

**Сахань Татьяна Владимировна**

Ейского отделения Российского общества историков архивистов  
г.Ейск, Россия  
[tsakhan@yandex.ru](mailto:tsakhan@yandex.ru)

**ИНЖЕНЕР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИВАН РОДИОНОВИЧ АФОНИН. СУДЬБА  
НА ПЕРЕЛОМЕ ЭПОХ (КОНЕЦ XIX - НАЧАЛО XX вв.)**

**Аннотация.** В качестве исследовательской задачи автором была предпринята попытка оценить роль инженера-путейца, выпускника Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения Ивана Родионовича Афонина в истории строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, изучить биографии наиболее известных инженеров из его окружения, оказавших влияние на его профессиональную деятельность. Значительное внимание было уделено исследованию родословной И.Р. Афонина, которая раскрывает обстоятельства формирования его личности в детстве и юности. В данной статье впервые были использованы документы Ейского архива, а также материалы семейного архива потомков фамилии Афониных как ценного источника сведений о повседневной жизни людей XIX и XX века.

**Ключевые слова:** Ейск, сын купца второй гильдии, родословная, инженер путей сообщения, Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения, Сучанский рудник, Уссурийская железная дорога, Русско-Японская война, Транссибирская железнодорожная магистраль, эмиграция, православный погост Тегель.

**Для цитирования:** Сахань Т.В. Инженер путей сообщения Иван Родионович Афонин. Судьба на переломе эпох (конец XIX - начало XX вв.). Культурный ландшафт регионов 2019. Том. 1. № 1. С. 30-42.

**Tatyana V. Sakhan**

Yeisk branch Of the Russian society of archivists historians,  
Yeisk, Russia  
[tsakhan@yandex.ru](mailto:tsakhan@yandex.ru)

**RAILWAY ENGINEER IVAN RODIONOVICH AFONIN. FATE AT THE TURN OF EPOCHS  
(LATE XIX-EARLY XX CENTURIES.)**

**Annotation.** As a research task, the author attempted to assess the role of the Puteitz engineer, a graduate of the St. Petersburg Institute of Engineers of Communication Routes Ivan Rodionovich Afonin in the history of the construction of the Trans-Siberian

Railway, to study biographies of the most famous engineers from his environment who influenced his professional activities. Considerable attention was paid to the study of I.R. Afonin 's pedigree, which reveals the circumstances of the formation of his personality in childhood and youth. This article used for the first time documents of the Yei Archive, as well as materials of the family archive of descendants of the surname Afonin as a valuable source of information about the daily life of people of the 19th and 20th centuries.

**Key words:** Yeisk, son of a merchant of the second Guild, pedigree, engineer of communications, St. Petersburg Institute of railway engineers, Suchansky mine, Ussuri railway, Russian-Japanese war, TRANS-Siberian railway, emigration, Orthodox churchyard Tegel

**For citation:** Sakhan T.V. Railway engineer Ivan Rodionovich Afonin. Fate at the turn of epochs (late XIX-early XX centuries.). *Cultural landscape of the regions*. 2019. Vol. 1. no. 1. PP. 30-42 (In Russ., abstr. in Engl.).

Отправной точкой для этого исследования стало изучение родословной ейской семьи Афониных [1]. Она была написана в 1990-х годах Елизаветой Ивановной Башкатовой (1923-2002), ее мать Пелагея Родионовна, урожденная Афонина. Одним из главных персонажей этой родословной является Иван Родионович Афонин, который доводился Елизавете Ивановне родным дядей по матери, Пелагее Родионовне. Как выяснилось, это был один из тех инженеров путей сообщения, которые в начале XX века сыграли важную роль в истории создания Транссибирской железной дороги. Семейные хроники, развёрнутые на фоне исторических событий, нередко служат благодатным материалом для исследований. Старшее поколение традиционно поддерживало связи даже с довольно отдалёнными родственниками, поэтому хорошо знало многие события прошлого. Повезло тем семьям, в которых были пытливые и грамотные люди, подобные Е.И. Башкатовой, записавшие все эти события. Написанные хорошим слогом и дополненные фотографиями, эти воспоминания и ныне читаются с большим интересом. Как гласит латинское изречение – Scripta manent – написанное остаётся. Несмотря на то, что некоторые факты оказались не совсем точны, в целом картина жизни семьи Афониных получилась полной, с занимательными деталями и даже психологическими характеристиками некоторых представителей рода.

Иван Родионович Афонин был сыном ейского купца второй гильдии <sup>1</sup> Родиона Егоровича Афонина. Из родословной Е.И. Башкатовой: «Афонин – он же Ахонин Родион Егорович родился в 1830 году в деревне Чернуха Нижегородской губернии под Арзамасом в крестьянской семье. Семья была большая: несколько братьев, сестер, дочек, снох. Жизнь была нелегкая, и вот отец семьи Егор Ахонин с сыновьями решает поехать на заработки на Кубань в город Ейск» [1, с. 1]. Здесь мы встречаем пример того, что семейные предания не всегда бывают точны. Елизавета Ивановна считала, что ее дед Родион Ахонин родился в 1830 году, но по документам выходит, что он родился около 1850 года. В метрической книге Николаевской церкви за 1874 год есть запись о бракосочетании 28 апреля ейского мещанина Родиона Егоровича Ахонина и дочери умершего ейского мещанина

<sup>1</sup> К этому сословию относились купцы, имеющие от 5000 до 10000 рублей уставного капитала. Они владели мелкими речными судами, занимались оптовой торговлей, кроме того, могли заниматься производством, т.е. иметь заводы и фабрики, а также были освобождены от телесных наказаний и рекрутской повинности.

Ивана Дмитриевича Прилуцкого Параскевы, где указано, что жениху - 23 года, а невесте - 18 лет, для обоих это был первый брак [2]. В это время Родион Егорович Ахонин еще даже не был купцом.

Сын Иван родился у Родиона Егоровича и Параскевы Ивановны Ахониных 15 июля 1877 года [3] и был окрещен в Николаевской церкви, которая находилась на Сенной площади <sup>1</sup>. У супругов Ахониных было еще две дочери - Пелагея и Ефросинья, остальные их дети не дожили до взрослого возраста. 31 октября 1892 года в семье Родиона Егоровича Афонина случилось несчастье – в возрасте 40 лет умерла его жена Прасковья Ивановна, как записано в метрической книге, «от острого помешательства» [4]. Возможно, что именно из-за этого трагического семейного обстоятельства, как гласят семейные предания, дела Родиона Егоровича в то время разладились. Старшему сыну Ивану тогда было 15 лет, дочерям Пелагее и Ефросинье и того меньше.

В 1893 году «временный ейский купец второй гильдии» Родион Егорович Ахонин вступает во второй брак с 26-летней ейской мещанкой Марфой Ивановной Мальцевой [5]. Свидетелями по жениху являются ейский купец второй гильдии Яков Корнильевич Бронников и ейский мещанин Николай Иванович Калитенко; свидетели по невесте - запасной нижний чин из ейских мещан Иван Александрович Камиристый и ейский мещанин Гордей Дмитриевич Кудинов <sup>2</sup>. От второго брака у Родиона Ахонина родилось еще четверо детей: сыновья Владимир и Василий, дочери Мария и Ольга [1, с. 2].

В родословной сообщается, что дочери Родиона Егоровича от первого брака Пелагея и Ефросинья учились в Ейской женской гимназии <sup>3</sup>. В ней был дополнительный класс, окончив его и выдержав экзамены, девушки получили специальность учителя начальных классов. Из Кубанских календарей известно, что обе они впоследствии преподавали в сельских школах [6]. Из родословной Е.И. Башкатовой: «Моя мать Пелагея Родионовна Афонина после окончания курсов учителей поехала в станицу Старощербиновскую, где прожила и проработала 18 лет учительницей начальных классов. Потом она решила поехать в город Владивосток поработать учительницей. Там она познакомилась с братом своей подруги-учительницы – Башкатовым Иваном Федоровичем. Он был инженером, прокладывал мосты и дороги через Уссурийскую тайгу. Они поженились, у них родилось трое детей: я – Елизавета Ивановна Башкатова, сестра моя Наталия Ивановна и мой брат Константин Иванович. Природные и материальные условия были тяжелые, и моя мать уговорила моего отца поехать на Кубань, на свою родину, к своему отцу Афонину Родиону Егоровичу – моему дедушке. Ехали мы целый месяц. Это было в 1928 году» [1, с. 5].

Елизавета Ивановна Башкатова в 1949 году окончила Ростовский государственный университет и тоже стала учительницей. Судьба ее сестры Ефросиньи Родионовны, младшей дочери Родиона Егоровича от первого брака, сложилась

<sup>1</sup> Сенная площадь имела большие размеры и находилась между нынешними улицами Свердлова и Ростовской, а также между улицами Пушкина и Харьковская. На этой площади располагалась Николаевская церковь.

<sup>2</sup> Гордей Дмитриевич Кудинов стал впоследствии известным ейским купцом, его дом по улице Ленина, бывшей Черноморской, и ныне хорошо знаком жителям Ейска, сейчас в нем расположен военкомат.

<sup>3</sup> Ейская женская Ксенинская гимназия была названа в честь великой княгини Ксении Александровны, сестры императора Николая II, с 1903 года она располагалась в построенном для нее здании на Соборной площади, ныне это территория парка имени Горького, здание школы №2.

драматично. В 1912 году учительница Новошербиновского Александровского училища Ефросинья Родионовна Афонова вышла замуж за Александра Юлиановича Ананьева, жениху было 28 лет, невесте – 22 года [7]. Венчались они в Ейске, в Старопокровской церкви <sup>1</sup>. Вскоре началась Первая мировая война, и муж Ефросиньи ушел на фронт. Прапорщик Александр Ананьев погиб на войне, а вскоре Ефросинья родила ребенка. Но потом произошла трагедия – она случайно задавила ребенка во сне, и он умер. Из родословной Е.И. Башкатовой: «Это очень подействовало на ее психику. Она лежала в психиатрической больнице, ее подлечили. Через какое-то время она встретила мужчину-учителя Лысенко Константина, за которого вышла замуж» [1, с. 5].

Иван, старший сын Р.Е. Афонова от первого брака, в конце 1890-х годов окончил Ейское реальное училище <sup>2</sup>. Это учебное заведение давало своим выпускникам основательное образование, которое позволяло лучшим из них продолжать обучение в Москве и Санкт-Петербурге, а также за границей. Директором Ейского ремесленного училища в конце XIX - начале XX вв. был действительный статский советник <sup>3</sup> Виктор Власьевич Чечелев. Преподавателями математики были статский советник <sup>4</sup> Поликарп Александрович Крачковский и Гедеон Дмитриевич Церетели, русского языка – статский советник Михаил Васильевич Орлов и коллежский асессор <sup>5</sup> Михаил Александрович Харламов, естественных наук – статский советник Александр Федорович Лашинский, рисования и чистописания – статский советник Алексей Васильевич Щелкунов [8]. Ейские выпускники-реалисты отлично владели иностранными языками. Немецкий язык преподавал статский советник Иван Вячеславович Сукун, а преподавателем французского языка был «состоящий в VIII классе» Иосиф Вячеславович Томек <sup>6</sup>.

Е.И. Башкатова сообщает в своей родословной, что Иван Ахонин «был очень талантливый, одаренный и красивый юноша. Он очень хотел получить высшее образование. Надо было ехать в Санкт-Петербург, но дедушка (Родион Егорович) в это время обанкротился, с деньгами было плохо и тогда Ейская Дума приняла решение отправить моего дядю Ивана Родионовича на учебу в Санкт-Петербург на стипендию города Ейска» [1, с. 4-5]. Способный провинциальный юноша Иван Афонин в 1899 году становится студентом Санкт-Петербургского Института инженеров путей сообщения императора Александра I, на первый курс было принято 130 человек [9, с. 154]. Сдавать экзамены нужно было по математике, физике, русскому и иностранному языкам, а также рисованию, со всем этим Иван Афонин успешно справился. В неофициальном рейтинге высших учебных заведений Рос-

<sup>1</sup> Старопокровская церковь располагалась на улице Греческой (Калинина), между улицами Нахичеванской (Победы) и Таганрогской (Свердлова).

<sup>2</sup> Ейское реальное училище находилось на улице Керченской (Советов), на участке между городским сквером (парк Никольский) и улицей Черноморской (Ленина) Двухэтажное здание училища было разрушено в 1920-х годах, ныне на этом месте находится кафе «Сливки-Оливки» и магазин «Пятерочка».

<sup>3</sup> Действительный статский советник - гражданский чин IV класса в Табели о рангах, в армии соответствовал чину генерал-майора.

<sup>4</sup> Статский советник - гражданский чин V класса в Табели о рангах, после упразднения в 1796 году военного чина бригадира занимал промежуточное положение между чинами полковника и генерал-майора.

<sup>5</sup> Коллежский асессор - гражданский чин VIII класса в Табели о рангах, в армии соответствовал чину капитана.

<sup>6</sup> Иосиф Вячеславович Томек (1861-1905). Чех по национальности, он окончил Пражский университет, преподавал и переводил, при этом владел тринадцатью языками.

сии того времени Институт инженеров путей сообщения занимал второе место, впереди был только знаменитый Александровский лицей, выпускником которого был А.С. Пушкин и очень многие известные люди. По Положению 1864 г. в Институт могли поступать молодые люди, имевшие среднее образование и выдержавшие экзамен, но в составе студентов по-прежнему преобладали дворяне. Иван Афонин, как и другие студенты, стал носить нарядный мундир с поперечными погонами черного бархата, на которых был посеребренный вензель императора Александра I.

В первые годы своего существования Институт Корпуса инженеров путей сообщения, как он тогда назывался, готовил специалистов широкого строительного профиля, но уже в 30-е гг. XIX века, в связи с сооружением в России первой железной дороги <sup>1</sup>, в учебные программы курса строительного искусства были включены специальные разделы по строительству и эксплуатации железных дорог. Модельный кабинет института по богатству экспонатов не имел себе равных в стране. Здесь находились модели чугунных железных дорог, мостов, шлюзов и других инженерных сооружений. Это собрание впоследствии положило начало музею железнодорожного транспорта. Многие курсы лекций печатались на гектографе, что тоже было новшеством для России. Можно представить, какое сильное впечатление произвели на провинциального юношу из маленького приморского города Ейска столичные профессора, да и само величественное здание института. Но самое главное было то, что в институте студентам давали фундаментальные знания, а Иван Афонин очень хотел и любил учиться. В списке выпускников Института инженеров путей сообщения от 11 июня 1904 года под № 67 значится Афонин (он же Ахонин) Иван Родионович [10]. Он получил диплом инженера, дававший «право составления проектов и производства всякого рода строительных работ и с правом на чин коллежского секретаря <sup>2</sup> при вступлении на государственную службу» [9, с. 155].

Первым профессиональным делом для молодого инженера-путейца Афонина стало участие в строительстве Сучанской узкоколейной железной дороги. Ныне Сучан – это город Партизанск в Приморском крае, а в начале XX века поселение называлось Сучанский Рудник <sup>3</sup>. Здесь добывали каменный уголь, главным потребителем которого были морское и военное ведомства. С января 1904 года шла Русско-Японская война <sup>4</sup>, Российской империи для нужд Тихоокеанского флота требовался каменный уголь. 2 июня 1904 г. высочайше утвержденным положением Особого Сопровождающего было постановлено приступить к сооружению железнодорожной ветви от Сучанских копей к Уссурийской железной дороге <sup>5</sup>. Работы планировалось производить при участии воинских чинов, командированных Военным Министром. 26 июня из Петербурга направляется первая партия строите-

<sup>1</sup> 11 ноября 1837 года (30 октября по старому стилю) состоялось торжественное открытие первой в России железной дороги от Санкт-Петербурга до Павловска, положившей начало строительству в России сети железных дорог.

<sup>2</sup> Коллежский секретарь - гражданский чин X класса в Табели о рангах, в армии соответствовал штабс-капитану.

<sup>3</sup> Сучанский Рудник основан в 1896 г. как шахтерский поселок, названный по реке Сучан (ныне Партизанская). С 1932 г. - город Сучан. В 1972 г. был переименован в город Партизанск.

<sup>4</sup> 27 января (9 февраля) 1904 — 23 августа (5 сентября) 1905) — война между Российской и Японской империями за контроль над Маньчжурией, Кореей и Жёлтым морем.

<sup>5</sup> Уссурийская железная дорога — казённая железная дорога, первый участок Транссибирской магистрали. Протяжённость дороги на 1913 год - 964 километра. Дорога соединяла Приморский край с побережьем Тихого океана.

лей железной дороги. Учитывая, что к этому моменту молодой инженер-путеец Иван Афонин уже получил диплом, он вполне мог оказаться в числе этих людей. Начальник работ инженер путей сообщения Александр Николаевич Пушечников<sup>1</sup> быстро знакомится со всем ходом дел, изучает местность, ищет решение проблемы горного участка Кангауз<sup>2</sup> – Сучан. На основе всех расчетов он составляет свой проект строительства столь сложного участка: через три горных перевала проложить узкоколейную дорогу, с использованием канатной тяги вагонов с помощью пяти подъемников и трех бремсбергов<sup>3</sup>.

В августе 1904 г. Министерство путей сообщения приступило к строительству Сучанской железнодорожной ветки к 30-й версте Уссурийской железной дороги. Согласно проекту А.Н. Пушечникова, по ровной местности до Кангауза прокладывалась ширококолейная дорога, а от Кангауза до Сучанского рудника через горные перевалы - узкоколейка. Строительство дороги в условиях военного времени проходило с большими трудностями. Все работы по строительству практически велись вручную. Необходимые материалы, кроме леса, камня и кирпича, завозились из европейской России. Рельсы, стрелочные переводы, металлические пролетные строения, подвижной состав, цемент, стекло, краски и многое другое доставлялось во Владивосток по Транссибу. Далее их отправляли к строительным участкам по железной дороге по мере ее готовности [11].

С приездом в 1901 году из Центральной России шахтеров, техников и геологов началось освоение Сучанского каменноугольного месторождения. Вместе с группой геологов прибыл и знаменитый впоследствии будущий управляющий шахтами горный инженер Владимир Николаевич Френц<sup>4</sup>. Он был почти ровесником Ивана Родионовича Афонина, велика вероятность того, что они были знакомы, ведь именно к Сучанскому руднику строили путейцы железнодорожную ветку. Первым управляющим Сучанского рудника был назначен горный инженер А.М. Павлов, а Френц был его заместителем и главным инженером. В феврале 1902 года, спустя всего два месяца после торжественной закладки первой шахты, Павлов покинул Дальний Восток. Осваивать месторождение остался молодой горный инженер Френц, он фактически стал исполняющим обязанности управляющего Сучанским рудником. На плечи 24-летнего инженера легла очень сложная задача.

Прибывшие из южных районов империи<sup>5</sup> горные рабочие страдали от лютых зимних холодов, от нехватки продовольствия, не хватало и необходимых механизмов. К тому же, за ними нередко водился распространенный грех — пристрастие к крепким спиртным напиткам. Однако, при Владимире Френце Сучан-

<sup>1</sup> Александр Николаевич Пушечников (1850-1916), уроженец Орловской губернии, инженер путей сообщения, выпускник Петербургского института путей сообщения 1876 г., начальник эксплуатации Закавказской железной дороги (с 1889 г.), начальник строительства Забайкальской магистрали (с 1895 г.), начальник строительных работ на Черноморской железнодорожной линии (1902 г.), автор проекта и начальник строительства Сучанской железнодорожной ветки (1904 г.), автор проекта моста через Иркут (1907 г.).

<sup>2</sup> Кангауз — станция и паровозное депо Уссурийской железной дороги, ныне — станция Анисимовка Владивостокского отделения Дальневосточной железной дороги.

<sup>3</sup> Бремсберг - устройство для спуска груза в вагонетках по наклонным рельсовым путям с помощью канатной передачи.

<sup>4</sup> Владимир Николаевич Френц (1878 - 1911), горный инженер, управляющий Сучанским рудником.

<sup>5</sup> 17 октября 1901 г. на рудник из Донбасса прибыла партия инженеров с горнорабочими и мастерами.

ский рудник достиг своего расцвета - угледобыча рудника, доведенная до 200 тыс. тонн в год, вплоть до Октябрьской революции оставалась на одном уровне. Но в один из майских вечеров 1911 года в номере гостиницы «Версаль» во Владивостоке успешный 35-летний управляющий Сучанским рудником Владимир Николаевич Френц покончил жизнь самоубийством по невыясненной донныне причине [12]. Шахтеры рудника, которые относились к Френцу с необыкновенным почтением и любовью, поставили на его могиле памятник с надписью: «Незабвенному творцу сучанских копей и беспристрастному защитнику трудящихся. Любимому начальнику и дорогому сотоварищу от осиротевших сучанцев». Траурное объявление в майском номере газеты «Далекая окраина» за 1911 г. содержит краткий некролог о погибшем: «Молодой талантливый горный инженер В.Н. Френц, пользовавшийся большим уважением рабочих, ушел из жизни». Из воспоминаний рабочего Сучанского рудника Е.Н. Верная: «Когда застрелился инженер Френц и гроб его из Владивостока везли сюда, весь путь до подъемника был усыпан цветами...» [13]. Но в 1904 году, в период строительства железной дороги к Сучанскому руднику, инженер Френц был жив и полон энергии. Строительство железнодорожной ветки к руднику предполагалось завершить в июне 1905 г. Однако дальнейшие события Русско-японской войны внесли коррективы в работу: из-за угрозы проникновения противника в залив Петра Великого, невозможно было доставить в Находку технические приспособления для прокладки дороги от Сучанского рудника, а большинство горнорабочих при мобилизации были призваны в войска. После падения 23 декабря 1904 г. Порт-Артура из-за угрозы высадки японцев и возможности использования строящейся дороги в интересах противника, было возбуждено ходатайство военных с требованием прекращения на время войны строительства Сучанской железнодорожной ветки [12]. В конце января 1905 г. последовало окончательное распоряжение о прекращении работ на протяжении всей линии.

Русско-японская война 1904-1905 гг., оказав огромное влияние на обстановку в крае, не только заставила правительство изменить изначальные планы по сооружению железной дороги от Сучана до бухты Находка, в сторону Владивостока, но и более чем на год затормозила строительство этой дороги. Строительство было возобновлено лишь весной 1906 года, а 15 ноября 1907 года, наконец, было открыто движение. Благодаря построенной железнодорожной ветке Сучанский казённый каменноугольный рудник превратился в ведущее предприятие по добыче угля на российском Дальнем Востоке. Участие в этом строительстве было первым, но не последним делом в судьбе молодого инженера путей сообщения Ивана Родионовича Афонина.

Еще в 1886 году царское правительство поставило перед специалистами задачу - проложить трассу Великой Сибирской дороги по кратчайшему пути. Так родилась идея дороги Красноярск — Братск — Нижнеангарск — Витим и далее до Хабаровска. Северный вариант обещал значительные сокращения протяженности дороги, но сложные природно-геологические условия создавали технические проблемы и требовали дополнительных расходов [14]. Однако, сама идея не была отвергнута, ее лишь отложили на некоторое время. Инженер путей сообщения Эдуард-Пётр Иванович Михайловский<sup>1</sup> в начале 1911 года был назначен начальником рекогносцировочных изысканий линии для соединения Ленского бассейна с Сибирской железной дорогой. Инженер путей сообщения А.Н. Пушечников так

<sup>1</sup> Эдуард-Пётр Иванович Михайловский (1861 – ?) — инженер путей сообщения, работал на Забайкальской, Амурской, Сибирской и др. железных дорогах.

отзывался о Э.И. Михайловском: «исключительно честный человек, совершенно не способный к совершению, ни при каких обстоятельствах, подлога» [15]. С такими профессионалами инженерной службы путей сообщения довелось работать Ивану Родионовичу Афонину. В 1911 году совместно с Э.И. Михайловским он руководил партией, проводившей изыскания железнодорожной трассы севернее озера Байкал по направлению Иркутск – Жигалово (286 км)<sup>1</sup>, Тыреть – Жигалово (285 км), Тулун - Усть-Кут (560 км), Тайшет - Усть-Кут (480 км). Это можно рассматривать как начало истории Байкало-Амурской магистрали. В этих труднопроходимых местах и теперь нелегко путешествовать, что же тогда говорить о начале прошлого века.

Труд изыскателей был не только нелегким и неблагодарным, но еще очень ответственным и опасным. При производстве геодезических работ приходилось вырубать в тайге просеки, разбирать лесные завалы и закреплять на местности важнейшие точки трассы. Изыскатели довольно часто ощущали нехватку продуктов питания, а иногда у них не было даже воды. Ночевали у костров, случались обморожения и болезни. Грузы приходилось перевозить не только на лошадях, но иногда и на собаках или оленях. А в тех местах, где не могли пройти животные с поклажей, люди несли инструмент, палатки и продовольствие на своих плечах. Каждый из инженеров и рабочих исходил по бездорожью тысячи верст. При этом качество проводимых ими полевых работ было высоким [16]. Инженеры, которые начали свою службу не в канцеляриях, обычно не искали легкой жизни, не думали о карьере, но зато не боялись принимать ответственные решения. Однофамилец Эдуарда-Петра Николаевича Михайловского, известный писатель и талантливый инженер-путеец Николай Георгиевич Гарин-Михайловский<sup>2</sup> весной 1891 г. был назначен начальником изыскательской партии на Западно-Сибирской железной дороге. Его задача заключалась в проверке изысканий, проведенных четырьмя годами ранее известным изыскателем инженером путей сообщения Н.П. Межениновым<sup>3</sup>. Николай Георгиевич сообщал в письме жене<sup>4</sup>: «Я совершенно счастлив. Все тут по мне. Эти 60-верстные в день поездки верхом для рекогносцировки местности, без еды, без дорог, на полных рысях тряской лошади, все ночевки на мокром сене (сверху снег, снизу мокро), все эти косягоры, болота, утомление до рвоты... Но теперь все позади. Я рванул здесь, как только мог» [17]. Спустя два десятка лет после этого инженеры Эдуард Михайловский и Иван Афонин произвели свои изыскания в районе Сибирской железной дороги и составили продольный профиль по линии Тайшет - Братск.

По всей видимости, Иван Родионович Афонин не относился к тем инженерам, которые разделяли революционные взгляды большевиков, поэтому вскоре после Октябрьской революции он вместе с белогвардейцами эмигрировал за рубеж. Однако, в 1923 году Афонин возвращается в Советскую Россию. Вот что пишет о своем дяде Е.И. Башкатова: «...проделал огромную работу по прокладке нефтепровода из Баку, Грозного, Майкопа для экспорта нефти через Новороссийск. У него было очень много технических изобретений» [1, с. 5]. Однако, на

<sup>1</sup> В скобках даны кратчайшие расстояния между населенными пунктами, фактически для путешествия они гораздо больше.

<sup>2</sup> Николай Георгиевич Михайловский (1852 — 1906), российский инженер-путеец, писатель и путешественник, публиковался под псевдонимом Н. Гарин.

<sup>3</sup> Меженинов Николай Павлович (1838 — 1901) — российский инженер-путеец. Начальник экспедиции по проведению изысканий и начальник строительства Средне-Сибирской железной дороги Великого Сибирского пути (1887—1896).

<sup>4</sup> Надежда Валериевна Михайловская, в девичестве Чарыкова.

данный момент не удалось обнаружить достоверных источников, подтверждающих эту деятельность И.Р. Афонина.

Елизавета Ивановна сообщает, что Иван Родионович был женат, имел дочь Нину, которую по документам звали Генриетта. Она вышла замуж за ленинградского архитектора Николая Александровича Митурича <sup>1</sup>. Он является автором проекта Театра имени Ленинского Комсомола (1932-1939, ныне - театр Балтийский Дом) в Санкт-Петербурге. В годы Великой Отечественной войны Н.А. Митурич возглавлял кафедру противовоздушной маскировки Военно-Морской академии. После войны он занимался реконструкцией и оформлением интерьеров театральных зданий, вплоть до конца 1960-х гг. руководил художественным отделом фабрики «Театрально-художественной мебели». Е.И. Башкатова в родословной Афониных писала, что детей у супругов Николая Александровича и Нины Ивановны Митурич не было, поэтому прямых потомков у Ивана Родионовича Афонина не осталось, по крайней мере, его родственникам они неизвестны. Вот почему увековечивание памяти И.Р. Афонина взяли на себя его дальние родственники, потомки его сестер: Пелагеи, Ефросиньи, а также сестры по отцу - Марии.

В книге «Незабытые могилы: российское зарубежье» обнаружили следующие сведения об Иване Родионовиче Афонине: «В 1923 г. возвратился в СССР, работал в Баку, затем вновь эмигрировал. В эмиграции изобрел аппарат, предохраняющий бензин от испарения» [18]. Из интернета современным потомкам Афониных стало известно, что инженер И.Р. Афонин умер в Берлине 6 ноября 1930 года и был похоронен на православном погосте Тегель [19], находящемся в Берлине, возле храма Святых Константина и Елены. Первое захоронение на этом погосте относится к 1893 году, а всего до 1900 года там было погребено 45 человек. Никто не предполагал, что для многих русских эмигрантов этот погост станет последним пристанищем. Одним из этих людей стал уроженец города Ейска, русский инженер-путеец Иван Родионович Афонин. История увековечивания его памяти началась на его родине в городе Ейске. Представители семьи Виктора Антоновича Гапоненко - его дочь Ольга Викторовна и зять Яскевич Максим Петрович отыскали в интернете информацию о том, что на кладбище Тегель существует захоронение с безымянным деревянным крестом, хотя по картотеке известно, что там был похоронен в 1930 году русский инженер Иван Родионович Афонин. Протоиерей храма Святых Константина и Елены отец Сергей (Силаганов), к которому письменно обратились [20] потомки фамилии Афониных за разрешением установить памятник на могиле И.Р. Афонина, сообщил, что для этого потребуются доказательства родства с захороненным. Этим занялись Виктор Антонович Гапоненко <sup>2</sup> и его двоюродный брат Родион Николаевич Башкатов, сын автора родословной Афониных - Елизаветы Ивановны. Они обратились в Ейский архив, где в метрической книге Николаевской церкви за 1877 год нашлась запись о рождении Ивана Родионовича Афонина, а также записи о браке его родителей Родиона Егоровича и Параскевы Ивановны и о рождении в 1879 году его сестры Пелагеи Родионовны. Понадобилось также свидетельство о рождении Елизаветы Ивановны Башкатовой, для чего ее сыну Родиону Николаевичу пришлось послать официальный письменный запрос в Амурскую область, по месту рождения матери. Когда все не-

<sup>1</sup> Николай Александрович Митурич (1891-1973), архитектор, участник Первой мировой и Гражданской войн.

<sup>2</sup> Виктор Антонович Гапоненко – внук Ефросиньи Родионовны Афониной, родной сестры И.Р. Афонина.

обходимые документы удалось собрать, к В.А. Гапоненко и Р.Н. Башкатову присоединился еще один потомок Афониных - Анатолий Константинович Валуйских<sup>1</sup>, владеющий иностранными языками. Все трое являются правнуками Родиона Егоровича Афонина, отца инженера-путейца И.Р. Афонина. Они, а также зять Виктора Антоновича - Максим Яскевич, взявший на себя всю работу по связи и координации действий, много сделали для памяти Ивана Родионовича. В начале апреля 2019 года Родион Николаевич Башкатов и Анатолий Константинович Валуйских выехали в Берлин. Они побывали на православном погосте Тегель и встретились с отцом Сергием, протоиереем храма Святых Константина и Елены. Был заключен договор на изготовление памятника И.Р. Афонину, деньги для которого предоставили потомки семьи Афониных.

Оттолкнувшись от родословной ейской семьи Афониных, удалось провести исследование судьбы одного из представителей этой фамилии – Ивана Родионовича Афонина, жившего на переломе эпох. Период конца XIX - начала XX вв. является не только рубежом столетий, но и переломной исторической точкой. В это сложное время довелось жить ейскому купеческому сыну Ивану Афонину. Не будучи дворянином, ему удалось получить отличное образование в столице Российской империи – Санкт-Петербурге. Диплом инженера-путейца открыл для провинциального молодого человека хорошие возможности для создания проектов и производства строительных работ, а также дал право на чин коллежского секретаря. В процессе исследования было установлено, что молодому инженеру-путейцу Ивану Афонину довелось принять участие в создании Транссибирской железнодорожной магистрали. В начале XX в. Сучанские государственные копи являлись крупнейшим угледобывающим предприятием на Дальнем Востоке. Предприятие было создано в 1901 г. в военно-стратегических целях для обеспечения топливом Владивостока - главной базы российского морского флота на Тихом океане, а также вооруженных сил и железнодорожного транспорта. И.Р. Афонин был одним из тех инженеров, которые в период Русско-Японской войны организовали строительство Сучанской железнодорожной ветки к Уссурийской железной дороге. Строительство проходило в тяжелой обстановке, что было обусловлено не только сложными географическими и климатическими условиями, но и бытовыми, причем не только для мастеров и рабочих, но и для инженеров. Но для молодого инженера-путейца Ивана Афонина это стало хорошей школой, тем более, что начальником строительства Сучанской железной дороги был авторитетный и опытный инженер путей сообщения Александр Николаевич Пушечников. На Сучанском руднике главным действующим лицом был в то время Владимир Николаевич Френц – молодой горный инженер, талантливый и энергичный. С Иваном Родионовичем Афониним они были почти ровесники, поэтому очень вероятно, что они были хорошо знакомы друг с другом, возможно, что общались не только по работе. Еще одним коллегой И.Р. Афонина был инженер-путеец Эдуард-Пётр Иванович Михайловский, о котором, в свою очередь, высоко отзывался авторитетный инженер А.Н. Пушкарев. Вместе с Э.И. Михайловским Иван Родионович Афонин производил изыскания в районе Сибирской железной дороги, их маршрут проходил по местам, которые и сегодня путешественники считают труднопроходимыми. Послереволюционный период жизни И.Р. Афонина еще недостаточно известен, все же он успел оставить свой след в истории Сибир-

<sup>1</sup> Анатолий Константинович Валуйских – внук Марии Родионовны Афонинной, сестры И.Р. Афонина по отцу.

ской железной дороги. Судьба ейского инженера-путейца не осталась неизвестной. С помощью интернета была найдена могила Ивана Родионовича Афонина на православном погосте Тегель в Берлине, и его родственники, хотя и не прямые потомки, смогли увековечить его память установкой на его могиле достойного памятника.

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Башкатова Е.И – автор-составитель. Родословная Афониных. (Семейный архив Башкатова Р.Н.).
2. Метрическая книга Николаевская церковь 1874 г. Муниципальное казенное учреждение муниципального образования Ейский район «Архив» (далее – МКУ Ейский архив). Ф. 1. О. 1. Д. 8. Л. 135 об - 136.
3. Метрическая книга Николаевская церковь 1877 г. МКУ Ейский архив. Ф. 1. О. 1. Д. 11. Л. 51 об - 52.
4. Метрическая книга Николаевская церковь 1892 г. МКУ Ейский архив. Ф. 1. О. 1. Д. 27.
5. Метрическая книга Николаевская церковь 1893 г. МКУ Ейский архив. Ф. 1. О. 1. Д. 28. Л. 143 об – 144.
6. Кубанский календарь на 1911 год. Екатеринодар. 1910. С. 477.
7. Метрическая книга Старопокровская церковь 1912 г. МКУ Ейский архив. Ф. 1. О. 1. Д. 96.
8. Кубанский календарь на 1899 год. Екатеринодар. 1898. С. 90.
9. Тахтамышева Н. А., Ящуржинская О. А. Инженер путей сообщения Юлиус Адольфович Пешель. Сборник Санкт-Петербургского государственного политехнического университета.
10. Список окончивших курс в Институте Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I за сто лет. 1810—1910. Санкт-Петербург, 1910. С. 155.
11. Маклюков А.В. История Сучанской узкоколейной железной дороги: курсовая работа. Владивосток, ДВГУ, 2008. 76 с.
12. Антонов А.А. Загадка жизни и смерти управляющего Владимира Френца. 16. [Электронный ресурс] // <https://partizansk-vesti.ru/taynni-istorii/tvorets-suchanskih-korey-2/#more-18060> (дата обращения: 4.11.2018)
13. Бондарева Э.Т. Управляющий Сучанским рудником 1901-1911 гг. [Электронный ресурс] // <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlyayuschiy-suchanskim-rudnikom-1901-1911-gg/viewer> (дата обращения: 4.11.2018)
14. О первой попытке построить БАМ. [Электронный ресурс] // <https://su-industria.livejournal.com/62195.html> (дата обращения: 4.11.2018)
15. [Электронный ресурс] // [http://irkipedia.ru/content/mihaylovskiy\\_eduard\\_pyotr\\_ivanovich](http://irkipedia.ru/content/mihaylovskiy_eduard_pyotr_ivanovich) (дата обращения: 7.11.2018)
16. [Электронный ресурс] // <http://railway-transport.ru/books/item/f00/s00/z0000008/st004.shtml> (дата обращения: 7.11.2018)
17. Зензинов Н.А. Инженер и писатель // Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство. - М.: Путь Арт, 2007. - С.450-451

18. Незабытые могилы: российское зарубежье: некрологи 1917—1997: в 6 т. / Российская гос. б-ка. Отд. лит. рус. зарубежья; сост. В. Н. Чуваков; под ред. Е. В. Макаревич. Т. 1. С. 156.
19. Красюков Р.Г. Тегель. Русское Православное кладбище в Берлине. СПб., 2009. 229 с.
20. Письмо Р.Н. Башкатова протоиерею Сергию Силаганову от 7.04.2019 г. (Семейный архив Башкатова Р.Н.).

## REFERENCES

1. Bashkatova E. I-author-compiler. Pedigree Atoning. (Family archive Bashkatov Rn).
2. Metrical book Nicholas Church 1874 Municipal state institution of the municipality Yeisk district "Archive" (hereinafter-MCU Yeisk archive). F. 1. A. 1. D. 8. L. 135 Ob-136.
3. Metrical book of St. Nicholas Church 1877 ISU Yeisk files. F. 1. A. 1. D. 11. L. 51 Ob-52.
4. Parish register of St. Nicholas Church in 1892 mku Yeisk files. F. 1. A. 1. D. 27.
5. Parish register of St. Nicholas Church 1893 mku Yeisk files. F. 1. A. 1. D. 28. L. 143 Ob-144.
6. Kuban calendar for 1911. Ekaterinodar. 1910. Pp. 477.
7. Metrical book Staropokrovskaya Church 1912 mku Yeisk archive. F. 1. A. 1. D. 96.
8. Kuban calendar for 1899. Ekaterinodar. 1898. P. 90.
9. Takhtamysheva N. A., O. A. Jaworzynska Engineer of Railways Julius Adol Peschel. Collection of St. Petersburg state Polytechnic University.
10. List of graduates of the course at the Institute of Railway Engineers of Emperor Alexander I for a hundred years. 1810-1910. St. Petersburg, 1910. P. 155.
11. Maklakov A. V. History Suchanski narrow gauge Railways: coursework. Vladivostok, far Eastern state University, 2008. 76 p.
12. Antonov A. A. The Mystery of life and death of Manager Vladimir frents. 16. <https://partizansk-vesti.ru/taynyi-istorii/tvoretz-suchanskih-kopey-2/#more-18060> (accessed: 4.11.2018)
13. Bondareva E. T. Managing Suchansky mine 1901-1911 gg. <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlyayuschiy-suchanskim-rudnikom-1901-1911-gg/viewer> (accessed: 4.11.2018)
14. About the first attempt to build BAM. <https://su-industria.livejournal.com/62195.html> (date accessed: 4.11.2018)
15. [http://irkipedia.ru/content/mihaylovskiy\\_eduard\\_pyotr\\_ivanovich](http://irkipedia.ru/content/mihaylovskiy_eduard_pyotr_ivanovich) (date accessed: 7.11.2018)
16. <http://railway-transport.ru/books/item/f00/s00/z0000008/st004.shtml> (accessed: 7.11.2018)
17. Zenzinov N. A. Engineer and writer. Engineers of ways of communication: railway, bridges, construction. M.: The Way Of Art, 2007. P. 450-451
18. Forgotten graves: Russian abroad: obituaries 1917-1997: in 6 t. Russian state. b-ka. Ed. lit. fair-haired. abroad; comp. V. N. Dudes; under the editorship of E. V. Makarevich. Vol. 1. Pp. 156.
19. Krasnyukov R. G. Tegel. Russian Orthodox cemetery in Berlin. SPb., 2009. 229 PP.
20. Letter of R. N. Bashkatov to Archpriest Sergiy Silaganov dated 7.04.2019 (family archive of R. N. Bashkatov).

**Информация об авторе:** Сахань Татьяна Владимировна, член Ейского отделения  
Российского общества историков-архивистов  
г.Ейск, Россия  
tsakhan@yandex.ru

Поступила: 09.12.2019

После доработки: 23.11.2019

Принята к публикации: 27.12.2019

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи

**Information about the author:** Sakhan Tatyana Vladimirovna, member of the Yeisk  
branch Of the Russian society of archivists historians,  
Yeisk, Russia  
tsakhan@yandex.ru

The paper was submitted: 09.12.2019

Received after reworking: 23.12.2019

Accepted for publication: 27.12.2019

The author have read and approved the final manuscript.