

# ИСТОРИЯ

УДК 93/94

Г. Н. Бычков\*

## **АДМИНИСТРАТИВНОЕ ДЕЛЕНИЕ БЛАГОДАРНЕНСКОЙ ЛИНИИ АРМАВИР-ТУАПСИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ДОСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД**

*В статье представлена информация об основных этапах заключения концессионного соглашения о строительстве Благодарненской линии акционерным обществом Армавир-Туапсинской железной дороги. Рассмотрено ее административное деление на строительные и подрядные участки. Отдельное внимание уделено инженерам и сотрудникам транспортного предприятия, а также его основным контрагентам. В научный оборот вводится список станций и разъездов, оборудованных и открытых для коммерческого движения в досоветский период. Проблематика, затронутая в статье, ранее не подвергалась детальному анализу, а представленные данные базируются на недавно обнаруженных архивных материалах.*

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Армавир, Ставрополь, Петровское (Светлоград), Армавир-Туапсинская железная дорога, Благодарненская линия, железнодорожное строительство, административное деление.

G. N. Bychkov

## **ADMINISTRATIVE DIVISION OF THE BLAGODARNENSKAYA LINE ARMAVIR-TUAPSE RAILWAY IN THE PRE-SOVIET PERIOD**

*The article presents information on the main stages of concluding a concession agreement for the construction of the Blagodarnenskaya line by the Armavir-Tuapse Railway Joint-Stock Company. Its administrative division into construction and contracting areas is considered. Special attention is paid to the engineers and employees of the transport enterprise, as well as its main contractors. A list of stations and sidings equipped and open for commercial traffic in the pre-Soviet period is introduced into scientific circulation. The issues addressed in the article have not previously been subject to detailed analysis, and the data presented are based on recently discovered archival materials.*

---

\* **Бычков Григорий Николаевич**, аспирант Армавирского государственного педагогического университета.

**KEYWORDS:** *Armavir, Stavropol, Petrovskoye (Svetlograd), Armavir-Tuapsinskaya railway, Blagodarnenskaya line, railway construction, administrative division.*

В начале XX в. железнодорожные коммуникации Северного Кавказа, созданные Владикавказской железной дорогой (ВлкЖД), перестали справляться с постоянно растущим грузооборотом. Выражалось это во временном закрытии станций для приема грузов и наличии их залежей на товарных дворах и складах. Сложившаяся ситуация приносила значительные убытки местным сельхозпроизводителям. Оказавшиеся в безвыходном положении, они вынуждены были продавать плоды своих нелегких трудов за бесценок перекупщикам. Особенно остро эта проблема ощущалась осенью, в период сбора урожая [1, л. 59–59 об.].

Важно отметить, что на Северном Кавказе в области железнодорожных перевозок ВлкЖД являлась монополистом, а ее совет директоров акцентировал внимание на строительстве магистралей межрегионального транзитного сообщения, оставляя без внимания ходатайства администраций населенных пунктов, жителей и предпринимателей о постройке небольших по протяженности ветвей [2, л. б/н].

Для устранения вышеуказанных негативных явлений требовалось сооружение новых линий и формирование в транспортной отрасли региона конкурентной среды. В 1908 г. правительство предпринимает решительные шаги в этом направлении, в результате чего на Северном Кавказе создается целый ряд частных железнодорожных компаний.

17 июля 1908 г. одним из первых учреждается акционерное общество Армавир-Туапсинской железной дороги (АТЖД). Оно должно было в течение двух с половиной лет построить железнодорожную линию Армавир – Белореченская – Туапсе с ветвью к Майкопу и новый коммерческий порт на Черноморском побережье [3, с. 8]. Сооружение данной магистрали обеспечивало прямой и короткий выход товарного зерна из районов Закубанья на мировой рынок.

Строительные работы на линии начались в сентябре 1909 г., а уже 1 декабря правление акционерного общества АТЖД обратилось в государственные инстанции за разрешением на продление дороги на восток по маршруту Армавир – Ставрополь – Петровское (Светлоград) – Благодарное – Святой Крест (Буденновск) с ветвью Петровское – Дивное [4, л. 43–43 об.].

15 декабря 1909 г. межведомственная комиссия в составе всех заинтересованных лиц приступила к рассмотрению ходатайства. На первом же заседании было принято несколько важных решений, а именно: ветвь Петровское – Святой Крест довести только до Благодарного, а трассу в районе Ставрополя перепроектировать таким об-

разом, чтобы она заходила непосредственно в город, а не пролежала в 12 верстах севернее.

В течение 1910 г. инженеры АТЖД провели дополнительные изыскания, и в марте 1911 г. комиссии был представлен переработанный проект и расценочные ведомости к нему. В это же время правление ВлкЖД направило в Министерство путей сообщения (МПС) предложение о продлении своих линий в Ставропольской губернии [2, л. б/н].

Таким образом оно хотело локализовать конкурента в лице АТЖД в пределах Кубанской области и Черноморской губернии и превратить его в подъездной путь своей главной линии Ростов-на-Дону – Владикавказ. Вместе с этим предложенный проект ориентировал весь ставропольский грузопоток в Новороссийский порт, значительная часть которого принадлежала ВлкЖД.

В ходе заседаний Межведомственной комиссии по строительству новых железных дорог, проходивших с 8 по 18 марта 1911 г., представители Ставропольской губернии неоднократно высказывались о том, что при реализации проекта ВлкЖД экспортеры зерна будут вынуждены оплачивать излишний пробег грузов к Новороссийску, а также указывали, что это вызовет рост стоимости древесины, доставляемой из лесничеств Майкопского района.

Заслушав суждения всех заинтересованных сторон и рассмотрев представленные проекты, 18 марта 1911 г. Комиссия единогласно постановила: «Разрешить обществу Армавир-Туапсинской железной дороги сооружение линии Армавир – Ставрополь – Петровское – Благодарное с ветвью Петровское – Дивное протяжением около 334 верст...» [Там же].

В марте 1912 г. Второй департамент Государственного Совета завершил изучение дела и, согласовав все условия концессионного соглашения, представил первое дополнение к уставу АТЖД на утверждение императору, которое состоялось 28 мая 1912 г. [5, с. 546–547]. Согласно ему, стоимость строительства Ставропольской (Благодарненской) линии вместе с подвижным составом была определена в размере 19,91 млн р. На ее сооружение отводилось три года с начала работ [6, с. 71–72].

Все лето и осень 1912 г. инженеры АТЖД проводили дополнительные изыскания, на основе которых были составлены окончательные сметы и подготовлен проект [7]. 10 апреля 1913 г. правление дороги передало всю документацию на утверждение в МПС. Однако в августе 1913 г. Инженерный совет внес в проект корректировки, которые удлинити Благодарненскую линию до 348 верст и увеличили ее стоимость до 23,07 млн р. [8, л. 3–4]. Вследствие этого осенью 1913 г. потребовалось произвести новые исследования на местности.

12 января 1914 г. МПС одобрило техническую документацию со всеми изменениями, что позволило 15 марта 1914 г. приступить к работам по сооружению Благодарненской линии. Ее верстовой отсчет начинался от ст. Армавир (АТЖД), и до 71-й версты путь пролегал в пределах Кубанской области, а далее он шел по территории Ставропольской губернии.

Согласно проектной документации, на маршруте планировалось 17 станций и 16 разъездов. Но в действительности до марта 1920 г. (до установления советской власти) получилось открыть только 11 станций и 6 разъездов. К таким выводам автор пришел после изучения и анализа приказов главного инженера по личному составу. На основе обнаруженных материалов удалось составить списки инженеров, производивших технологический контроль строительства железнодорожной инфраструктуры, и начальников станций и разъездов. Вместе с тем благодаря представленным в табл. 1 и 2 данным можно судить также и о сроках открытия рабочего движения.

Таблица 1

**Начальники станций и разъездов Благодарненской линии**

Название станции/разъезда	Даты	Ф.И.О.
1	2	3
Пост Армавир-Ставропольский	17.08.1917–*	Десятников Гавриил Михайлович
Станция Убеженская	01.11.1915–22.08.1916	Конюшевский Петр Константинович
	13.09.1916–07.12.1916	Трунов Анисим Давидович
	07.12.1916–*	Тарасов Валентин Георгиевич
Разъезд Балластный	01.11.1915–01.02.1916	Мартыненко Василий Неофитович
	01.02.1916–15.12.1916	Курганский Владимир Алексеевич
	15.12.1916–01.09.1917	Воронков Тимофей Тимофеевич
	01.09.1917–*	Лизунов Алексей Федорович
Станция Державная	22.08.1916–02.04.1917	Конюшевский Петр Константинович
	15.05.1917–05.07.1917	Тарасов Михаил Павлович
	10.08.1917–01.09.1918	Бугаенко Александр Васильевич
	03.12.1918–*	Бобринский (Бобырь) Борис Давидович
Разъезд Сенгелевский	24.09.1916–*	Десятников Гавриил Михайлович
	20.07.1917–01.09.1917	Кузнецов Петр Иванович
	01.09.1917–*	Нефедов Николай Павлович
Станция Недреманная	15.11.1916–15.01.1917	Строгонов Павел Кондратьевич
	17.08.1917–*	Курганский Владимир Алексеевич
Разъезд Татарский	* –14.12.1918	Бударин Михаил Степанович
	14.12.1918–*	Волгович Алексей Давидович
Станция Базовая	*	Кузнецов Петр Иванович
	02.01.19–*	Смирнов Козьма Федорович

Окончание табл. 1

1	2	3
Разъезд Мамайка	08.11.1916–26.02.1917	Строгонов Петр Кондратьевич
Станция Ставрополь- Туапсинский	01.09.1916–*	Дебелый Стефан Авраамович
	*–14.12.1918	Волгович Алексей Давидович
	14.12.1918–*	Бударин Михаил Степанович
Разъезд 124-й версты	16.08.1916–24.09.1916	Скачков Иван Фролович
	27.09.1916–15.11.1916	Строгонов Павел Кондратьевич
	18.10.1916–26.02.1917	Лизунов Алексей Федорович
	26.02.1917–07.04.1917	Строгонов Петр Кондратьевич
	08.09.1917–14.01.1918	Литвинов Назарий Иванович
	02.01.191–15.02.1919	Строгонов Петр Кондратьевич
	01.03.1919–*	Болтышев Сергей Павлович
Станция Старомарьевская	24.09.1916– 20.12.1916	Скачков Иван Фролович
	15.01.1917–15.11.1918	Строгонов Павел Кондратьевич
	03.12.1918–*	Арча Федор Петрович
Станция Спицевка	02.09.1916–07.04.1917	Карягин Гавриил Матвеевич
	07.04.1917–02.01.1919	Строгонов Петр Кондратьевич
	02.01.1919–*	Кузнецов Петр Иванович
Станция Кугуты	12.10.1916–20.12.1916	Ткачев Григорий Касьянович
	07.12.1916–*	Трунов Анисим Давидович
Разъезд Калаус	11.11.1916–15.05.1917	Тарасов Михаил Павлович
	15.05.1917–10.08.1917	Бугаенко Александр Васильевич
	01.08.1917–02.01.1919	Смирнов Козьма Федорович
	16.05.1919–*	Едалин Гавриил Афанасьевич
Станция Петровское	07.04.1917–*	Карягин Гавриил Матвеевич
Станция Эген	*	Юрин Константин Петрович

\* Сведений о датах приема на службу, перемещении или увольнении не обнаружено.

Таблица 2

**Инженеры Благодарненской линии в период строительства**

Должность	Даты	Ф.И.О.
1	2	3
<i>Четвертый участок</i>		
Начальник участка	01.01.1914–*	Волков Дмитрий Федорович
Начальник дистанции	01.01.1914–12.10.1917	Толстов Василий Федосеевич
	01.04.1914–01.06.1914	Мухин Владимир Владимирович
	01.01.1914–01.01.1917	Тышкевич Павел Иванович
	01.01.1914–*	Синеоков Иван Дмитриевич
	20.01.1914–*	Тышкевич Дмитрий Иванович
	01.04.1915–01.06.1919	Еленевский Владимир Васильевич
	15.04.1917–*	Преображенский Николай Иванович

Окончание табл. 2

1	2	3
<i>Пятый участок</i>		
Начальник участка	01.01.1914–17.02.1917	Склярлов Александр Васильевич
	01.03.1917–*	Чикваридзе Михаил Константинович
Начальник дистанции	01.01.1914–01.10.1914	Житков Андрей Николаевич
	01.01.1914–01.03.1917	Чикваридзе Михаил Константинович
	04.01.1914–*	Янчевский Михаил Иосифович
	01.08.1914–01.01.1915	Тимохин Александр Яковлевич
	24.09.1914–01.01.1916	Стребейко Эдуард Петрович
	01.01.1916–*	Михильсон Евгений Эдуардович
	01.03.1917–01.09.1918	Горбиков Василий Григорьевич
	19.08.1918–*	Тимохин Александр Яковлевич
	19.08.1919–*	Идзиковский Михаил Константинович
<i>Шестой участок</i>		
Начальник участка	01.01.1914–*	Паулук Иван Яковлевич
Начальник дистанции	01.01.1914–17.12.1915	Ресслер Эрнест Эмильевич
	01.01.1914–01.02.1914	Силкин Владимир Васильевич
	01.01.1914–01.09.1914	Крживицкий Чеслав Аполинарьевич
	02.01.1914–11.05.1919	Герасимов Сергей Лукьянович
	01.04.1914–01.09.1915	Нейман Михаил Христианович
	01.10.1914–16.12.1914	Житков Андрей Николаевич
	15.01.1915–13.02.1917	Розвадовский Иосиф Иванович
	01.06.1915–*	Строковский Владимир Георгиевич
	16.03.1916–*	Спасский Николай Николаевич
	01.01.1917–*	Тышкевич Павел Иванович
	01.06.1919–*	Аверин Иван Петрович
<i>Седьмой участок</i>		
Начальник участка	01.01.1914–01.03.1917	Гофф Генрих Георгиевич
	01.03.1917–*	Паулук Иван Яковлевич
Начальник дистанции	20.07.1914–01.05.1916	Шимкевич Станислав Францевич
	01.01.1914–01.01.1918	Азатов Арменак Нагапетович
	01.04.1915–01.05.1916	Попов Константин Павлович
	16.06.1915–01.02.1916	Антушевский Сигизмунд Людгардович

\* Сведений о датах приема на службу, перемещении или увольнении не обнаружено

В административном плане Благодарненская линия была разделена на четыре строительных участка. Нумерация велась с четвертого по седьмой (первые три находились на линии Армавир – Туапсе). В свою

очередь, все участки состояли из четырех дистанций, кроме седьмого, который ввиду несложного профиля пути делился только на три дистанции [9, л. 28–28 об.].

Строительные работы выполнялись подрядным методом, и для упрощения технологического надзора за контрагентами Благодарненскую линию разделили на 19 подрядных участков: с 1-го до 10-го включительно – по линии Армавир – Ставрополь – Петровское, с 11-го до 15-го включительно – по линии Петровское – Благодарное и с 16-го до 19-го – по линии Петровское – Дивное [10, л. 9]. В табл. 3 представлены основные контрагенты, принимавшие участие в сооружении железнодорожной инфраструктуры.

Таблица 3

**Основные подрядчики, задействованные при строительстве  
Благодарненской линии**

Участок линии	Протяженность участка, верст	Номер подрядного участка	Исполнитель работ (подрядчик)
Армавир – Ставрополь – Петровское	192	1–4-й	К. В. Мрочковский, В. А. Торлецкий
		5-й	К. В. Мрочковский, В. А. Торлецкий, А. Э. Лащ
		6-й	А. Э. Лащ
		7-й	К. В. Мрочковский, В. А. Торлецкий
		8–10-й	И. А. Потоцкий
Петровское – Благодарное	64	11–15-й	Н. Н. Рокотов, М. Р. Гаркавенко
Петровское – Дивное	78	16–19-й	Н. Н. Рокотов, М. Р. Гаркавенко

Оказание медицинской помощи строителям и служащим Благодарненской линии осуществлялось в специально организованных для этих целей больницах Армавира, Ставрополя, Петровского, а также в приемных покоях, располагавшихся на ст. Державная, Старомарьевская, Благодарное и Винодельное [11, л. 19].

Для обслуживания и ремонта подвижного состава Благодарненской линии проектом предусматривалось возвести специально оборудованные здания депо на станциях Ставрополя (три стойла), Армавира (три стойла) и Петровского (девять стойл) [12, л. 206–207]. Однако в силу ряда объективных причин эти работы до установления советской власти завершены не были. К началу 1920 г. успели построить только новый корпус депо на три стойла в Армавире, временный деревянный са-

рай под один паровоз в Ставрополе, а на ст. Петровское строительство, начатое в 1915 г., еще продолжалось.

Таким образом, рассмотренный в статье материал позволяет сделать вывод, что процесс получения концессии на строительство железнодорожной линии в Ставропольской губернии осуществлялся в условиях открытой конкуренции. Это способствовало максимальному учету интересов местного населения и предпринимателей. К моменту установления советской власти в регионе сооружение Благодарненской линии завершить не удалось ввиду многочисленных негативных факторов (дефицит строительных материалов, рабочих и специалистов, инфляционные процессы), возникших после вступления Российской империи в Первую мировую войну и событий 1917–1920 гг.

Собранные и систематизированные данные о персонале, административном делении и подрядчиках Благодарненской линии для удобства представлены в табл. 4.

Таблица 4

**Административное деление Благодарненской линии АТЖД**

Линия	Название станции / разъезда	Состояние на начало 1920 г.	Версты	Строительные участки	Подрядные участки	Врачебная служба	Служба подвижного состава (тяги, депо)	Территориальное положение
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Благодарненская	Станция Армавир-Туапсинский	+		Четвертый (≈ 92 версты) (4 дистанции ≈ по 23 версты)	1–10-й		X	Кубанская область
	Станция Армавир – ВлкЖД	+	4					
	Пост Армавир-Ставропольский	●	5			*		
	Разъезд Уруп	○	11					
	Станция Убеженская	●	19					
	Разъезд Балластный (Западный)	●	31					
	Станция Державная (Николаевская)	●	43			**		
	Разъезд Сенгелеевский	●	58					
	Станция Недреманная	●	67					



Окончание табл. 4

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Разъезд Татарский (ст. Темнолесская)	●	76	Пятый (≈ 72 версты) (4 дистанции ≈ по 18 верст)				Ставропольская губерния
	Станция Базовая	●	86					
	Разъезд Мамайка	●	94					
	Станция Ставрополь-Туапсинский	●	106			*	X	
	Станция Ставрополь – ВлкЖД	+	6					
	Разъезд Ташла	○	115					
	Разъезд 124-й версты (Хуторской, Чла)	●	124					
	Станция Старомарьевская	●	134			**		
	Разъезд 145-й версты (Дубровка, Бешпагир)	○	145					
	Станция Спицевка (Грачевка)	●	154					
	Разъезд Добавочный (Спицевка)	○	163	Шестой (≈ 106 верст) (4 дистанции ≈ по 26,5 версты)	11– 15-й			
	Станция Кугуты	●	173					
	Разъезд Калаус	●	181			*	X	
	Станция Петровское	●	192					
	Разъезд Крутые Пески	○	202					
	Разъезд Кисличья Балка	○	212					
	Станция Рогатая Балка	○	223					
	Разъезд Шишкино (Пичушкино)	○	232					
	Станция Мокрая Буйвола	○	244					
	Станция Благодарное	○	256			**		
Дивненская ветвь (верстовой отсчет от ст. Петровское)	Разъезд Николина Балка	○	11	Седьмой (≈ 86 верст) (3 дистанции ≈ по 29 верст)	16– 19-й			
	разъезд 214 версты (Кевсала)	○	21					
	Станция Эген (Эген-Балган, Предтеча)	●	32					
	Станция Винодельное	○	40			**		
	Станция Дербетовка	○	55					
	Разъезд Гардачи (Максала)	○	70					
	Станция Дивное (Гардачи)	○	78					

+ – станции, которые действовали до начала строительства Благодарненской линии.

● – станции/разъезды, открытые и оборудованные до установления советской власти.

○ – станции/разъезды, не открытые до установления советской власти.

X – депо.

\* – больницы.

\*\* – приемные покои.

*Примечание.* В скобках указаны названия станций и разъездов, которые встречаются в различной документации, но официально утверждены не были.

Стоит подчеркнуть, что до настоящего момента в трудах исследователей и краеведов данная информация не была обобщена или изучена, что подчеркивает ее значимость и новизну. Публикация базируется на ранее неизвестных источниках, и многие приведенные в ней сведения вводятся в научный оборот впервые. Они представляют значительный интерес для исследователей истории развития транспортных коммуникаций Кубанской области и Ставропольской губернии в начале XX в., а также будут полезны для работников музеев при проведении экскурсий и подготовке тематических мероприятий.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архивный отдел администрации г. Армавира (АОАА). Ф. 51. Оп. 2. Д. 11.
2. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 36.
3. Устав общества Армавир-Туапсинской железной дороги. СПб. : Тип. Т-ва п. ф. «Электро-Типография Н. Я. Стойковой», 1908. 65 с.
4. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 374.
5. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание третье. В 33 т. Т. 33. Пг. : Гос. тип., 1916. 1413 с.
6. Уставы русских железнодорожных обществ. В. LXXXVIII. СПб. : Тип. С. Л. Кинда, 1913. 540 с.
7. Северокавказский край. 1912. 1 сент.
8. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 428.
9. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 143.
10. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 102.
11. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 120.
12. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 220.