дня рождения императора-основателя институту присваивается его имя. Это учебное заведение неоднократно меняло свое название, но продолжало оставаться ведущим в своей сфере и в советское время. Как исторический курьез отметим, что в 2014 г. его вновь переименовали в Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I.

В инженерной династии Стульгинских наибольшую известность получил Антон-Карл Игнатьевич Стульгинский (1851–1915). Основные работы о его жизни и деятельности опубликованы в научной и энциклопедической литературе, изданной в Беларуси, Литве, России, США, Украине [3–8]. После окончания Петербургского технологического



Практический технологический институт. Петербург



Институт инженеров путей сообщения. Петербург

института он специализировался в области технологии бумажного производства, в 1878–1915 гг. был бессменным директором-распорядителем Добрушской писчебумажной фабрики и вывел ее в число лидеров отрасли. С 1889 г. при фабрике начала действовать первая в Беларуси электростанция и одна из первых центральных телефонных станций. В 1894 г. первым в Российской империи и одним из первых в мире Стульгинский установил на фабрике 8-часовой рабочий день [9]. Жалованье директора целиком зависело от коммерческих успехов предприятия и составляло 10% от полученной прибыли [10]. По инициативе



Антон-Карл Игнатьевич Стульгинский (1851–1915)



Владислав Игнатьевич Стульгинский (1853–1918)

Антон Игнатьевича в 1901 г. создается Союз писчебумажных фабрикантов в России [11]. Его авторитет был настолько высок, что он стал первым председателем Совета Союза и в течение всей жизни переизбирался на этот пост. В Петербургском практическом технологическом институте с 1905 г. была учреждена стипендия имени инженера-технолога А.И. Стульгинского, которая, согласно положению, назначалась «одному из студентов института, без различия сословия и вероисповедания», фамилию которого называл сам Стульгинский [12].

Умер Антон Игнатьевич 7 мая 1915 г. Ведущие научно-технические журналы России – «Вестник инженеров», «Писчебумажное дело» – отметили эту смерть некрологами [13].

Его брат Владислав (1853–1918) окончил Институт путей сообщения. Во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. был командирован в действующую армию на постройку Болгарской и Румынской железных дорог, затем строил Жабинко-Пинскую и Полесские железные дороги и до 1889 г. был начальником участка службы пути Либаво-Роменской железной дороги. В начале XX в. возглавляет крупнейшие железные дороги Российской империи: Оренбург-Ташкентскую, Екатерининскую, соединявшую Донецкий угольный бассейн и Криворожский рудный район и Южную (ЮЖД) с магистралями, проходящими через Курск – Харьков – Севастополь – Харьков – Николаев. С 1 июля 1913 г. работал начальником на постройке железнодорожной



Панорама Добрушской писчебумажной фабрики



Добрушская бумажная фабрика «Герой труда». Современный вид



линии Мереха – Херсон и в этой должности встретил Первую мировую войну [14].

События 1917 г. и последующая смена властей не изменили жизненного кредо действительного статского советника (гражданский чин, соответствующий генеральскому), кавалера орденов Святого Святослава трех ступеней, Святой Анны 2-й и 3-й ступеней, Святого Владимира 2-й, 3-й и 4-й ступеней Владислава Стульгинского. Он оставался верным инженерному делу и умер во время совещания начальников железных дорог Украинской державы в кабинете начальника Юго-Западных железных дорог 12 мая 1918 г.

Кроме работы на железных дорогах и родственных связей В. Стульгинского с Беларусью связывает и собственное имение в Лидском уезде – фольварок Сельцы, приобретенный не позднее 1884 г. Именно в этом году там родился его первый ребенок – Корнелия-Янина, крещенная в ближайшем костеле Матери Божией Руженцовой в Ельне. У Корнелии было трое младших братьев – Фаддей (род. 1886 г. в Лиде), Владислав (род. 1890 г. в Луганске) и Александр (род. 1896 г. в Екатеринославе) [15].

Как и старший брат, Владислав Игнатьевич был не только выдающимся организатором и знатоком технической стороны производства, но также участвовал в работе Екатеринославского научного общества, проводил активную социальную политику. В 1879 г. его наградили малой серебряной медалью Русского географического общества, а в 1910 г. делегировали в Берн (Швейцария) на Международный железнодорожный конгресс.

В 1901 г. В. Стульгинский совместно с И.Х. Михиным, И.Н. Вноровским, И.Я. Эзау разработал проект схемы нового городского водопровода в Екатерино-



Ельня. Костел Матери Божией Руженцовой. Фото С.А. Коско. 1950-е гг.

славе. Будучи начальником Южной железной дороги, он организовывал летний отдых детей железнодорожников. Выступал против дискриминации женщин на ответственных железнодорожных должностях, чье количество в то время законодательно ограничивалось. Согласно Правилам, установленным 17 ноября 1889 г. Положением Комитета министров и впоследствии дополненным, «лица женского пола допускаются на службу в конторы Управления дорог, служб и отделов и в конторы отдельных частей на линиях в количестве, не превышающем 10% от общего числа служащих в данной конторе, за исключением службы сборов и отделений статистики, где количество принимаемых на службу женщин допускается до 15% ... При приеме на службу женщин отдается предпочтение вдовам и сиротам бывших служащих, и дочерям лиц, состоящих на службе железных дорог».

В сентябре 1912 г. под началом В. Стульгинского прошло заседание общего присутствия Управления ЮЖД, на котором рассматривался «женский вопрос». В результате разрешенный процент количества работающих женщин от общего числа служащих в конторах управления и на линии был увеличен до 20%, а по материальной службе и отделу статистики – до 30%. Инициатива не ограничилась местным уровнем. Вскоре для обсуждения вопроса о расширении областей применения женского труда в Министерстве путей сообщения была образована Специальная комиссия [16].

Трагически сложилась судьба третьего, младшего брата Игнатия (1854–?). В 1880 г. он окончил Практический технологический институт со званием технолога, в 1889–1892 гг. был Уфимским губернским механиком и агентом страхового общества «Москва». В 1894 г. поступил в Оренбургское окружное акцизное управление, где с 1895 г. руководил постройками казенных винных складов, а с 1896 по 1897 г. был старшим контролером того же акцизного управления, в 1898–1900 гг. – помощником надзирателя Читинского казенного очистного склада. С 1901 г. состоял инженером в должности начальника отдела (старшего ревизора) службы тяги и заведующим вагонным отделом Забайкальской железной дороги [17]. На этом посту его застала революция 1905–1907 гг. События Первой российской революции в Сибири, Читинская республика, карательные экспедиции по Транссибу генералов Меллер-Закомельского и Ренненкампа – это отдельный сюжет. Расскажем только про ту его часть, которая имеет отношение к Игнатию Стульгинскому. 27 ноября 1906 г. он был уволен со службы согласно

прошению. В его личном деле этот факт описан таким образом: «Означенное увольнение технолога Стульгинского последовало ввиду состоявшегося по сему предмету распоряжения генерал-лейтенанта Ренненкампа, а также указаний последнего на невозможность приема технолога Стульгинского и 6 других служащих Забайкальской железной дороги на службу этой дороги» [18]. Можно сказать, что он легко отделался. Временным военно-полевым судом при отряде Ренненкампа за 4 месяца было вынесено 70 смертных приговоров, из них 17 приведены в исполнение. Количество осужденных и высланных на каторгу исчислялось сотнями.

С 1907 г. И. Стульгинский проживал в имении Вегеры Шавельского уезда недалеко от станции Попеляны Либаво-Роменской железной дороги. Данное известие полезно возможностью предположить, что именно там и было родовое гнездо тех Стульгинских, о которых мы ведем речь.

## Второе поколение инженерной династии Стульгинских

Техническое образование получили и оба сына Антона Стульгинского – Владимир и Генрих. Владимир-Фердинанд Стульгинский родился 12 октября 1877 г. в Красном Селе под Петербургом. В 1901 г. окончил Институт инженеров путей сообщения, служил на Московско-Курской, Нижегородской и Сызрано-Вяземской железных дорогах, а в 1911 г. с женой Еленой и дочерью Софией переехал в Санкт-Петербург, где работал в фирме своего тестя, бывшего военного инженера Михаила Колянковского, совладельца крупного керамического трубного завода в Боровичах Новгородской губернии. Он был построен в 1891 г. военными инженерами братьями Колянковскими – Михаилом, Владимиром и Петром (уроженцами Виленской губернии) и получил название «Новь». Предприятие имело электрическое освещение, паровое отопление, канализацию, водопровод и заводскую лабораторию, свои железнодорожные пути; работали двигатели – паровой (на дровах) и водяной, колесо которого вращали воды речки Вельгия; энергетическая мощность предприятия составляла 200 л.с., изделия обжигали 10 печей. На заводе работало 350 человек, которые жили в основном рядом, в поселке из 35 строений. Все это в сочетании с передовыми технологиями позволяло выпускать продукцию очень высокого качества.

Пример завода «Новь» наглядно демонстрирует тесную связь между экономическим успехом,

техническим совершенством и активной социальной политикой. Конечно, очень многое зависело от мастерства рабочих и их отношения к работе. И тогдашние работодатели знали, как их заинтересовать. Например, для сотрудников построили деревянные одноэтажные дома (почти 100 квартир) с отдельными выходами и приусадебными участками. Рабочий мог приобрести это жилье в кредит. Первоначальная сумма вноса составляла всего 10 рублей. При заводе была школа на 75 учеников и больница.

Спустя несколько лет успешной работы на предприятии случился пожар, и оно сгорело дотла. Восстановить и расширить производство братья смогли с помощью зарубежного капитала. В 1899 г. создается Русско-бельгийское акционерное общество керамических изделий «Новь» с основным капиталом в 2 750 000 и запасным в 79 372 франков. Главная контора находилась в Петербурге, а правление – в Брюсселе. Общество имело представительства в Санкт-Петербурге, Москве, Киеве, Вильно, Минске, Могилеве, Гомеле и других городах. Был и свой товарный знак – перекрещенные молоток и кайло.

Годовое производство завода составляло свыше 600 тыс. пуд., а оборот – более 900 тыс. руб. Продукция поставлялась на Сормовские заводы в Нижний Новгород, на Брянский сталелитейный и Тульский патронный заводы, на железные дороги, морскому ведомству. Изделия предприятия использовались при сооружении канализации Москвы, Киева, Самары, Екатеринослава. Канализационные сети Царского Села,

**КАНАЛИЗАЦИЮ И ДРЕНАЖЪ**  
ДОМОВЪ, ФАБРИКЪ, ЗАВОДОВЪ и ГОРОДОВЪ  
ПРИНИМАЕТЪ НА СЕБЯ  
Русско-Бельгійское Акціонер. Об-во Керамическихъ издѣлій.  
Заводъ „НОВЪ“ въ Боровичахъ.  
Продажа керамическихъ трубъ, колодезь, выгребовъ и проч.  
керамическихъ издѣлій для канализаци и дренажа.  
Керамическія бочки, кадкі, полубочки и проч. для хозяйственныхъ цѣлей.  
ФАЯНСОВЫЯ ОБЛИЦОВОЧНЫЯ ПЛИТКИ.  
ГЛАВНАЯ КОНТОРА:  
С.-ПЕТЕРБУРГЪ, Николаевская улица, № 3. Телефонъ № 24-01.  
ОТДѢЛЕНІЯ:  
МОСКВА, Хр. Г. Ф. Цымерманъ, Троицкая ул., № 15. Телефонъ № 133-33.  
ВІЛЬНО, Гуца и Малюговскій. ■ КІЕВЪ, А. Буковинскій, Крещатикъ, № 35.  
САРАТОВЪ, А. И. Панкратовъ и К°, Московская улица, домъ Красулкина.  
ЕКАТЕРИНОСЛАВЪ, А. Майданскій и С-ва. ■ МИНСКЪ, Г. Н. Барашъ,  
Главная Контора составляетъ проекты и сметы.

Русско-бельгийское акционерное общество керамических изделий «Новь». Реклама





Стульгинские в семейном кругу. 2-й слева – Генрих Стульгинский, 1-й справа – Антон Стульгинский

Петергофа, а также большинства правительственных зданий в Петербурге были выпущены на заводе «Новь». Шла продукция и на экспорт в Англию. Также она получила золотые медали на 1-й Всероссийской Гигиенической выставке 1894 г., Всероссийской промышленной и художественной выставке в Нижнем Новгороде в 1896 г., Киевской сельскохозяйственной выставке в 1897 г., Международной строительно-

художественной выставке в 1908 г. и Царскосельской юбилейной выставке в 1911 г.

С началом Первой мировой войны появились трудности со сбытом. С середины 1916 г. выработка сократилась наполовину, а в июле 1917 г. было объявлено об остановке завода. В годы Первой мировой войны Владимир Антонович Стульгинский разрабатывал для армии передвижные лесопилки на грузовых автомобилях и работал в Мурманском управлении строительства железных дорог.

Генрих (род. 3 мая 1880 г.) окончил гимназию в Варшаве. Получив в 1902 г. диплом Петербургского технологического института, он, по примеру отца, стажировался на немецких бумажных фабриках Бергиш-Гладбах и Вайсфельс. Затем работал на Добрушской писчебумажной фабрике, пройдя там последовательно все ступени – от мастера и заведующего фабричной лабораторией до главного технолога. После смерти отца возглавил дирекцию.

Еще в 1883 г. А.И. Стульгинский купил довольно крупное – 500 десятин земли – имение Дембе Мале под Варшавой. Сегодня это деревня в гмине Латович Минского уезда Мазовецкого воеводства, в 56 км к юго-востоку от Варшавы. Отметим, что личную переписку Антон Игнатьевич вел на польском языке, а свои средства хранил в Варшавском коммерческом банке. Именно Дембе Мале стало спасительным островом для Стульгинских в новой Европе после войн и революций 1914–1920 гг. Туда удалось отправить из Добруша 8 вагонов с семейными ценностями: коврами, картинами, фарфором, столовым серебром и даже фортепиано.

В Дембе Мале обосновался Генрих Стульгинский. В 1923–1926 гг. он работал на бумажно-целлюлозно-картонной фабрике С.А. Moes-Pilica, затем был директором Nowo Werkowska Fabryka Papieru Spółka Akcyjna под Вильнюсом – фабрики в Верках, которая была хорошо известна как одно из крупнейших современных бумажных предприятий Северо-Западного края бывшей Российской империи.

В 1929–1939 гг. Генрих снова живет на белорусской земле. Работает на бумажной фабрике в Альбертине под Слонимом, где организует производство картона для государственной Табачной монополии. В 1945 г. занял должность генерального директора Нижнесилезского объединения целлюлозно-бумажной промышленности в Елене-Гуре на новых польских землях и поспособствовал реконструкции многих заводов, например в Пильховице, Домбровице и Карпаче-Дольном. Организовал школу-интернат при Нижнесилезском союзе целлюлозно-бумажной промышленности.



Акция Русско-бельгийского акционерного общества керамиковых изделий «Новь»

15 июля 1948 г. был арестован. Выступал свидетелем по делу директора Центрального управления бумажного производства в Лодзи Эмиля Крауля, которого обвиняли в сотрудничестве с врагами народной демократии. Крауля приговорили к смертной казни, которую позже заменили на пожизненное заключение (вышел в 1954 г.). Г. Стульгинского после судебного заседания освободили в марте 1949 г.

Его старший брат Владимир сначала оказался в эмиграции в Финляндии, а затем несколько лет работал в Варшаве в компании «Заборовский и Ко», которая занималась продажей сельскохозяйственных машин и оборудования. В мае 1923 г. переехал на постоянное жительство в Быдгощ, где продолжил заниматься предпринимательской деятельностью, купил мельницу и основал фабрику деревянных изделий.

Таким образом, с 1920-х гг. второе поколение инженеров Стульгинских жило в Польше. Они поддерживали связь с выходцами из Беларуси, в частности выпускником Петербургского технологического института Эдвардом Войниловичем, остаток жизни которого тоже прошел в Быдгоще. Владимир Стульгинский и его жена Елена стали одними из организаторов Союза поляков восточных (Związku Polaków Wschodnich) в Быдгощи. Эдвард Войнилович был его председателем, Елена Стульгинская – вице-председателем [19].

Оба брата, Владимир и Генрих, были известны как большие любители автомобильного спорта. Владимир стал одним из организаторов в 1929 г. Поморского автомобильного клуба и до конца своей жизни занимал пост его президента. Умер он в Быдгоще 24 декабря 1936 г. в возрасте 59 лет от инсульта. Его дочь София (1902–1984) была известной польской журналисткой, переводчицей и писательницей. Ее «Gruszki na wierzbie: wspomnienia» содержат описание Добруша и ее воспоминания о дяде – Антоне Игнатъевиче Стульгинском. Генрих Стульгинский умер в 1950 г., его жена София – в 1972 г., детей они не имели [20].

Затронутую тему с полным правом можно назвать антропологией научно-технической жизни. История инженерной династии Стульгинских – яркая иллюстрация и подтверждение новых исторических, экономических и социальных реалий и тенденций, начало которых приходится на XIX в. Именно тогда в социуме появилась и устойчиво заняла свое место новая профессиональная категория – инженеры. Она была весьма малочисленна: перепись 1897 г. зафиксировала всего 4 тыс. инженеров и 3 тыс. ученых. При этом примерно 173 тыс.

человек было занято в просвещении и 64 тыс. – в медицине. Высшее и среднее образование имели 290 тыс. жителей. И это на почти на 126 млн подданных тогдашней Российской империи.

Уникальность инженерной группы состояла в том, что ее принципиально невозможно было заменить. Что, конечно, вытекало из особенностей тех функций, которые выполняли (можно сказать – монополизировали) входящие в нее люди. Это создавало вокруг инженеров заслуженный ореол кастовости, утерянный в настоящее время. Инженерная каста стала символом «союза техники и капитала» ради прогресса общества, а связанные с белорусской землей братья Стульгинские были одними из самых ярких представителей этого союза. ■

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 229. Оп. 19. Д. 3432. Л. 42–42 об.
2. Памятная книжка Ковенской губернии на 1863 год. – Ковно, 1865.
3. Киштымов А.Л. Антон Игнатъевич Стульгинский (1851–1915): судьба инженера и предпринимателя / А.Л. Киштымов // Фрагменты балтийской истории науки. Тезисы XVI конф. по истории науки и техники. Вып. 1. – Вильнюс, 1991. С. 89.
4. А.Л. Киштымов. Карьера предпринимателя: Антон Игнатъевич Стульгинский // Человек и экономика. 1992. №5. С. 36–37.
5. Киштымов А.Л. Беларусь: опыт социальной политики директора-распорядителя Добрушской бумажной фабрики А.И. Стульгинского (80-е гг. XIX в. 1915 г.) // Доклады Вторых Морозовских чтений. Ногинск, 1996. С. 84–90.
6. А.Л. Киштымов. Белорусский менеджер: директор-распорядитель Добрушской бумажной фабрики А.И. Стульгинский (70-е гг XIX в. – 1915 г.) // Иппокрена. 2006. №4 (5). С. 34–43.
7. Киштымов А.Л. Добрушская писчебумажная фабрика / А.Л. Киштымов // Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия: в 2 т. – М., 2008. – Т. 1, с. 700–701.
8. Киштымов А.Л. Стульгинский Антон Игнатъевич // Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия: в 2 т. – М., 2009. – Т. 2, с. 808–809.
9. А.И. Стульгинский. К десятилетию восьмичасового рабочего дня на Добрушской князя Паскевича писчебумажной фабрике // Писчебумажное дело. 1905. №6. С. 235–241; №7. С. 276–282; №8. С. 316–319.
10. Национальный исторический архив Беларуси. Фонд 3011. – Оп. 1. – Д. 379. Л. 22. 30 об.
11. Киштымов А.Л. Союз писчебумажных фабрикантов в России // Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия: в 2 т. – М., 2009. – Т. 2. С. 773–774.
12. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга. Фонд 492. – Оп. 2. Т. 3. – Д. 8370. Л. 6.
13. Вестник инженеров. 1915. №14. С. 629.
14. Деятели России: 1906 г. / Ред.-изд. А.М. Шампаньер. – Санкт-Петербург, 1906. С. 326.
15. РГИА. Фонд 229. – Оп. 19. – Д. 3432. Л. 88.
16. Л. Двоскина. Первый инженер в юбке, или как женщины завоевывали железную дорогу // Магистраль. №16–17. С. 6–7.
17. Технологический институт имени Ленинградского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов: сто лет, 1828–1928: в 3 т. – Ленинград, 1928. – Т. 2.
18. РГИА. Фонд 229. – Оп. 19. – Д. 3434. Л. 68.
19. Chmielewska G. Gniazdo zastępsze. – Łomianki, 2018. S. 78, 142.
20. Chmielewska G. «Cytrynka» pana inżyniera Stulgińskiego // Gazeta Pomorska. – 2008, 28 lutego.