

*Максим Шаненков*

# **ЛИВЕНСКАЯ УЗКОКОЛЕЙКА**

## **Об авторе этой брошюры**

# **ШАНЕНКОВ МАКСИМ АЛЕКСАНДРОВИЧ**



Родился 8 марта 1981 года в городе Усолье-Сибирское Иркутской области.

В Орловскую область переехал в 1993 году, где до 1998 года жил и учился в городе Мценске.

В 2004 году окончил исторический факультет Орловского государственного университета. В 2006 году стал соискателем ученой степени кандидата исторических наук при Курском государственном университете.

Темой истории железных дорог Орловщины занимается с 2001 года. Автор первой в Орловской области книги по данной тематике — «Орловские магистрали. История строительства и первых десятилетий эксплуатации железных дорог региона», а также ряда статей в областной прессе по истории железнодорожного транспорта.

М.А. Шаненков с 2005 года состоит во Всероссийском обществе любителей железных дорог.

В 2001–2004 годах работал теле- и радиоведущим на различных телеканалах и радиостанциях города Орла. С февраля 2004 года — специальный корреспондент официальной газеты региона «Орловская правда». Неоднократно публиковал свои материалы в газете «Московский железнодорожник».



**Максим Шаненков**

# **ЛИВЕНСКАЯ УЗКОКОЛЕЙКА**

МОСКВА  
Издательство «Железнодорожное Дело»  
2008

УДК 625.412(470+571)(091)(084.121)  
ББК 39.20г(2)  
Ш20

## **ЖД-Коллекция №12**

Приложение к альманаху «Железнодорожное Дело»

Издается с 1996 года

АВТОР: М. Шаненков

Главный редактор А. Мясников

Выпускающий редактор В. Боченков

Редактор Л. Сватиков

Технический редактор М. Антонюк

Компьютерная верстка Н. Горшков

Переводчики резюме Х.-Ш. Хоссфельд, Е. Щеглова

Корректор Г. Гарина

М. А. Шаненков

Ш20 Ливенская Узкоколейка: [ист. очерк] / Шаненков М. А.

— М. : Железнодорожное Дело, 2007. — 56 с. : ил. — (ЖД-Коллекция; №12)

ISBN 5-93574-029-X

Исторический очерк посвящен начальному периоду истории трех уже не существующих узкоколейных железных дорог: Ливенской, Мальцевской и Обоянской. Две из них — Ливенская и Обоянская в разное время были перешиты на широкую колею и в настоящее время по современной классификации стали малодейственными участками Сеть уникальных Мальцевских железных дорог вообще прекратила свое существование. Очерк основан на большом объеме архивного материала. Приведены сведения о зданиях и сооружениях дорог, подвижном составе, характере и объемах перевозок. Большинство фотографий и чертежей опубликованных в произведении впервые представлены на широкой аудитории.

Брошюра содержит ряд неопубликованных ранее фотографий из фондов Центральной научно-технической библиотеки ОАО РЖД. Издание рассчитано на широкий круг читателей, интересующихся историей железнодорожного транспорта.

The historical sketch is based on the initial stage of three narrow-gauge railways which do not exist in the original kind: Livenskaya, Maltsevskaya and Oboyanskaya. Two of them — Livenskaya and Oboyanskaya were remade into a wide gauge track and now, according to the modern classification are inactive. The network of unique Maltsevskaya railways stopped their existence. The sketch is based on the big volume of an archival material for the first time submitted for evaluation of wide audience. This also includes some information on buildings and construction of roads, a rolling stock, character and volumes of transportations. The majority of data and the facts stated in here are published for the first time. The brochure contains a number of previously unpublished photos from funds of the Central Scientific and Technical library of Open Society of RRD. The edition is designed for the broad audience of the readers who are interested in history of railway transportation!

УДК 625.412(470+571)(091)(084.121)

ББК 39.20г(2)

Все права защищены. Никакая часть данного издания, ни все издание целиком не могут быть перепечатаны, скопированы любым способом, сохранены в виде печатных форм, диапозитивов, либо на электронных носителях информации.

Публикация данных материалов, полностью или частично, в любых средствах массовой информации, в том числе размещение в Интернете или других компьютерных сетях, допускается только с письменного разрешения автора и издательства «Железнодорожное Дело». Нарушители будут преследоваться по закону.

**Мнение редакции по некоторым вопросам может не совпадать с мнением автора.**

All rights reserved. No part of the given edition, neither the edition taken in its entirety can be reprinted, copied in any way, kept in printed forms, slides or on electronic data carriers.

The publication of the given materials, in full or in part, in any mass media, including the Internet is allowed only by written permission of the author and the "Zheleznodorozhnoye Delo" Publishing House. Law proceedings will be instituted against the infringers.

ISBN 5-93574-029-X

© Издательство «Железнодорожное Дело», 2008

© М. Шаненков, автор, 2008

© Е. Спевакова, дизайн серии, 2000

# ЛИВЕНСКАЯ УЗКОКОЛЕЙНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

## СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ И ЕЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ

Ливенская узкоколейная железная дорога была открыта для грузового движения 15 (28) апреля 1871 года. Пассажирские поезда начали курсировать спустя два дня — 17 (30) апреля.

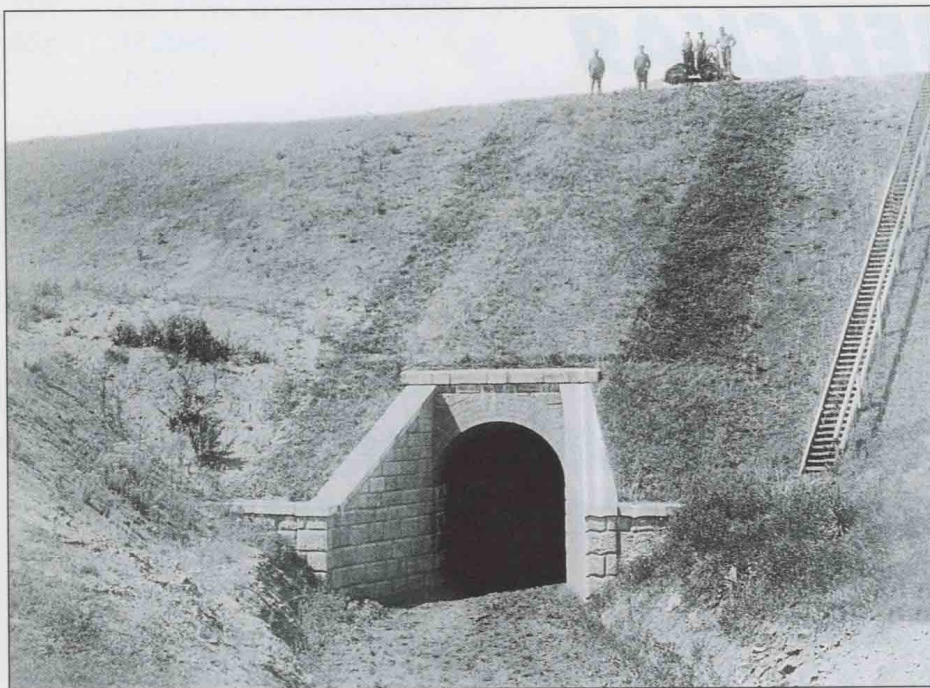
Отмена крепостного права в России открыла большие перспективы для развития товарного сельского хозяйства. Теперь в торговлю оказались вовлечены теперь не только купцы, но и мелкие помещики. Повсеместно открывались перерабатывающие предприятия. Из Ливен ежедневно отправлялось грузенным товаром по 1000–1500 подвод. По сметам перевозки грузов, составленным уже во время эксплуатации

Ливно-Верховской железной дороги, видно, что основными видами товаров являлись сотовый мед, ржаная, крупитчатая и пеклеванная мука, а также гречневая крупа, овес, сало, пенька и мыло. Ливенский краевед Ю.И. Бондарев отмечает также массовый вывоз на продажу мяса, масла, яиц, кожи и щетины.

Большие объемы перевозок грузов поставили ливенских торговцев перед вопросом кардинально пересмотреть методы доставки товаров. Было ясно, что гужевой транспорт не выдерживает никакой конкуренции даже с речными перевозками. Известно, что ливенцы пытались создать

*Осадка каменистого косогора линии на 95-й версте.  
Фото из фондов Центральной научно-технической библиотеки (ЦНТБ) ОАО «РЖД».*





*Труба отверстием 1,50 сажени  
на 57-й версте.  
Фото из фондов ЦНТБ.*

*Ступенчатая труба отверстием  
0,50 сажени на 97-й версте.  
Фото из фондов ЦНТБ.*

на реке Сосне собственный торговый барковский флот, но им не хватило строевого леса, которого в юго-восточных районах Орловской губернии почти нет.

В конце апреля 1993 года в одной из местных газет были опубликованы данные, что в 1864 году ливенские предприниматели собрали взятки чиновникам в министерстве путей сообщения, чтобы провести

Московско-Курскую железную дорогу через Ливны. О намерениях ливенцев узнали мценские, орловские и новосильские купцы, которые для устранения конкурентов тоже дали в МПС взятку, чтобы Московско-Курская железная дорога миновала Ливны. Конкуренты ливенцев добились своего: Московско-Курская железная дорога была проложена через Змиевку, Глазуновку и Малоархангельск.

Не увенчалась успехом и попытка Ливенского земства добиться права на проведение железной дороги через свою территорию, когда в 1868 году решался вопрос о строительстве второго участка Орловско-Грязской линии. Ливенским предпринимателям удалось добиться только рассмотрения Комитетом железных дорог 21 марта 1869 года возможности строительства (ради дешевизны) узкоколейной ветки.

До того момента в России существовал некоторый опыт сооружения рельсовых путей. В качестве тяговой использовалась конная, гидравлическая и даже людская сила. Например, в 1764 году на Колывано-Воскресенском заводе на Алтае механик Фролов построил деревянную рельсовую дорогу, где вагонетки приводились в движение канатом, ведущим от гидравлической машины. Сын Фролова в 1806–1809 годах проложил чугунную дорогу от Змеиногорского рудника к одному из заводов.

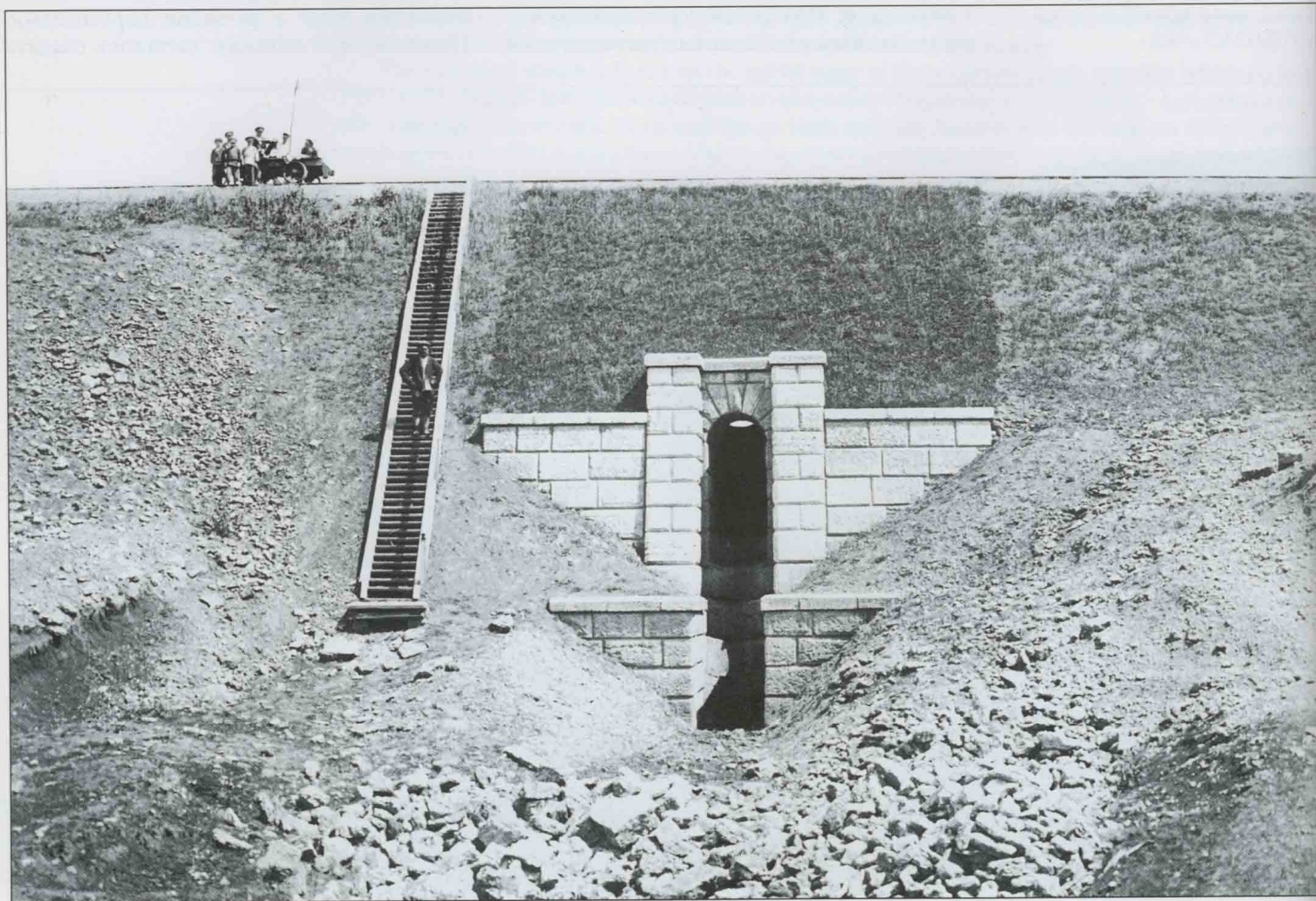
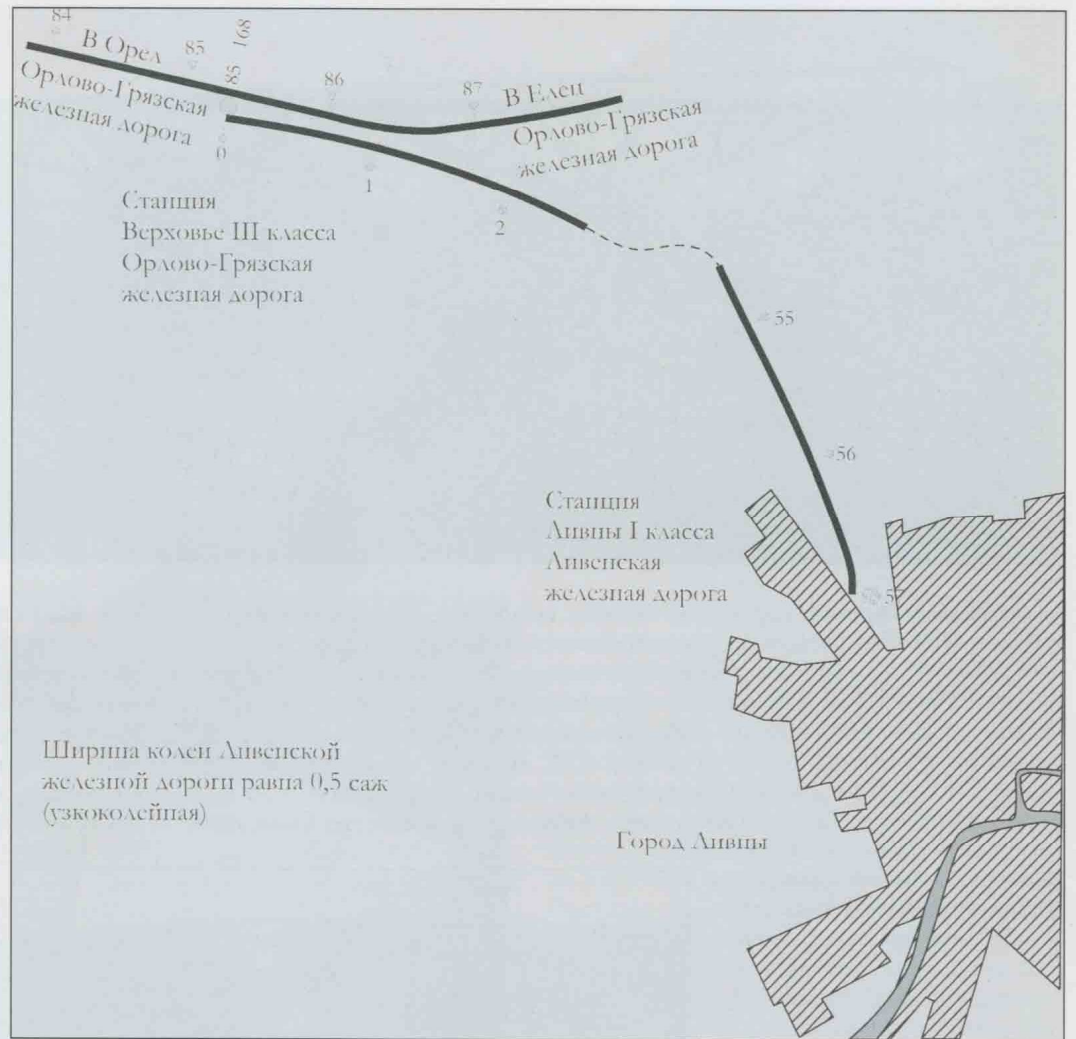


Схема примыкания Ливенской узкоколейной железной дороги из атласа статистического отдела МПС, изданного в конце 1880-х годов XIX века. Из коллекции Д. Родина.



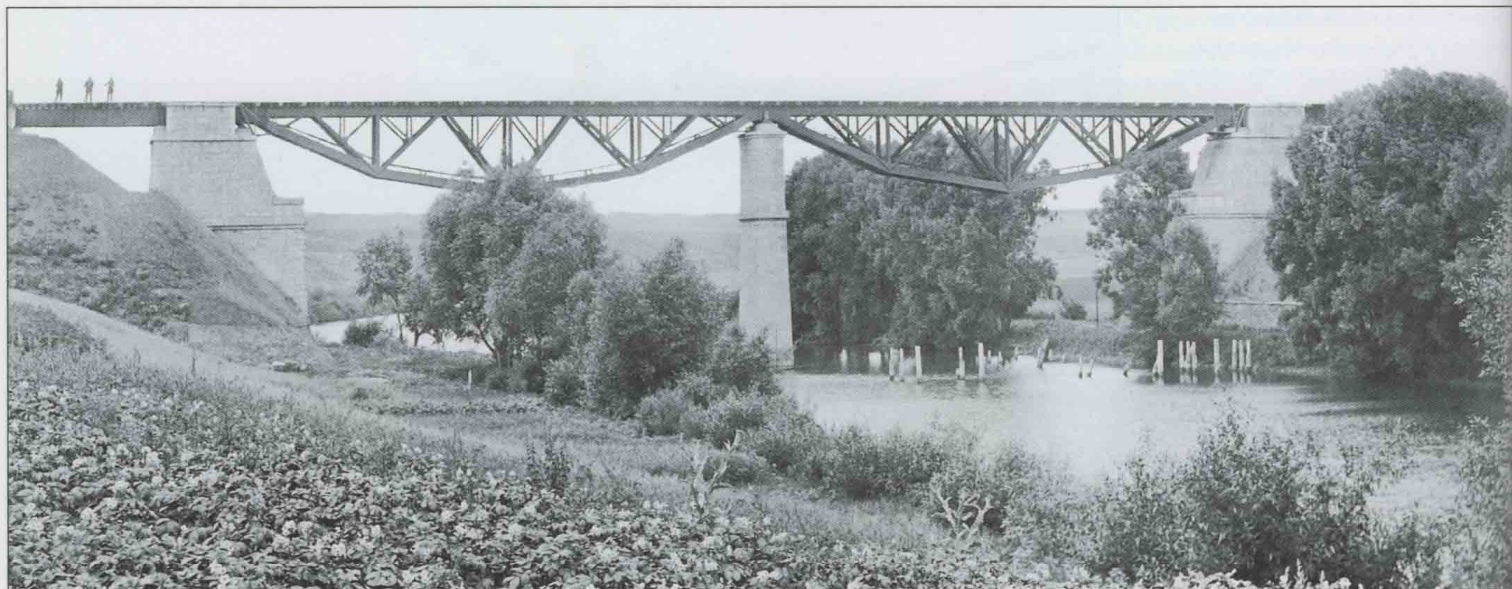
Косая труба отверстием 2 сажени на 90-й версте.  
Фото из фондов ЦНТБ.



В отличие от вышеназванных дорог, предназначенных для обслуживания предприятий, Ливенская узкоколейная железная дорога должна была стать первой в России, приспособленной для массового пользования.

Проектировщики установили ширину колеи 3,5 фута (1067 мм). Данная ширина колеи впоследствии стала стандартной для многих стран Азии и Африки. Для приобретения опыта строительства подобного рода железных дорог несколько инженеров было отправлено в Англию. После их возвращения правительство решило строить узкоколейные железные дороги на Кавказе, за Волгой и в Сибири. Ливенская железная дорога должна была стать опытной. Примечательно, что 29 июля 1872 года, спустя полтора года после начала работы ливенской узкоколейки, из Красноярска поступил запрос сообщить, какова поверстная стоимость строительства линии, а также в чем состоят плюсы и минусы эксплуатации данной узкоколейной железной дороги. Запрос делался для выяснения, какую ширину колеи будет иметь проектировавшаяся Транссибирская магистраль.

Орловско-Грязская железная дорога была открыта для движения 17 февраля 1870 года. К тому моменту в министерстве путей сообщения приняли решение, что Ливенская узкоколейка будет проложена от начавшей действовать станции Верховье. Строительство решено было вести за государственный счет, но по словам орловского краеведа А.И. Кондратенко



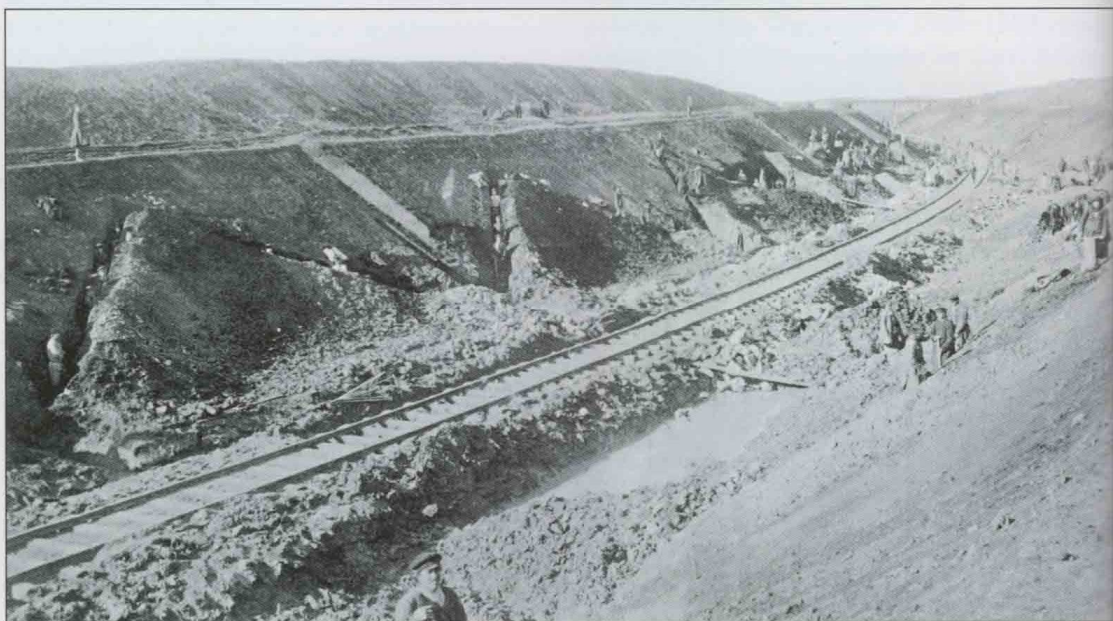
Мост через реку Любовшу  
отверстием 33 сажени  
на 93-й версте.  
Фото из фондов ЦНТБ.

«в Ливнах еще много лет спустя говорили о том, что строительство обошлось ливенскому купечеству в полтора миллиона рублей».

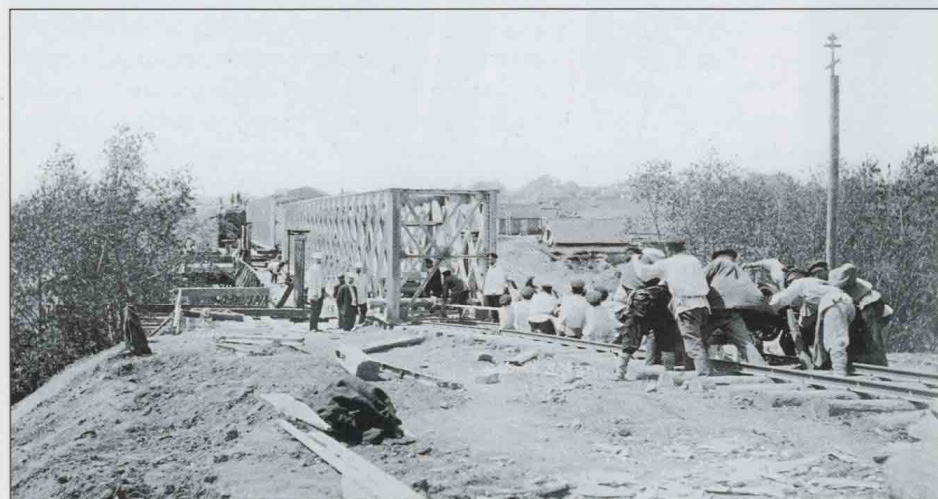
Строительство было сдано одному из «железнодорожных королей», — С.С. Полякову. С.С. Поляков создал акционерное общество с уставным капиталом в 10 миллионов рублей. Строительство было нача-

то в 1870 году и продолжалось около года. Следует вспомнить, что правительство, официально взявшее на себя расходы на строительство, выбрало узкую колею для линии именно ради его удешевления. Поэтому экономия средств была достигнута не только за счет меньшего, чем на железных дорогах со стандартной шириной колеи, объема

Дренаж в выемке на 55-й версте.  
Фото из фондов ЦНТБ.



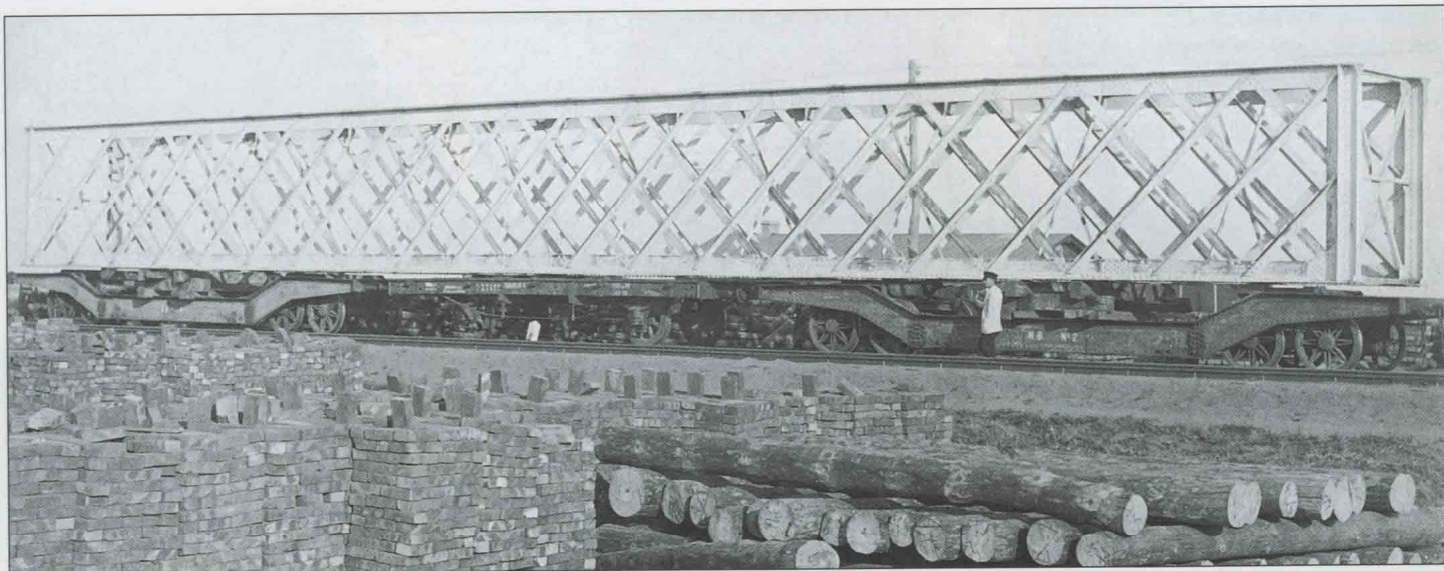
Вытаскивание старых  
узкоколейных ферм моста  
через реку Любовшу.  
Фото из фондов ЦНТБ.



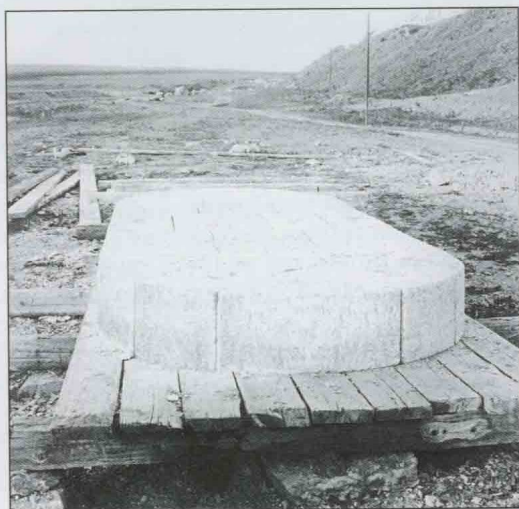
земляных работ, но и за счет выбора места строительства при максимально возможном обходе оврагов и возвышенностей. В результате, Ливенская железная дорога на протяжении восьми верст пролегла по Тульской губернии, по территории же Орловской губернии ее длина составила 49 верст (общая длина пути 57 верст; вместе с разъездами — 66 верст).

Дорога была выстроена однопутной и «...пролегла по открытой и гладкой местности; мест, поросших лесом, она совершенно не пересекала». Единственная река, которую пересекала линия (на 31 версте рядом со станцией Русский Брод), была Любовша. Деревянный мост через реку





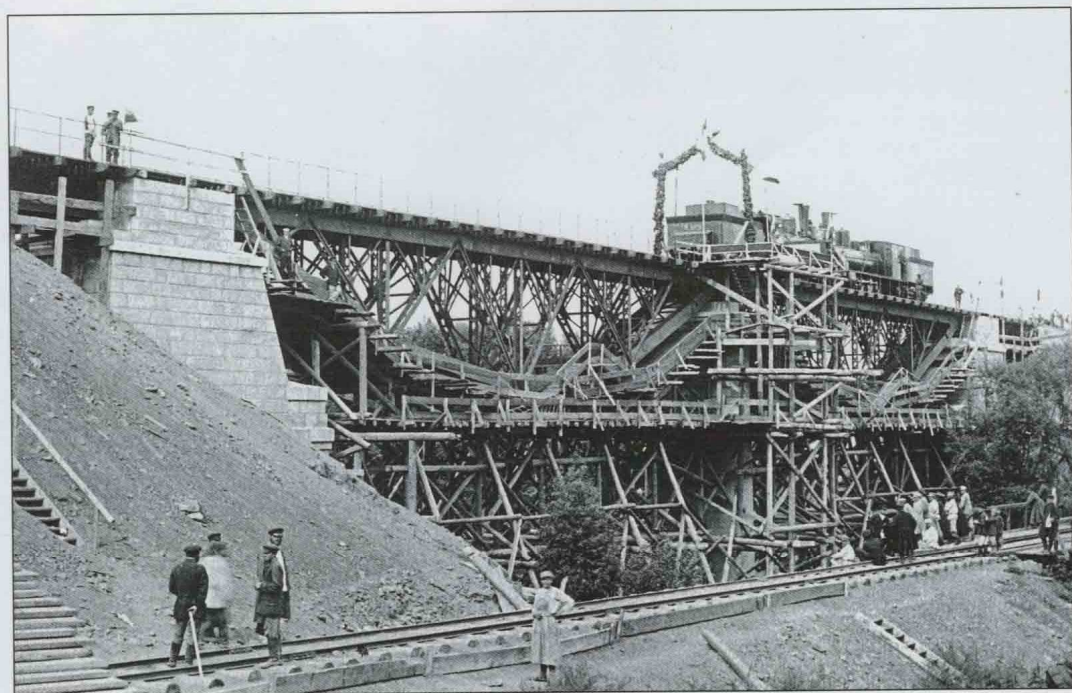
*Старая ферма любовшинского моста на транспортерах. Фото из фондов ЦНТБ.*



*Камни прокладных (дополнительных) рядов для наращивания быка (опоры) моста через реку Любовшу. Фото из фондов ЦНТБ.*

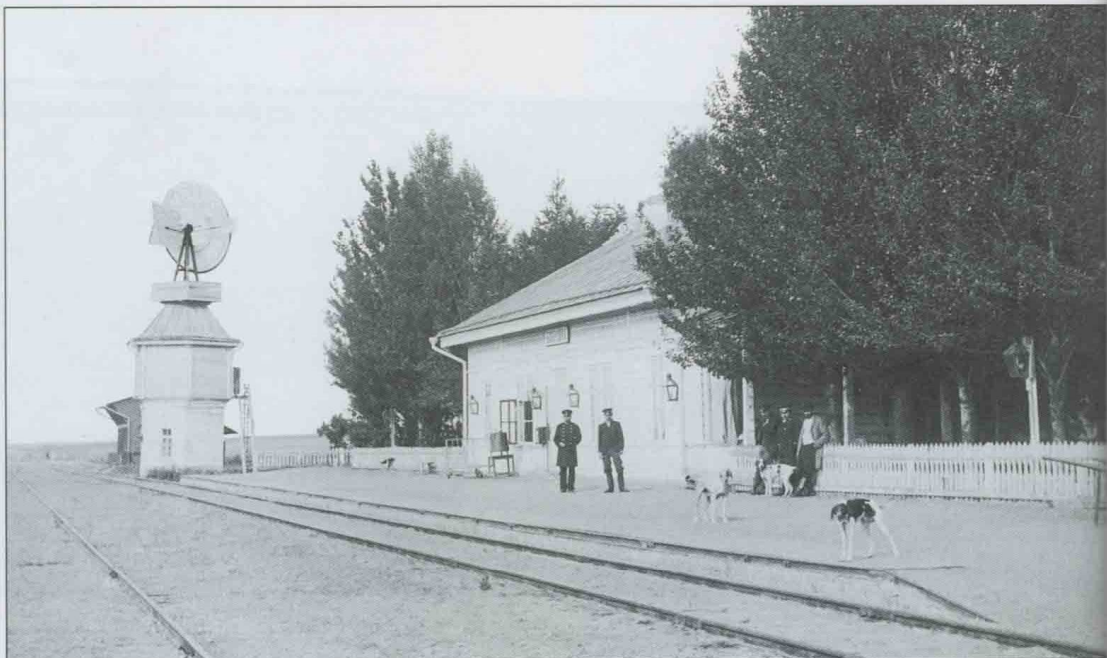
был сделан в два пролета. В 1886 году сооружение получило железные фермы. В общей сложности под строительство было отчуждено 204 десятины земли.

Станций изначально определили пять: две конечные — Верховье и Ливны — и три промежуточные: Русский Брод, Бобровка и Здоровец. Станция Верховье, согласно подписанной между Ливно-Верховской и Орловско-Грязской линиями в 1871 году конвенции, находилась в совместном ведении. Была построена передаточная платформа для пересадки пассажиров из поезда в поезд и перегрузки почты и товаров. Расходы по содержанию станции делились между указанными железными дорогами поровну, однако большую часть работ выполняла Орловско-Грязская линия. Кней относились водоналивные краны для паровозов, большинство обслуживающего персонала и т. п. За проделанную работу Орловско-Грязская линия выставляла Ливенской счета. Например, за совместное пользование станцией Верховье в 1872 году Ливенская дорога должна была оплатить Орловско-Грязской 180 руб. 61 коп.



*Испытание верхнего нового, ширококолейного строения моста через реку Любовшу после перестройки. Фото из фондов ЦНТБ.*

Здания бывшей Ливенской узкоколейной железной дороги на станции Бобровка. Фото из фондов ЦНТБ.



Для обслуживания паровозов в Верховье и Ливнах было построено два депо.

Строительство обошлось в 1 524 834 рубля 34 копейки. Г.В. Рыжкин, автор книги «Ливенские были» подтверждает эту сумму.

Нужно отметить, что несмотря на государственный контроль за Ливенской железной дорогой, вопрос компенсаций за отчужденные под линию земли решался долго. По-видимому, строители и не удосужились изначально заключить предварительные

договоры об отводе земель только с крестьянами, но и с дворянами. Например, 1 мая 1871 года, спустя почти месяц после открытия линии, от Малоархангельского предводителя уездного дворянства (но не от Ливенской железной дороги!) поступила просьба «...сделать оценку земель Малоархангельских дворян Труфановой, Покровской и Могилевцевых под Ливенскую узкоколейную железную дорогу и бывшим на этой земле посевам, уничтоженным дорогой».

Вид станции Ливны после перешивки на широкую колею. Фото из фондов ЦНТБ.



Перестроенное водоподъемное здание на станции Ливны.  
Фото из фондов ЦНТБ.



Аналогичные документы, датированные 19 и 20 июня 1871 года, существуют и по поводу выплат компенсаций купцу 1-й гильдии Василию Алексеевичу Шилову за отошедшие земли под строительство станции Ливны, а также крестьянам, проживавшим на землях помещиков Сухотина и Константинова.

О том, насколько сумбурно проходило официальное отчуждение земель у хозяев, свидетельствует просьба ливенских уездных властей оформить нотариально факт передачи земель некоего Дмитрия Николаевича Лаврова под железнодорожную насыпь. И это в мае 1872 года, когда дорога работала уже больше года! Спустя месяц мировой посредник Ливенского уезда сообщает, что крестьяне, проживающие на землях помещицы Любови Стрелецкой, «...до сих пор не получили вознаграждения за отчуждаемые земли, в связи с чем терпят убытки». Последние сообщения о долгах Ливенской железной дороги за отошедшие под ее постройку земли отмечаются в 1873 году, когда ливенские уездные власти просили перечислить в пользу крестьян деревни Долгая 1188 руб. 58 коп., в пользу жителей Верховья — 980 руб. 58 коп. и в пользу жителей деревни Таличи — 1133 руб. Всего — 3302 руб. 16 коп.

К сожалению, ни в одном из документов не указывается, сколько составляла компенсация за каждую отчужденную десятину земли. Но учитывая, что для рядовых крестьян земля была основным источником доходов, можно представить, какие убытки терпели жители прилегавших к железнодорожной линии деревень.

Возвращаясь к разговору о строительстве железнодорожного полотна и вспомогательных инженерных сооружений, отметим, что в документе от 10 мая 1871 года сообщается о проведении 20–21 марта 1871 года, накануне открытия Ливенской узкоколейки осмотра готовности путевого хозяйства к работе. Отмечалось следующее: из-за усушки деревянных конструкций моста через реку Любовшу крепежные болты





*Мост через реку Сосну отверстием 50 сажен на 60-й версте участка Ливны-Мармыжи, построенного после перешивки дороги на широкую колею.  
Фото из фондов ЦНТБ.*

*Водоемное здание на станции Русский Брод.  
Фото из фондов ЦНТБ.*

стали плохо стягивать детали, в связи с чем с наступлением теплого времени требовалось незамедлительно приступить к подвинчиванию болтов. Кроме того, не была произведена осмолка деревянных деталей моста против гниения и не были установлены так называемые контррельсы, которые служат для предохранения схода с рельс поезда. В ходе работ даже не ко всем грузовым платформам были подведены рельсовые пути, а сами рельсы на станциях не везде были скреплены накладками; для обеспечения пожарной безопасности не были установлены кадки с водой и не завезены пожарные инструменты.

В связи с этим комиссия предписывала в срочном порядке назначить ответственного за обеспечение безопасности на Ливенской железной дороге и ввести должности мостовых мастеров. Требования были соблюдены. В отчетности о количестве и должностных обязанностях работников в 1873 году значатся два плотника по уходу за мостами. Кроме того, была введена должность старшего дорожного мастера.

В дополнение отметим, что, согласно документам, в 1880 году на содержание путей, мостов и зданий было потрачено 168 150 рублей, в 1881 году — 123 000 рублей. Это были весьма внушительные



*Здание бывшей водокачки без шатра и бака на станции Русский Брод. Постройка 1898 года. Фото М. Шаненкова.*

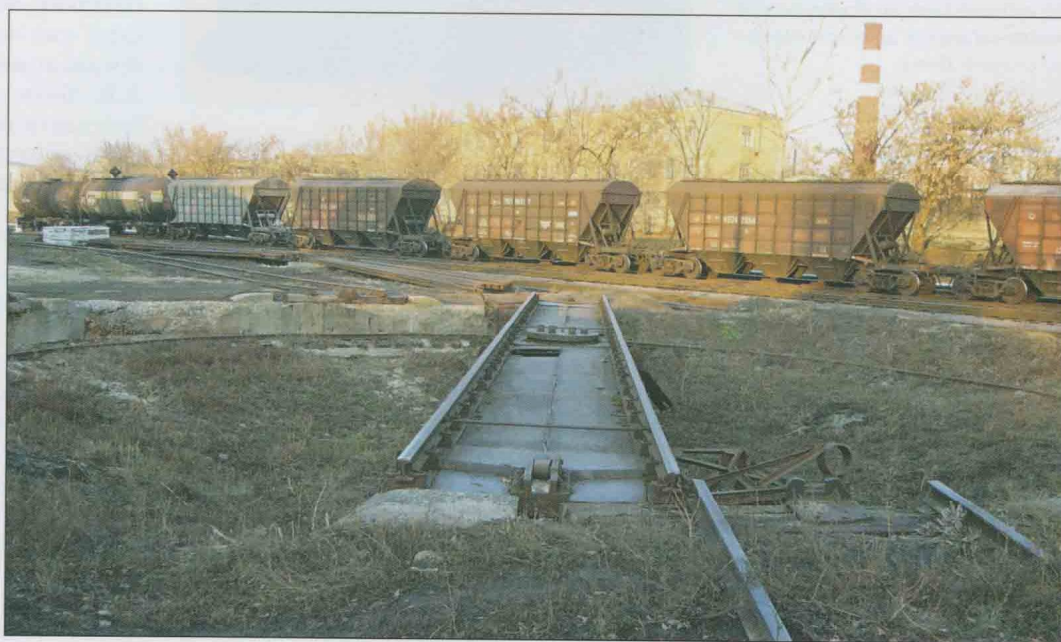


суммы. Для сравнения: в 1876 году Орловско-Грязской линией на земляные работы было потрачено 30 тысяч рублей. При этом нужно учесть, что длина Ливенской дороги в три с лишним раза меньше Орловско-Грязской. Если предположить, что аналогичная сумма была потрачена на земляные работы на Ливенской дороге, то на прочие работы, помимо ухода за зданиями (замена рельсов и шпал), тратились также весьма большие денежные средства.

Однако, самым выдающимся фактом непродуманности действий при строительстве Ливенской железной дороги и примером бумажной волокиты является строительство грузопассажирской платформы на землях помещицы Анастасии Владимировны Белаго (в нескольких километрах от Русского Брода в сторону Ливен). Как отмечается в ее письме, датированном 1871 годом, на имя первого начальника Ливенской дороги



*Старый уравновешенный ручной поворотный круг типа Селлера на станции Ливны. Планируется к разборке за отсутствием надобности. Вид сбоку. Фото М. Шаненкова.*





*Здание бывшего депо на станции Ливны. Постройка XIX века. Фото М. Шаненкова.*

Роберта Петровича фон Дезена, инициатива о постройке данной платформы исходила от людей, проживавших на территории владений этой помещицы и в расположенных рядом селениях. Причина заключалась не только в том, что нужно было организовать удобный вывоз продукции, но и в том, что во время весенних паводков разливавшаяся река Любовша делала

*Памятная табличка на стене старого здания вокзала в Ливнах. Фото М. Шаненкова.*



*Здание грузового пакгауза архитектурного комплекса Московско-Киевско-Воронежской железной дороги широкой колеи на станции Ливны. Постройка XIX века. Фото М. Шаненкова.*



невозможной переправу с одного берега на другой. Помещица просила соорудить платформу с навесами от дождя.

В управлении Ливенской железной дороги данный вопрос был внимательно изучен и отправлен на рассмотрение в Санкт-Петербург в Департамент железных дорог при министерстве путей сообщения. Не известно, каким образом проходило обсуждение возможностей строительства платформы, но только в 1874 году из Департамента железных дорог пришел ответ, что построить вышеназванную платформу невозможно. В качестве причины отказа было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. А денег на такие непредвиденные расходы в казне нет. Правда, в том же году из Техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полной экономической выкладки целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановке поезда на необорудованной платформе было все же дано, так как 8 февраля 1875 года из МПС поступил еще один аналогичный запрос, где требовалось сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А.В. Белаго, сколько прибывает и каковы объемы выручки от эксплуатации данной платформы. В ответ сообщалось, что с платформы в 1874 году отправлено грузов на сумму 3825 руб. 96 коп., доход железнодорожной ветки от прибытия грузов составил 357 руб. 22 коп. Кроме того, сообщалось, что на все работы, без учета стоимости рельсовых болтов и накладок потребуются 406 рублей.

Поразительно, но только в 1880 году (!) Министерство путей сообщения официально разрешило благоустроить платформу на 33-й версте. Интересно, что владельцем земель, на котором разрешалось создание остановочного пункта, стал теперь уже помещик Н.Н. Белаго. Можно предположить, что его предшественница А.В. Белаго просто не дождала до этого благодатного дня.

Возвращаясь к теме верхнего строения пути на Ливенской железной дороге, отметим, что на ней были уложены облегченные рельсы английского завода Блэйн (написание «Блэйн» является современным, в документах 1871 года пишется «Блэн») весом 16,7 фунта на погонный фут. Для сравнения, на Орловско-Грязской линии применялись рельсы весом 20 и 21,75 фунта на погонный фут.

Сейчас невозможно сказать, сколько именно тонн рельсов было уложено на ливенской железной дороге, но по запросу Комитета по сооружению и эксплуатации узкоколейных железных дорог при МПС Ливенская дорога сообщала в 1871 году, что за поставку 200 тонн рельсов заводчику

Здание вокзала в Ливнах послевоенной постройки. На стене этого здания имеется памятная табличка, свидетельствующая о том, что Ливно-Верховская ветка когда-то была узкоколейкой. Фото М. Шаненкова.



Кокарда работника Московско-Киево-Воронежской железной дороги, в состав которой впоследствии вошла Ливенская узкоколейка. 1895 год. Фото из книги В. Лапина «Наградные знаки железнодорожного транспорта», Киев, 2003 год.

### Список использованной литературы



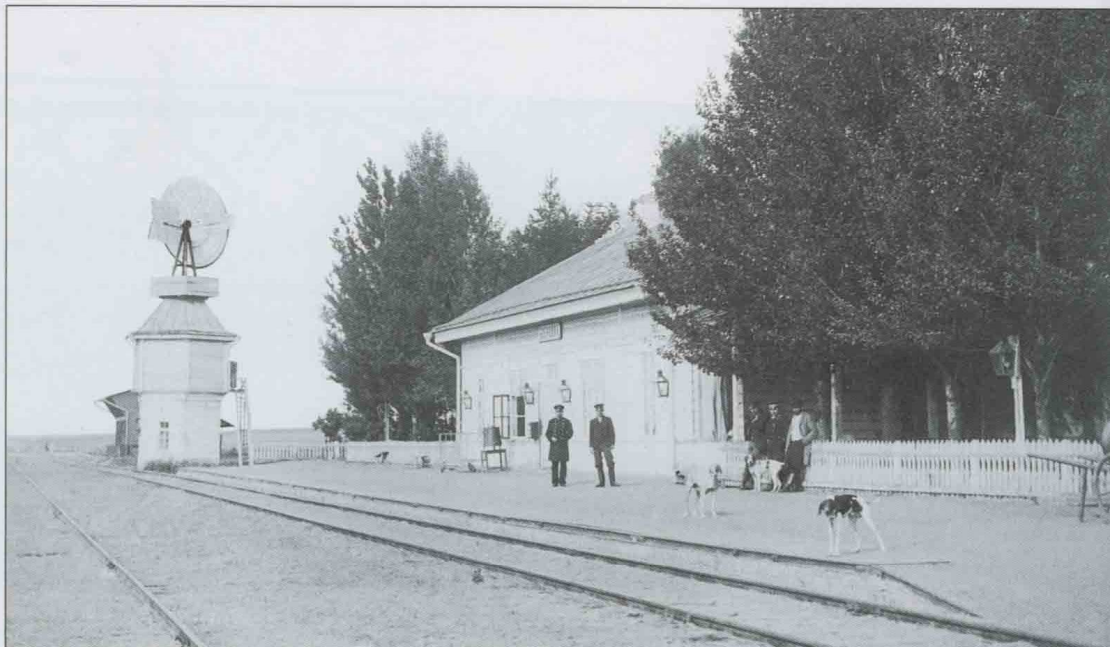
Блэйну уплачено 1675 фунтов стерлингов или 12 317 руб. 33 коп. в перерасчете на российские кредитные рубли. Другой документ свидетельствует, что за поставку рельсов свыше указанной нормы в 200 тонн (дополнительно было доставлено еще 12,03 тонны рельсов) Блэйну необходимо доплатить еще 18 фунтов, 14 шиллингов и 6 пенсов. Причем

финансовые затраты возлагались на Комитет по сооружению и эксплуатации узкоколейных железных дорог. Что же касается шпал, то по отчетности 1873 года, их было уложено 500 тысяч штук. Если верить данным, приведенным в «Ливенской газете» от 28 апреля 1993 года, они были также поставлены заводом «Блэйн».

1. Ливенская газета. 28 апреля 1993.
2. Рыжкин Г.В. Ливенские были. Орел: Издательство Орловской государственной телерадиовещательной компании. 1997. С. 144–145.
3. Попов. В.М. Стальной меридиан. Воронеж: Издательство «Центр общественных связей Юго-Восточной железной дороги». 2001. С. 17.
4. Российская газета. 24 октября 1997 г.
5. Кондратенко А.И. Время странствий: эпохи и судьбы. Орел. Издательство «Вешние воды». 1997. С. 133.

6. Орловский адрес-календарь на 1893–1894 академический год. Орел. Тип. «Орловского вестника». 1893. С. 81.
7. Государственный архив Орловской области (ГАОО). Ф. 986. Д. 1, л. 18, 34, 64.
8. ГАОО. Ф. 986. Д. 2. Л. 8, 16.
9. ГАОО. Ф. 986. Д. 3. Л. 1, 2, 3, 4, 6.
10. ГАОО. Ф. 986. Д. 5. Л. 31, 64, 68, 89, 130, 157, 369.
11. ГАОО. Ф. 986. Д. 8. Л. 4, 154.
12. ГАОО. Ф. 986. Д. 13. Л. 8, 16.

Здания бывшей Ливенской узкоколейной железной дороги на станции Бобровка. Фото из фондов ЦНТБ.



Для обслуживания паровозов в Верховье и Ливнах было построено два депо.

Строительство обошлось в 1 524 834 рубля 34 копейки. Г.В. Рыжкин, автор книги «Ливенские были» подтверждает эту сумму.

Нужно отметить, что несмотря на государственный контроль за Ливенской железной дорогой, вопрос компенсаций за отчужденные под линию земли решался долго. По-видимому, строители и не удосужились изначально заключить предварительные

договоры об отводе земель только с крестьянами, но и с дворянами. Например, 12 мая 1871 года, спустя почти месяц после открытия линии, от Малоархангельского предводителя уездного дворянства (но не от Ливенской железной дороги!) поступила просьба «...сделать оценку земель Малоархангельских дворян Труфановой, Покровской и Могилевцевых под Ливенскую узкоколейную железную дорогу и бывшим на той земле посевам, уничтоженным дорогой»

Вид станции Ливны после перешивки на широкую колею. Фото из фондов ЦНТБ.



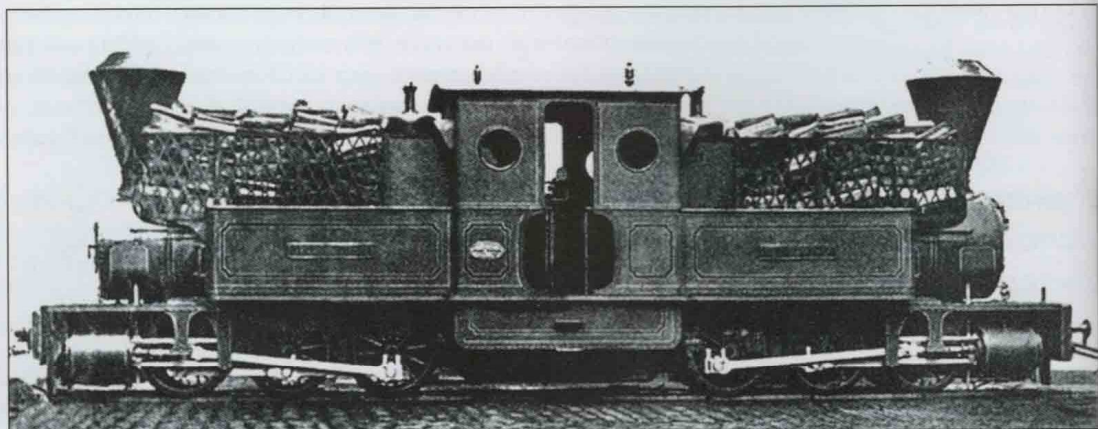


# ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ЛИВЕНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ЭКСПЛУАТАЦИЯ И ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК

В ответ на запрос техническо-инспекторского комитета в 1871 году Ливенская дорога сообщила, что на дороге эксплуатируется семь паровозов, шесть вагонов, разделенных на I и II классы (вагоны-микст), десять вагонов III класса и один семейный. Кроме того, числилось четыре багажных вагона, четыре вагона с почтовыми отделениями, один крытый товарный, 80 платформ, 25 полувагонов (иногда использовались, и применяются для этой цели поныне) для доставки грунта во время путевых работ), два вагона для перевозки рассыпного зерна, а также 20 удлиненных платформ. К 1873 году

и водяным пространством, укрепленных на одной железной раме, поддерживаемой двумя независимыми трехосными тележками, на каждую из которых были прикреплены два паровых цилиндра со всеми их принадлежностями. Такое устройство позволяло паровозам Ферли свободно проходить по кривым малого радиуса, при этом имея значительный сцепной вес и практически заменять два обычных паровоза, кроме того для них не требовались разворотные круги. В связи с тем, что такие локомотивы появились в России впервые, результаты их работы были всесторонне изучены и изложены в труде инженера

*Паровоз системы Ферли «Река Любовша» постройки завода Шарп Стюарт (заводской № 2088, год постройки 1870).  
Репродукция из коллекции Ю. Ильина.*



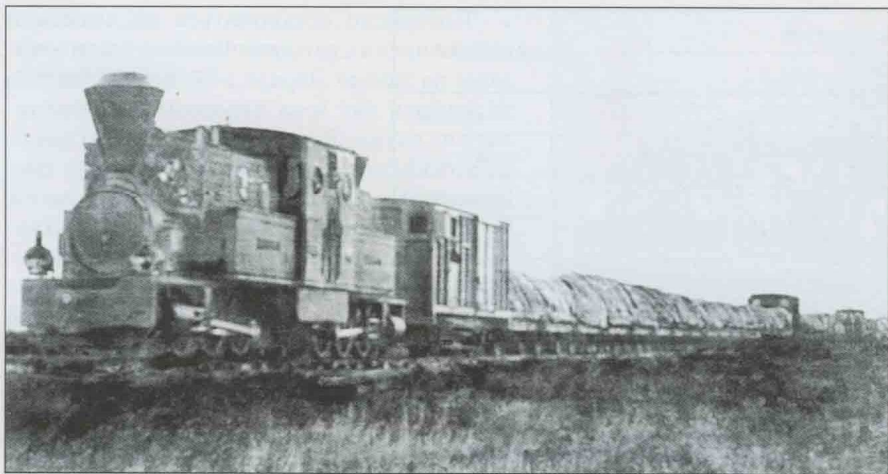
число крытых вагонов увеличилось уже до 28, полувагонов стало 50, появились также 28 «решеток» для перевозки скота и 28 фургонов. На содержание подвижного состава в 1880 году было потрачено 46 048 рублей, в 1881 — 46 692 рубля. Отметим, что сумма годовых затрат на обслуживание вагонов менялась крайне незначительно, что связано с относительной стабильностью расходов на ремонт и смазку вагонов.

Тяговый подвижной состав был представлен паровозами системы инженера Роберта Ферли с колесной формулой 0-3-0-0-3-0, которые являлись в те годы новейшим техническим достижением в области локомотивостроения. Заказ был выполнен в 1870 году заводом «Шарп Стюарт» (Манчестер, Англия). Для России было построено пять паровозов (заводские номера 2088–2092) по цене 628 рублей за тонну веса.

Эти машины имели два котла, соединенных общей топкой, с общим паровым

Ф. Баталина, который указывал на преимущества использования паровозов Ферли на дорогах с тяжелым профилем пути. Вместе с тем, наряду с положительными качествами паровозов системы Ферли, выявился и ряд крупных недостатков, среди которых наиболее существенными являлись сложность конструкции и высокая стоимость ремонта при частых поломках. Это привело к тому, что паровозы системы Ферли для наших узкоколеек никогда более не заказывались; позже такие машины были приобретены в небольшом количестве для ширококолейной дороги.

Поставленные на Ливенскую узкоколейку сочлененные локомотивы, по имевшейся тогда традиции, получили собственные имена: «Река Любовша», «Ливны», «Верховье», «Русский Брод» и «Роберт Ферли». Топливом паровозам первоначально служили дрова, затем топки были переведены на нефтяное отопление. В 1891 году, в связи с включением ветви Верховье–Ливны в состав Орлово-Грязской железной



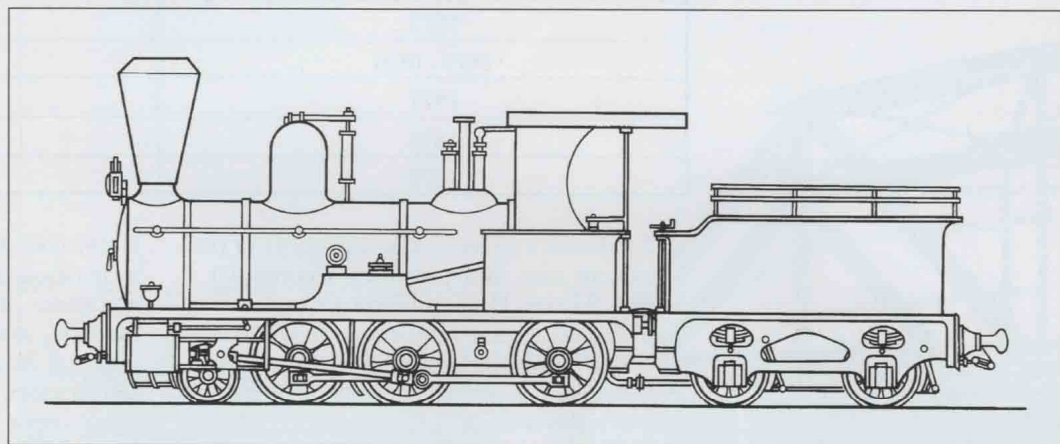
Паровоз системы Ферли на Ливенской железной дороге. Фото из коллекции Л. Москалева.

дороги, паровозам была присвоена серия Ф и номера с 1 по 5 в перечисленном выше порядке (Ф.1–Ф.5). В 1897 году, с перешивкой Ливенской железной дороги на широкую колею, один паровоз Ферли был переделан на колею 1000 мм и находился на Московско-Киево-Воронежской железной дороге под обозначением К.960, но не

цепными тендерами (заводские номера локомотивов 1707 и 1708). Указанные паровозы обошлись в 581 рубль за тонну веса. По своей конструкции они мало чем отличались от таких же паровозов стандартной колеи. В 1891 году взамен собственных имен «Здоровец» и «Бобровка» ливенские «могулы» (собственное имя по международной классификации) получили обозначение К.6 и К.7. Они исправно трудились до 1897 года, затем, в связи с перешивкой линии Верховье–Ливны, также числились в парке и были переданы на Московско-Киево-Воронежской железной дороге. Здесь в 1915 году они значились также как «паровозы бывшей Ливенской узкоколейной дороги» и находились на линии Охочевка–Колпна.

Уже сказано, что в документах значилось семь паровозов, но в энциклопедии железнодорожного транспорта и в книге Л.П. Чарноцкой «Железная дорога от А до Я» значилось шесть паровозов: два пассажирских и четыре грузовых. В отчете за 1872 год отмечается, что общий пробег паровозов

Схема паровоза завода «Китсон» Ливенской железной дороги.



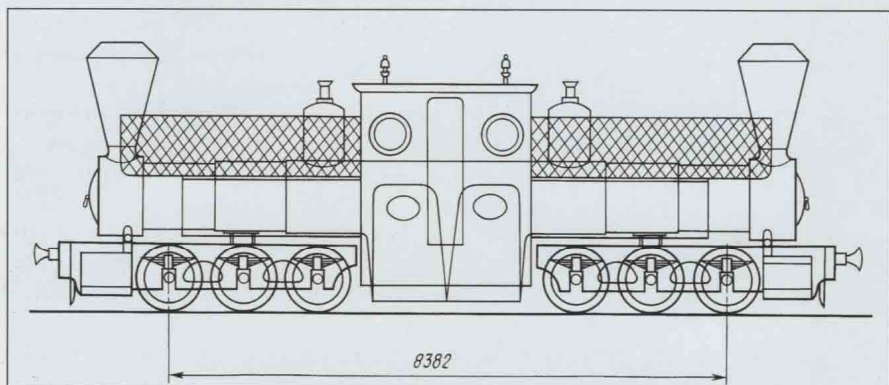
эксплуатировался. Остальные паровозы Ферли в 1915 году также числились в парковом парке Московско-Киево-Воронежской железной дороги как «паровозы бывшей Ливенской узкоколейной дороги» и находились на линии Охочевка–Колпна.

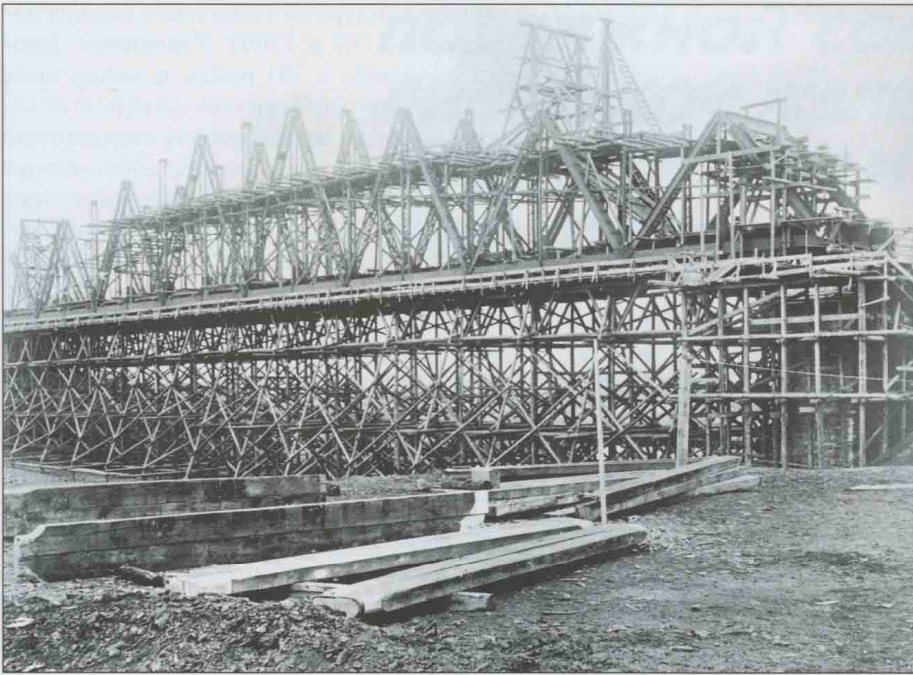
В 1870 году на заводе «Китсон» (Дарлингтон, Англия) для Ливенской железной дороги были построены еще два паровоза, теперь уже типа 1-3-0 с двухосными при-

за указанный период составил: с вагонами 83 147 верст, без вагонов — 1140 верст, при маневрах — 11 289 верст. Приведенные цифры свидетельствуют о достаточно высоком уровне загруженности перевозок (причем в обе стороны). Однако весьма высокий пробег паровозов при маневрах можно рассматривать, как результат нерационально уложенных станционных и разъездных путей.

Паровозы отапливались восьмивершковыми дровами, что было достаточно затратно, так как топливо необходимо было специально подготавливать по размеру топки. В частности, в отчете об эксплуатации Ливенской дороги за 1872 год сказано, что в общей сложности паровозами было сожжено за указанный период 5740 кубических сажень дров. В результате в тот же год был поднят вопрос о том, не перевести ли паровозы на уголь? Для примера экономического расчета была взята Варшаво-Бромбергская железная дорога, где одна кубическая сажень дров обходилась дороже

Схема паровоза системы Ферли Ливенской железной дороги.





Сборка фермы ширококолейного моста через реку Сосну.  
Фото из фондов ЦНТБ.

Таблица 1.1.  
Общее число перевезенных пассажиров за 1871–1879 годы.

Год	Число пассажиров, чел.
1871	24 088
1872	35 390
1873–1876	...
1877	43 235
1878	46 480
1879	45 314

Железнодорожный путь широкой колеи на 60-й версте с мостом через реку Сосну.  
Фото из фондов ЦНТБ.

в 12 рублей, а кубическая сажень угля (его называли еще минеральным топливом) — в 8 руб. 35 коп. Информации о том, были ли переведены в конечном счете паровозы на уголь, нет. В документах говорится о том, что на содержание паровозов в 1880 году было потрачено 71 119 рублей, в 1881 — уже 88 142 рубля. Это связано, в первую очередь, с увеличением объемов перевозок пассажиров и грузов.

Интересно остановиться на описании пассажирских вагонов. Все они были заказаны на заводе Эвраара в Бельгии. Оплата за вагоны, как и за паровозы, производилась из казны. Как уже было сказано выше пассажирские вагоны разделялись на смешанные I и II классов, вагоны III класса был также один «семейный» вагон. Длина вагонов составляла 21 фут, ширина — 7 футов. Вагоны имели два продольных прохода и один поперечный. Поперечный проход в III классе помещался посередине вагона, в миксте — ближе к одной из боковых стен вагона и отделял собой I класс от II. Вагоны имели по две боковые и по две торцевые двери, что, соответственно, позволяло переходить при необходимости из вагона в вагон даже во время движения.

Отопление вагонов всех классов в холодное время года осуществлялось древесным углем. Вентиляция производилась за счет специальных вытяжек, помещенных

в потолок вагонного кузова. Из-за незначительной длины дороги (всего 57 верст) должность истопника отсутствовала. Печи вагонов затапливались на одной из конечных станций, и отопление их в пути возлагалось на кондукторов вагонов. При этом печи были очень экономичными. Руководством дороги было подсчитано, что стоимость отопления одной версты в вагоне микст обходилась в 0,01 копейки.

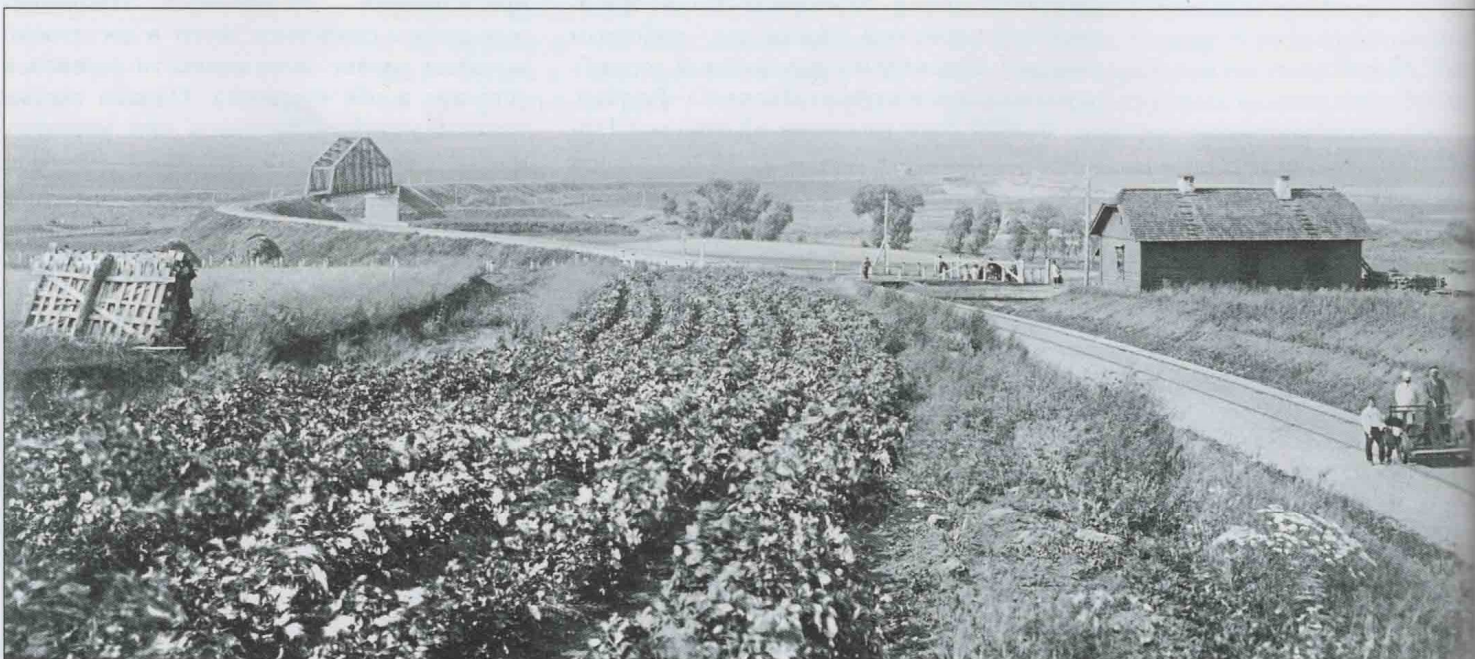


Таблица 1.2.  
Распределение билетов по станциям в 1879 году.

Станция	Количество билетов, выданных на станции, шт.		
	I класс	II класс	III класс
Ливны	1000	1000	2000
Здоровец	200	400	1000
Русский Брод	400	1000	1000
Бобровка	200	400	1000
Верховье	400	1000	1000

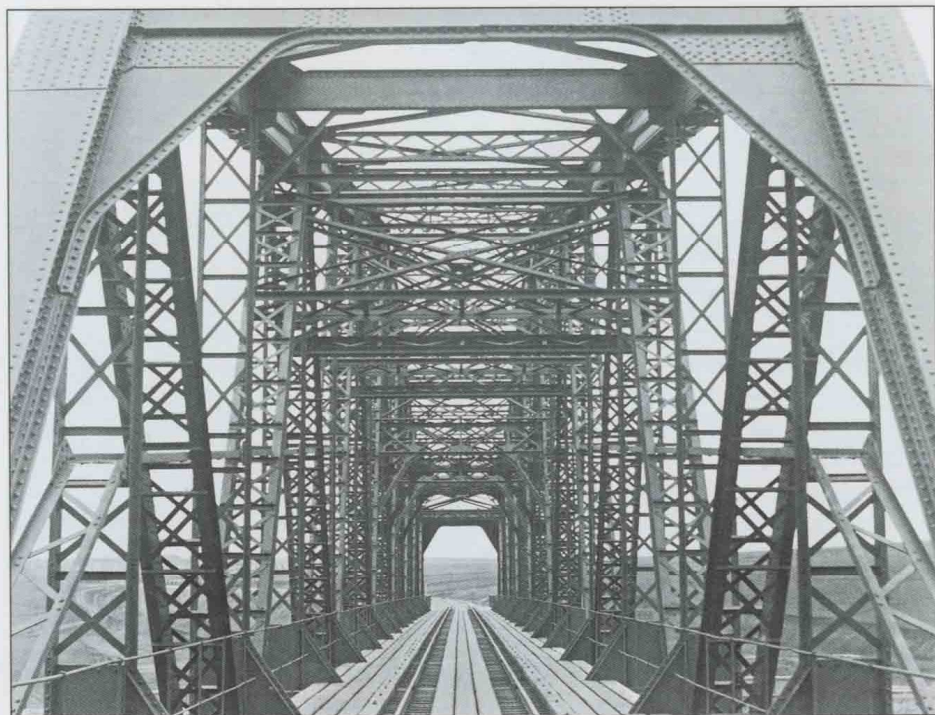
а в вагоне III класса — 0,08 копейки. По отзывам кондукторов, вагонные отопительные печи были не только просты в управлении и экономичны, но также не чадили. Бывало, что в вагонах пассажиры разбивали стекла. Первый начальник дороги Р.П. фон Дезен очень жестко реагировал на подобные случаи, считая виноватыми во всем не только пассажиров, но и кондукторов и начальников станций, грозя всю материальную ответственность возлагать на них.

К сожалению, среди документов нет ни расписания пассажирских поездов на

Ливенской дороге, ни данных о ценах на проезд. Известно только, что в середине мая 1871 года производилась отправка призывников в армию и, в соответствии с договоренностью между министерствами путей сообщения и внутренних дел, было разрешено проехать двум тысячам призывников Ливенского уезда от Ливен до Верховья по сниженному тарифу за 14 копеек с человека. Существующей ныне формы проезда военнообязанных граждан по специальным проездным документам, как видим, тогда еще не существовало.

Ливенский устой ширококолейного моста через реку Сосну.  
Фото из фондов ЦНТБ.





*Вид фермы ширококолейного моста через реку Сосну у города Ливны вдоль пути. Фото из фондов ЦНТБ.*

Общее число перевезенных граждан в 1871 году составило во всех классах 24 088 человек. В 1872 году в I классе по Ливенской дороге проехало 382 человека, во II — 4644, в III — 30 364. Военных воспользовалось данной линией, включая вышеназванных призывников, 2216 человек — в общей сложности 35 390 человек, что на 11 302 больше, чем в предыдущем году. Как свидетельствуют цифры, год от года число пассажиров, за исключением 1879-го, увеличивалось. Валовый сбор с пассажиров в 1879 году составил 23 603 руб. 93 коп.

К сожалению, данных об объемах перевезенных грузов практически нет. Известно только, что в 1871 году Ливенская дорога обеспечила транспортировку 2 580 273 пудов груза, в 1872 — 3 958 300 пудов.

*Путепровод на 65-й версте. Фото из фондов ЦНТБ.*



В перевозках Ливенская железная дорога с первых же дней столкнулась с проблемой передачи грузов с одной линии на другую на узловой станции Верховье. Документы красноречиво свидетельствуют о том, что Ливенской железной дороге ежегодно приходилось тратить десятки тысяч рублей из-за существовавших неудобств при перегрузках товаров и пересадках пассажиров. В частности, первой железной дорогой, которой была уплачена сумма в 319 рублей 90 копеек за транспортировку сотового меда, стала Московско-Курская. Это была и самая маленькая выплата по ведомостям за передачу грузов на другие железные дороги. Позже Орловско-Грязской железной дороге (с ней, как пересекавшейся с Ливенской, были наиболее частые контакты) выплачивались суммы в размере 1119 рублей 50 копеек и т. п. За один лишь период с 15 апреля 1871 года, когда открылось грузовое движение по Ливенской дороге, по 1 января 1872 года одной только Орловско-Грязской железной дороге необходимо было перечислить «передаточных денег» за перевезенные грузы 71 673 рубля 17 копеек. При этом поезда на передачу грузов подавались часто не вовремя, что влекло за собой уплату компенсаций в размере четырех рублей с вагона в пользу «пострадавшей» дороги. Следует предположить, что подачи вагонов на перегрузку производились с опозданием практически постоянно. Это вытекает из требования Ливенской железной дороги уже в конце 1871 года ввести штраф по 10 рублей за каждый несвоевременно поданный вагон. Интересно, что начальник Орловско-Грязской железной дороги Рыздзевский наотрез отказался выплачивать такие суммы, сославшись, что это противоречит ранее достигнутым соглашениям. Возвращаясь

Сплетение путей широкой и узкой  
колеи во время перешивки.  
Фото из фондов ЦНТБ.



к проблеме уплаты передаточных денег, необходимо добавить, что с 8 октября 1879 года указом императора Александра II дороге стали ежегодно выделяться по 30 тысяч рублей для уплаты за перевозку ливенских грузов по другим линиям. С тех пор передаточные деньги стали постоянно вноситься в смету расходов по эксплуатации линии.

Ливенская дорога регулярно несла убытки из-за обеспечения всевозможных должностных лиц (инспекторов железных дорог, работников других железных дорог и т. п.) бесплатными проездными документами. По сравнению с Орловско-Грязской линией просьб выдать их было несоизмеримо больше. Видимо, здесь свою роль играло то, что Ливенская дорога была казенной, а Орловско-Грязская — частной. В то же время первый начальник узкоколейки Роберт Петрович фон Дезен был достаточно хорошо просвещен в тарифных вопросах.

Весьма показателен случай, когда бесплатный годовой билет не получил судебный следователь Елецкого окружного суда Алексеев, написавший фон Дезену письмо, в котором сообщил, что территории, прилегающие к Ливенской железной дороге, входят в зону исполнения его обязанностей. В ответ фон Дезен ответил Алексееву, что «на основании приложения к статье 238 учреждения судебных установлений, независимо от содержания, назначаются для разъезда лошади, почему отношение Ваше... о выдаче Вам годового бесплатного билета для разъездов по Ливенской железной дороге удовлетворено быть не может». Правда, фон Дезен разрешил судебному следователю выписывать перед каждой поездкой разовый бесплатный билет.

Что касается билетов, то система выдачи их на станции ничем не отличалась от нынешней. Например, по документам 1871 года известно, что Орловской контрольной



Постройка трубы отверстием  
1 сажень на 65-й версте  
участка Ливны-Мормыши.  
Фото из фондов ЦНТБ.



*Перестройка трубы отверстием 0,75 сажени на 121-й версте под эстакадой на обходном пути.  
Фото из фондов ЦНТБ.*

*Временная эстакада на обходном узкоколейном пути, возведенная для перестройки трубы отверстием 0,75 сажени на 115-й версте.  
Фото из фондов ЦНТБ.*

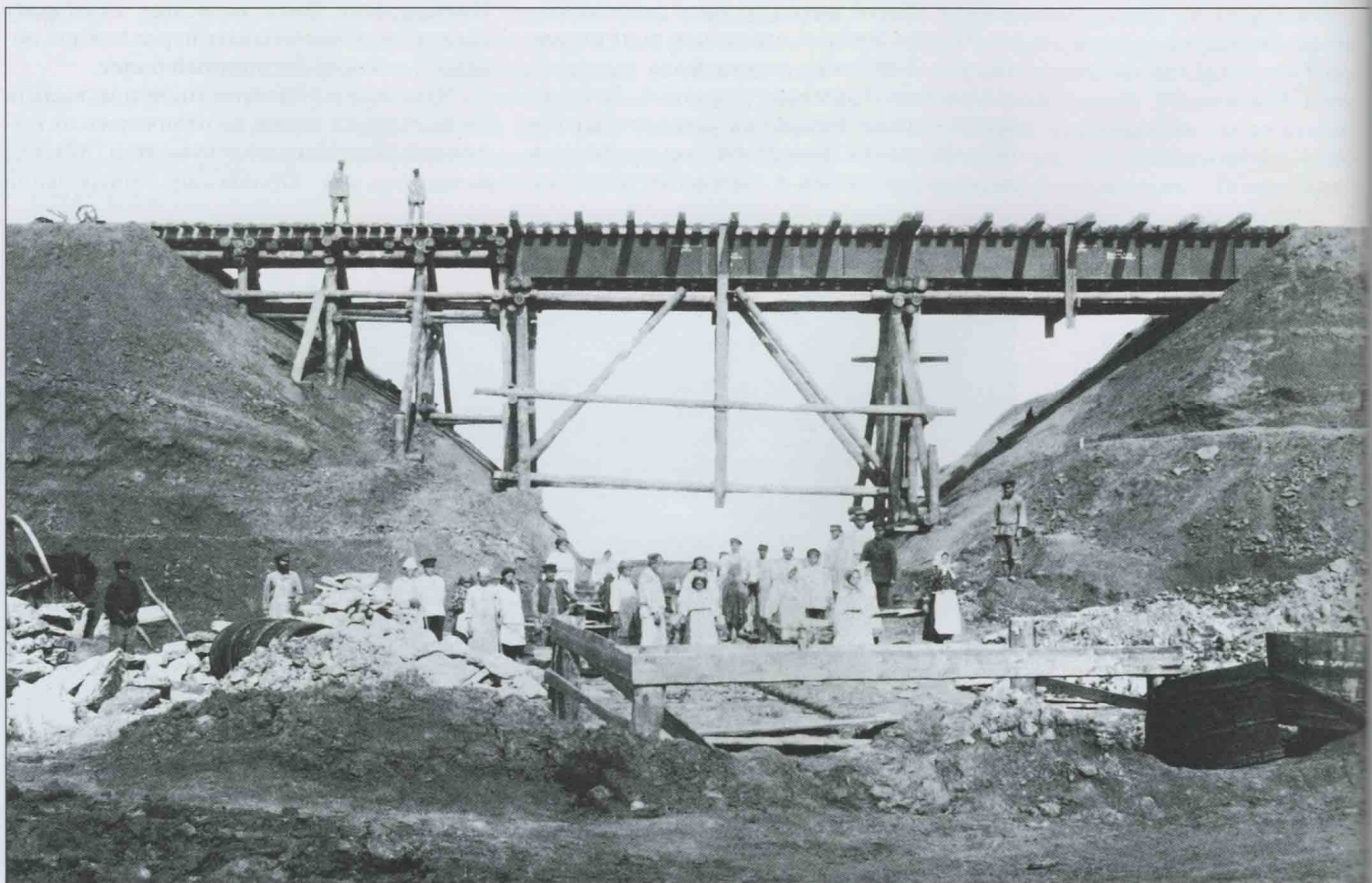
палатой (именно она занималась выдачей на железные дороги губернии проездных билетов) было выделено на Ливенскую железную дорогу 105 тысяч билетов. Часть из них была распределена по станциям (таблица 1.2).

По количеству выданных на станции билетов по классам можно судить как о пассажиропотоке на той или иной станции, так и об уровне достатка пассажиров. Видно, что Ливны как станция, на территории ко-

торой размещалось руководство дороги и как город с населением в почти 25 тысяч человек являлись, говоря современным языком, «VIP-местом». Даже крупная узловая станция Верховье не получала столько же билетов I класса, как Ливны, хотя очевидно, что через Верховье проезжало людей больше, чем через Ливны. Но, как говорится, главная станция линии должна была держать марку первенства во всем...

Уже говорилось, что расценки на проезд в документах Государственного архива Орловской области нет. Не получала регулярных сведений об этом и Орловская контрольная палата. В это учреждение должны были периодически сдаваться документы о средствах, вырученных за каждый день с каждой станции. Отметим яркий пример.

В самом начале работы Ливенской дороги (в апреле 1871 года), разразился грандиозный скандал из-за начальника станции Здоровец Вахрушева. Видимо, причиной скандала стал запрос Орловской Контрольной палаты, почему не поступают ежедневные финансовые отчеты о проведенных грузовых операциях и о продаже пассажирских билетов на этой станции. Действительно 24 апреля 1871 года начальник станции Здоровец Вахрушев написал управляющему Ливенской железной дорогой Р.П. фон Дезену письмо, в котором сообщил, что от него не поступают бланки финансовой отчетности за каждый день по той причине, что на станции за последнее время (видимо, с начал





*Бывшее веерное паровозное депо на станции Мармыжи. Видны следы поздней конструктивной переделки здания. Июль 2003 года. Фото Л. Сватикова.*

эксплуатации линии) не производилось никаких финансовых операций. Конечно, в это руководство поверить не могло. В ответе управляющего несогласие с доводами Вахрушева прозвучало очень резко. Фон Дезен заявил, что не следует отступать от порядка сдачи ежедневной финансовой отчетности «и отмечать (в отчетности в случае отсутствия финансовых операций. — Прим. авт.) словами «не было».

В результате железной дороге пришлось сделать для Орловской Контрольной палаты полную экономическую выкладку о доходах за апрель 1871 года.

*Вид из бывшего депо на станцию Мармыжи. Июль 2003 года. Фото Л. Сватикова.*



Начальник дороги фон Дезен вскоре после разбирательств в отношении станции Здоровец снял Вахрушева с должности начальника этой станции: «...считаю заметить Вам, господин Вахрушев, что, когда Вы не можете управлять сами станцией, то должен просить распоряжения о поручении управления станцией телеграфисту» (работником телеграфа Ливновской железной дороги был некий господин Покровский. — Прим. авт.). Ему же рекомендовалось при получении данного распоряжения направиться в Здоровец и занять пост Вахрушева.

Позднее фон Дезен, будучи в ярости оттого, что его так подставили, добился отправки Вахрушева на службу в армию в Абхазию в 160-й пехотный полк до 1 января 1873 года. При этом Вахрушеву железная дорога выплачивала в течение полутора лет остаток заработной платы в размере почти 100 рублей.

На личности фон Дезена хотелось бы остановиться подробнее. Первый начальник Ливновской железной дороги, судя по документам, был очень лоялен к рядовым служащим и, в то же время, очень строг с должностными лицами дороги. Во всех промахах и недоработках он считал виноватыми начальников станций, на которых возлагалась вся ответственность за недочеты в работе распоряжением фон Дрездена от 9 апреля 1871 года.

В частности, известен случай, когда за поломку водопроводного крана на станции Русский Брод были уволены начальником этой станции трое служащих: путевого сторож и два стрелочника. Кроме того, из заработной платы каждого из рабочих было удержано по 5 рублей (заработная плата стрелочника, например, была в среднем восемь рублей в месяц, а путевого сторожа — пять).

Узнавший об этом фон Дезен написал начальнику станции Русский Брод, что крайне недоволен увольнением рабочих; что подобные случаи практически полного лишения зарплат рабочих — частое явление и что поломка крана произошла еще за три месяца до увольнения служащих. Также были заданы вопросы: почему санкции к работникам не были приняты сразу же и почему из-за недосмотра старшего по должности должны страдать низшие чины? Фон Дезен добавлял в конце письма: «...впредь в подобных случаях, если у Вас не будет доказательства к обвинению, денежные взыскания за различного рода порчи будут отнесены на Вас лично».

В другом письме на имя начальника станции Ливны фон Дезен писал, что плохо убран мусор в садике на станции, на платформе и возле жилых домов железнодорожников. Начальнику станции предписывалось скорее организовать уборку загрязненных мест. В противном управляющий обещал, что тот сам станет убираться на станции.





Бывшее депо  
на станции Мармыжи.  
Июль 2003 года.  
Фото Л. Сватикова.

А узнав однажды, что станционный буфетчик поднял скандал из-за того, что из его заведения жандарм вывел двух сильно выпивших мужчин за пределы станции, в течение двух дней потребовал ликвидировать буфет. Вместе с тем, этот человек уважал просвещение и не возражал против торговли на станции представительством одного из петербургских издательских домов книгами.

При фон Дезене Ливенская дорога в мае 1872 года приняла участие во Всероссийской политехнической выставке в Москве, организованной Императорским обществом

любителей естествознания. На выставке были представлены паровоз, пассажирский вагон, микст, крытый грузовой вагон и платформа. И в 1873 году Ливенской дорогой за участие в выставке была получена весомая награда «Почетный адрес 1-й степени».

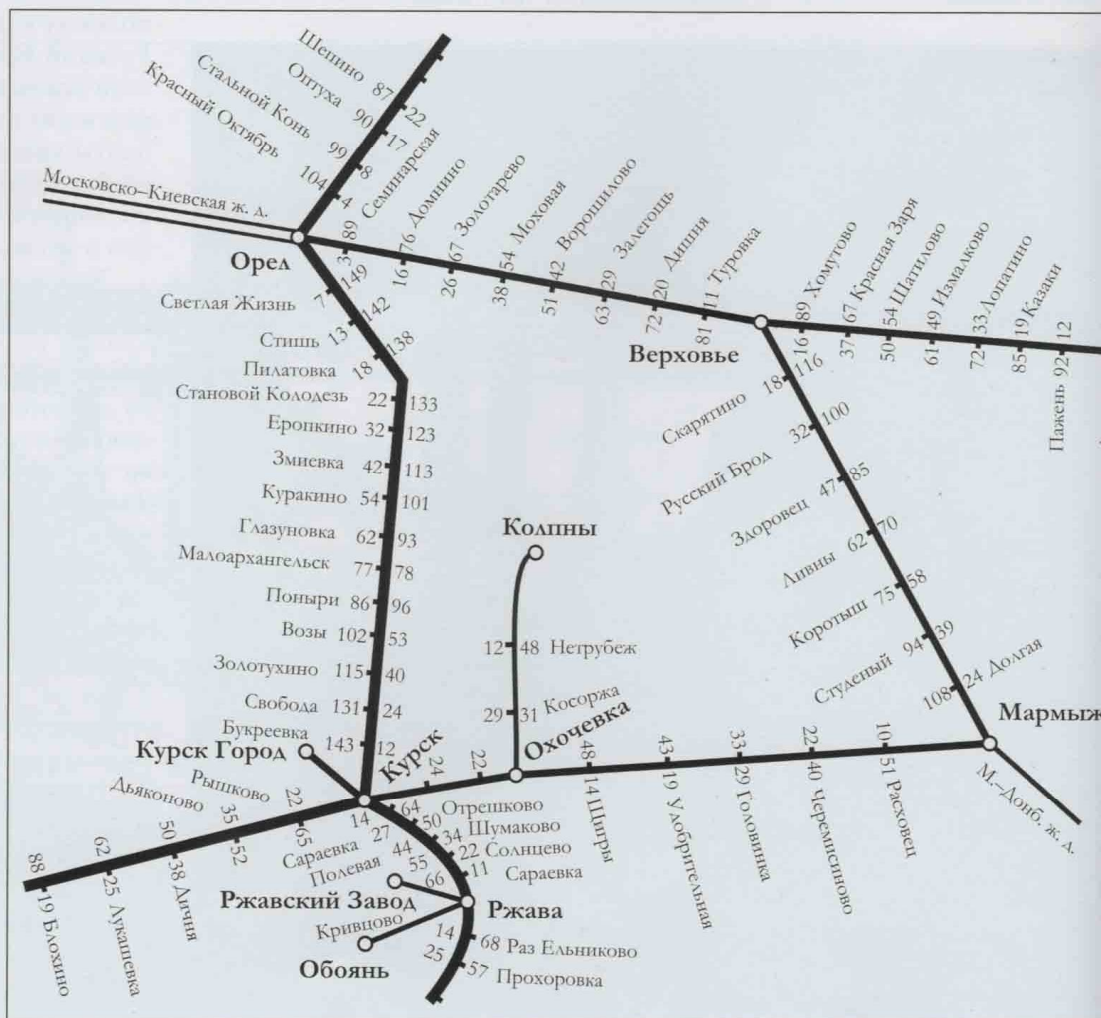
В заключение стоит коротко остановиться на финансовой стороне работы дороги. Этот аспект, к сожалению, слабо отражен в документах. Известно, что на текущие расходы по содержанию путей, подвижного состава, а также управление Ливенским аппаратом дороге из казны ежегодно выделялись десятки тысяч рублей. Например, уже в 1871 году на содержание дороги (еще до ее официального открытия), было перечислено 170 тысяч рублей. Другой документ уже 1873 года, свидетельствует, что от автосредств Ливенской дороги остались непотраченными еще 136 037 рублей.

В таблице 1.3 приведены данные о расходах Ливенской железной дороги в 1870 и 1881 годах.

Интересно, что суммы реальных расходов были, пусть ненамного, но ниже запланированных. По документам, на 1881 планировалось потратить на всевозможные нужды 311 694 рубля. Судя по всему, почти вся экономия достигалась за счет неиспользованного резерва на «непредвиденные расходы».

Несмотря на то, что линия была постоянно загружена, она все же была убыточной.

Схема участка Мармыжи–Верховье из альбома схем железных дорог СССР 1936 года издания. Здесь ветка Охочевка–Колпны, куда после перешивки Ливенской дороги был передан подвижной состав, показана еще как узкоколейная. Также изображена она и в атласе 1948 года издания.



Так на тот же 1881 год плановый доход должен был составить только 251 240 рублей.

Обращение ливенских предпринимателей в правительство с просьбой продлить данную узкоколейную ветку до Калуги не нашло одобрения. Линия, существовавшая на государственные дотации, не могла претендовать на еще большие затраты. А между тем предложенный вариант продления Ливенской дороги до Калуги был весьма интересен: от Верховья на север уходила бы также узкоколейная ветка протяженностью 254 версты. Предполагалось построить на этой линии 14 станций. И будь эта линия построена, она возможно, способствовала бы торговому обмену между собой двух совершенно разных

в экономическом плане регионов. Например, калужской древесины на ливенское зерно.

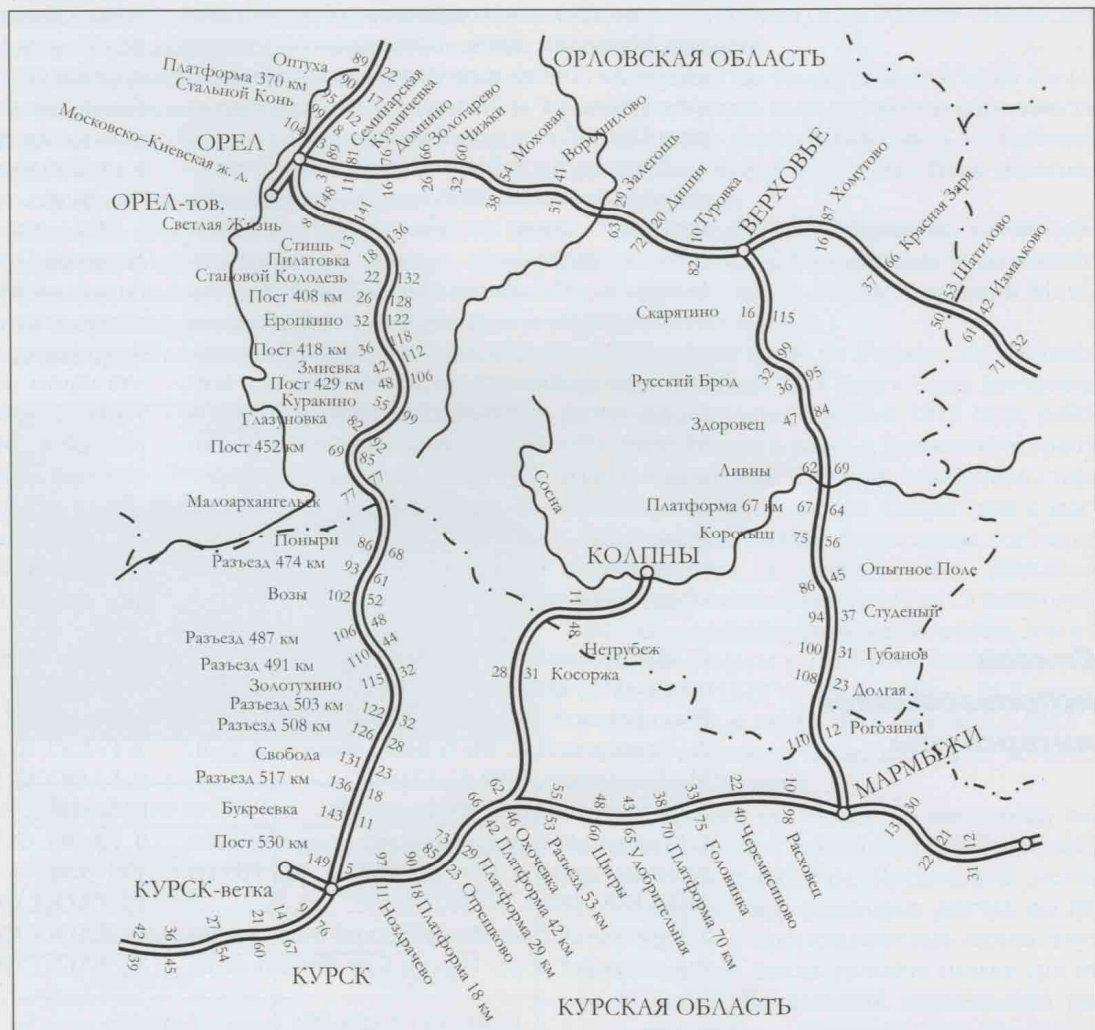
Со временем стало ясно, что узкая колея — это не только неудобно, но и невыгодно. Грузы приходилось постоянно перегружать с состава на состав, а пассажиры были вынуждены пересаживаться в Верховье в другой поезд. К тому же время диктовало необходимость оформления железных дорог в единую государственную сеть. Поэтому в Министерстве путей сообщения приняли решение о перешивке колеи Ливенской железной дороги на широкую колею.

С 1 января 1892 года в казну была выкуплена Орловско-Грязская линия. В 1896 году она, как узкоколейная, перестала существовать. Одновременно с перешивкой колеи на

Таблица 1.3.  
Расходы на эксплуатацию дороги  
в 1880–1881 годах.

Наименования видов расходов	Общая сумма расходов, руб.	
	1880 год	1881 год
Содержание управления дороги	18 198	18 915
Содержание путей и зданий	168 150	123 020
Подвижной состав (кроме тягового)	46 028	46 692
Тяговый состав	71 119	88 142
Магазинная часть (склады)	450	425
Непредвиденные расходы	1 200	2 000
На выплату другим дорогам	30 000	30 000
Итого	335 145	309 194

Схема участка Мармыжи–Верховье  
из альбома схем железных дорог  
СССР 1955 года издания. А вот  
здесь линия Охочеевка–Колпны,  
видимо, уже ширококолейная.



стандартную ширину Ливенская ветка была продлена до Мармыжей. В 1893 году она вместе с Орловско-Грязской линией была сдана в аренду вновь образованному обществу Юго-Восточных железных дорог за полтора миллиона рублей ежегодной платы.

К тому же сложившаяся на тот момент единая государственная железнодорожная сеть и условия ее существования диктовали необходимость стандартизации во всех сферах.

Орловско-Грязская линия была выкуплена в казну 1 января 1892 года. Вскоре, 15 июня 1893 года при слиянии Грязе-Царицинской и Козлово-Воронежско-Ростовской дорог организуется частное Общество Юго-Восточных железных дорог, а уже ровно через месяц ему разрешается арендовать у государства до 1 января 1906 года и вышеуказанную, и Ливенскую узкоколейную линии за 1 500 000 рублей ежегодной платы. Почти одновременно, 22 марта 1893 года, частная Курско-Киевская железная дорога переименовывается в Киево-Воронежскую.

Несколько позднее, в марте 1895-го Общество Киево-Воронежской дороги входит в правительство с рядом предложений по развитию своей сети, и в частности:

— разрешить продление линии от Брянска до Москвы;

— передать в аренду от Юго-Восточных дорог Ливенскую узкоколейку с 1.01.1897. по 24.12.1955.;

— построить узкоколейные ветви от станции Мармыжи Киево-Воронежского участка до города Ливны и от пункта между станциями Охочевка и Щигры до правого берега реки Сосна близь села Колпны.

По этому прошению «Высочайшим утверждением» от 7 июня 1895 года были разрешены достройка линии до Москвы (в результате чего, одновременно, дорога переименовывалась в Московско-Киево-Воронежскую), а также передача в аренду Ливенской линии за ежегодную плату в 100 000 рублей, при условии перестройки ее в ширококолейную, и постройка ветви до Мармыжей протяженностью 60 верст. (Последняя была сдана в эксплуатацию в ноябре 1898 года.) Именно этим и следует объяснять то, что дошедшие до нас через бури войн, революций и прогресса остатки (в основном, каменные — металл и дерево, к сожалению, живут гораздо меньше) старинных

инженерно-архитектурных сооружений являются собой образцы стиля именно М-К-В. ж. д.

Перешивка Ливенской дороги, а точнее, ее переустройство — учитывая новый габарит, кроме уширения колеи, требовались еще и замена искусственных сооружений, подвижного состава — проходила, видимо, первоначально, а затем уже строилась ширококолейная ветка на Мармыжи. Хотя возможно, что работы по обоим направлениям велись параллельно. На этом, пожалуй, и заканчивается история первой в России узкоколейной железной дороги общего пользования.

В сентябре 1899 года была сдана в эксплуатацию и узкоколейка Охочевка-Колпны протяженностью 55 верст 130 сажений, на которую, как упоминалось ранее, были переданы паровозы, а возможно и вагоны, с Ливенской дороги. Она уже имела колею 1000 мм, поэтому весьма вероятно, что переданный подвижной состав переделывался или планировался к переделке под нее. Однако, учитывая его возраст, более 40 лет, и уровень развития российских железных дорог на 1915 год, следует предположить, что такая переделка по крайней мере паровозов, могла и вовсе не произойти. Этим и может объясняться нерабочее состояние ливенских «Ферли» с одновременным наличием их в парке Охочевской линии М-К-В. железной дороги. К тому же, еще долго местные жители поговаривали, что в начале XX века на запасном пути в Ливнах одиноко стоял маленький паровозик, который в итоге был отправлен на переплавку. Хотя это нам представляется не более, чем байкой. А вот Охочевская дорога еще долгое время оставалась узкоколейной — в атласе железных дорог 1948 года она еще числилась таковой.

Обе линии сильно пострадали в период Великой Отечественной войны, т. к. во время битвы на Курской Дуге попали в прифронтовую зону и подвергались варварским бомбардировкам врага. Этим и объясняется то, что почти не сохранились подлинные архитектурные объекты Ливенской дороги, сыгравшей в тот момент немало важную роль в переброске наших победоносных войск накануне и в разгар битвы.

Ныне они являются однопутными неэлектрифицированными малодеятельными линиями стандартной колеи 1520 мм.

## Список использованной литературы

1. Энциклопедия железнодорожного транспорта. М.: научное издательство «Большая Российская энциклопедия», 1994. С. 475.
2. Чарноцкая Л.П. Железная дорога от А до Я. М., Транспорт. 1990. С. 171.
3. Ливенская газета. 25 июня 1993.
4. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. М., ЦНТБ МПС РФ, 2002. С. 47–57.
5. Верховский В.М. Исторический очерк развития железных дорог России с их основания по

- 1897 год включительно. Том 1. СПб., 1898-99 гг.
6. ГАОО. Ф. 986. Д. 1. Л. 7, 8, 9, 10, 14, 16, 18, 19, 25, 55, 92.
7. ГАОО. Ф. 986. Д. 2. Л. 1.
8. ГАОО. Ф. 986. Д. 5. Л. 68, 77, 168–169, 210, 215, 219, 220–221, 312, 349.
9. ГАОО. Ф. 986. Д. 8. Л. 7, 8, 9, 126, 129–130, 133–134.
10. ГАОО. Ф. 986. Д. 10. Л. 28.
11. ГАОО. Ф. 986. Д. 12. Л. 152.
12. ГАОО. Ф. 986. Д. 13. Л. 8, 16.