

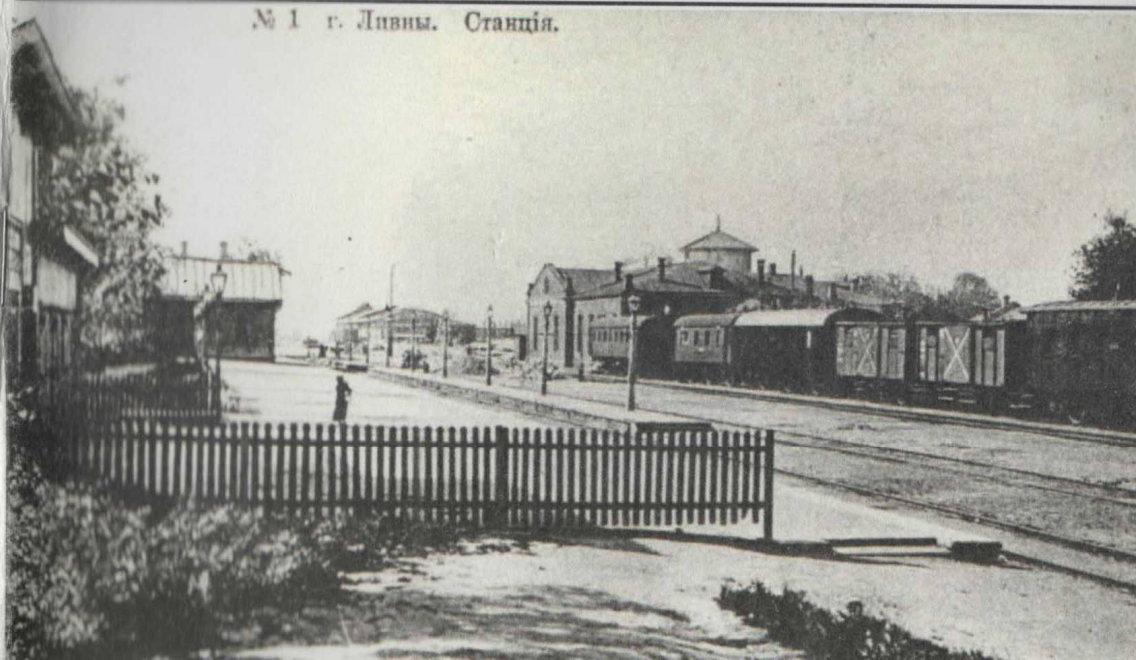
1613  
120

Геннадий Рыжкин



# ЛИВЕНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

№ 1 г. Ливны. Станция.



Вступительное

Вступительное

Вступительное

Вступительное

Вступительное

Вступительное

Вступительное

Вступительное

# ЛИВЕНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Вступительное

Вступительное

Издана за счёт средств автора

Г. Рыжкин. Ливенская железная дорога, 2015, с. 28, илл.

Краеведческий очерк повествует о строительстве ливенской железной дороги, открытой в 1871 году, которая стала первой коммерческой узкоколейной железной дорогой в России, о её реконструкции в конце XIX века, после чего она стала ширококолейной и была продлена до станции Мармыжи. Рассказывается о наиболее значимых событиях, происшедших за почти полутора вековую историю её существования, о влиянии дороги на развитие экономики ливенского края.

Предназначена широкому кругу читателей.

© Г.В. Рыжкин

© Дизайн автора

Использование материалов - по согласованию с автором

Фото - из архива автора

Набор, вёрстка И. Кобылкина

## Вступление

*Плывут, бегут смутные силуэты холмов  
и кустарников, с мгновенным глухим ропотом  
проносятся под колёсами чугунные мостики,  
в далёких, чуть белеющих полях мелькают  
огоньки глухих деревушек. И щурясь от  
ветра, я с грустью гляжу в эту тёмную  
даль, где забытая жизнь родины мерцает  
такими бледными тихими огоньками...*

И.А. Бунин

Перед тем, как взяться за написание этого повествования, взвешивал: а стоит ли писать о ливенской железной дороге? Во-первых, значение в масштабах страны она имела мизерное, во-вторых, в последние годы вообще утрачивает своё значение. Но ливенская «железка», была первой коммерческой узкоколейной дорогой в России. Первой! И она вполне заслуживает, чтобы, оставить свой след на книжных страницах. И пусть в масштабах страны железная дорога была малозаметной, но для ливенского края имела громадное значение. Особенно в период развития капитализма в России – конце XIX – начале XX веков. Да и в советское время играла важную роль, особенно в период индустриализации, подготовки к Курской битве и в послевоенные годы вплоть до конца XX века. А разве можно забыть о людях, которые её строили и эксплуатировали. Они отдавали всю свою энергию на то, чтобы дорога бесперебойно перевозила грузы и пассажиров, это была часть их жизни.

В последние годы заметно снижение роли этой железной дороги в жизнедеятельности города Ливны, Ливенского и соседних районов. В то же время путь реконструирован, улучшен. И кто знает, может быть, она обретёт вторую бурную жизнь. И даже если этого не будет, значение её для земли ливенской немалое, след в истории нашего края она оставит заметный.

Геннадий Рыжкин

## Экскурс в историю

Ко времени открытия Ливенской железной дороги в 1871 году в России в железнодорожном деле произошли следующие события.

В 1788 году на чугунолитейном заводе в Петрозаводске под руководством А.С. Ярцева строится рельсовая чугунная дорога с конной тягой длиной 160 метров.

В 1810 году П.К. Фролов на Змеиногорском руднике построил железную дорогу протяжённостью 1867 метров.

В 1831 году отец и сын Черепановы построили паровоз собственной конструкции с горизонтальным цилиндрическим котлом. Он мог перемещать груз в вагонетках массой 3,5 тонны со скоростью 16 километров в час. Дорога имела колею 1645 миллиметров, длина её составляла 854 метра.

В 1837 году открывается для общего пользования первая в России железная дорога, соединявшая Петербург с Царским Селом и Павловском. Жёлто-голубые вагоны-карыты перемещали построенные за границей паровозы с названиями: «Слон», «Лев», «Богатырь».

В 1843 году началось строительство железной дороги Петербург-Москва протяжённостью 650 километров. 1 ноября 1851 года она была открыта и стала крупнейшим инженерным сооружением середины XIX века

1864 год. Началось сооружение железной дороги от Москвы до Орла. В 1868 году министр путей сообщения из Ельца отправил телеграмму царю: «... сегодня 30 августа открыто движение по Елецко-Грязинской железной дороге...» Александр II на телеграмме отметил: «Очень рад».

## Хлопоты ливенцев

Видимо, в то время в особенности разыгрались аппетиты ливенского купечества и чиновничества на постройку железной дороги до Ливен. Еще бы. Соседний Елец связан с югом, Москвой, Орлом «железкой», а Ливны остались в стороне. До Ельца 60 вёрст, до Орла в два раза больше и нужно сначала проделать тряску на этих вёрстах, прежде чем попасть в сверкающий краской и кожей вагон.

Но главное, конечно, что беспокоило ливенских купцов, это коммерция. После реформы 1861 года, когда было отменено крепостное право, производство сельхозпродукции в Ливенском и соседних уездах значительно увеличилось, возрос и вывоз её за пределы. В 1868 году вывезено муки и зерна 75 тыс. тонн, пеньки 3 тыс. тонн, несколько десятков миллионов штук яиц, мяса 3 тыс. тонн, конопляного масла 2,5 тыс. тонн. Взамен ввозились лесоматериалы, ткани, металл, керосин, предметы быта, рыба... И вся эта масса грузов транспортировалась гужевым транспортом, в некоторые дни были задействованы до полутора тысяч подвод. Естественно, всё это обходилось купечеству в копейку, и оно постоянно искало пути снижения транспортных

расходов.

В XIX веке даже прорабатывается вопрос открытия судоходства на реке Сосне, строительства речных небольших судов, пристаней. Но, когда прикинули, во что это обойдётся, то приуныли. Да ещё лес строевой нужно было завозить, да плотины мельничные мешали. В общем, от идеи отказались.

А когда прослышали, что предполагается строительство Южной железной дороги, то купечество вновь оживилось – уж очень хотелось, чтобы она прошла от Орла на Ливны. Не только у ливенских купцов «горел зуб» на «железку», соседи тоже всполошились.

Ливенцы, посоветовались в купеческом собрании, избрали самый простой метод – отвезти взятку в Петербург в Министерство путей сообщения. Как рассказали вернувшиеся из столицы посланцы дело улажено. Но соседи тоже не дремали и воспользовались тем же способом, что и ливенцы – взяткой, и видимо, дали больше. И дорога от Змеёвки повернула не налево – в Ливны, а направо. Это весьма огорчило местных торговцев, но руки они не опустили.

Прошло два года. Принимается решение в Петербурге о строительстве Восточной железной дороги от Орла через Елец на Саратов. Появилась возможность выхлопотать, чтобы её маршрут пролёг через Ливны.

25 октября 1867 года этот вопрос рассматривался на заседании ливенского земского собрания. Гласные (депутаты) считали, что с устройством дороги с заездом в Ливны отправка грузов значительно ускорится. Причём, из Ливен можно вывозить ежегодно до 15 млн. пудов пшеницы, овса, ржи, пшена, пеньки, продукты животноводства. Посоветовались с крупными землевладельцами. Они согласились передать свои земли под железную дорогу. Депутация в составе трёх гласных, получив по 500 рублей командировочных, в ноябре отправилась в Петербург для решения вопроса с правительством. И вновь осечка – от станции Верховье «железку» направили напрямую в Елец. Но визит, всё-таки, не пропал даром. 21 марта 1869 года комитет железных дорог вынес решение о возможности строительства железной дороги от Верховья до Ливен. Но только однопутной узкоколейной ветки. Узкоколейка была выбрана по той причине, что грузопоток и протяжённость были небольшими и строительство окупалось.

## Первая в России

До этого узкоколейки строили в России на предприятиях, а ливенская железная дорога должна была быть универсальной – перевозить не только грузы, но и пассажиров. Опыта устройства таких дорог не было, поэтому в Англию направили группу инженеров для изучения устройства и эксплуатации таких дорог. Выгода была очевидной, в Министерстве путей сообщения наметили строительство узкоколеек в Сибири, на Кавказе, за Волгой. Ливенская железная дорога должна была стать экспериментальной. Затраты – за счёт

государства. Строительство было отдано одному из «железнодорожных королей» Самуилу Соломоновичу Полякову (1839-1888г.г.). Для него эта стройка была пустячным делом ввиду малого объёма работ, так как до того он построил множество магистралей, в частности, большие деньги он заработал на прокладке дорог Козлов(Мичуринск) – Воронеж, Елец – Грязи, Курск – Харьков. Выходец из семьи кустарей Могилёвской губернии, он начал свою коммерческую карьеру управляющим винокурненным заводом и дошёл до крупного предпринимателя, ворочавшего миллионами.



Строительство железной дороги. С картины К. Савицкого

Для строительства ливенской «железки» Поляков создал акционерное общество с уставным капиталом в 10 миллионов рублей и в 1870 году начал осуществлять дело. Работа не была сложной, так как путь «пролегал по открытой и гладкой местности, мест поросшим лесом она совершенно не пересекает». Крупных рек на маршруте также не было, разве что Любовша в Русском Броде. Строительство велось вручную. Для перевозки земли использовались тачки, а где возможно – конские перевозки. Для снятия лишнего грунта применялись лопаты, а где позволяли условия, конские скребки. Встречавшиеся на пути овраги засыпались, на днище их делали водоотводы. Мост в Русском Броде через реку Любовшу соорудили из деревянных брусьев, стянутых стальными болтами. Руководили рабочими, набираемыми из окрестных сёл и деревень, мастера.

Протяжённость пути всей дороги составляла 56,92 версты (60,335 км), а с учётом разъездов на станциях – 66,22 версты (70,193 км). В качестве пути использовались рельсы английского завода «Блэйк» весом 16,7 фунта на

погонный фут (24,853 килограмма на один погонный метр), что приблизительно соответствует современному рельсу типа Р24. На укладку всего пути ушло около трёх с половиной тысяч тонн рельсов без учёта веса стрелочных переводов, башмаков, болтов, костылей и т. д. Всего затрачено не менее четырёх тысяч тонн металла.

Ширина колеи была установлена в 3,5 фута (1067 миллиметров, ширина нормальной колеи 1524 мм.). Станций на узкоколейке было устроено пять. Конечные – Верховье и Ливны и промежуточные – Русский Брод, Бобровка и Здоровец. Для технологического обслуживания паровозов и подвижного состава возвели здания депо в Верховье и Ливнах, оснащённые железнодорожным оборудованием. Всего на строительство Ливенской дороги государство затратило 1524834 рубля 34 копейки – весьма большие деньги.

### Будни узкоколейки

Ливенская узкоколейная железная дорога была официально открыта 15(28) апреля 1871 года. Первый пассажирский поезд отошёл от станции Верховье спустя два дня. Через несколько часов его увидели в Ливнах. При этом на всём пути вдоль «железки» собирались толпы любопытствующих, впервые увидевших дымящего «железного коня» и грохочущие вслед за ним вагоны. В Ливнах у вокзала собрались много ливенцев, на первых пассажиров смотрели как на счастливых, а набожные крестили их, словно провожали в последний путь.

Следует отметить, что в строительстве принял участие талантливый инженер Шуберский, реализовавший несколько своих изобретений: сцепку вагонов, смазочные коробки на них, буфера.

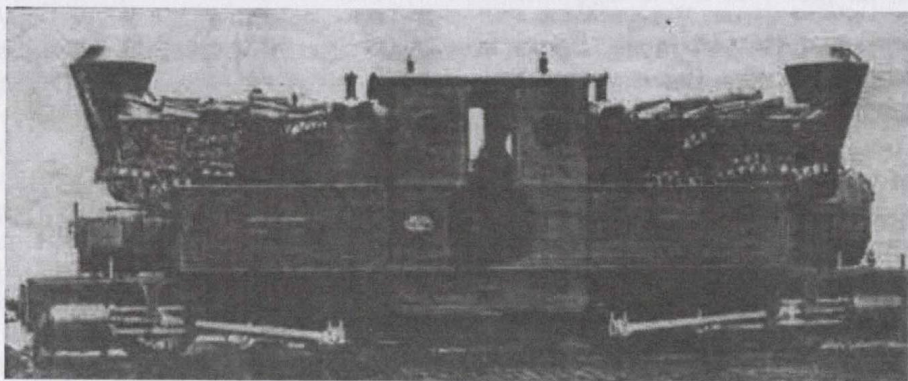
Теперь расскажем о паровозах и вагонах, курсировавших по дороге. В начале эксплуатации насчитывалось 7 паровозов (два пассажирских и пять грузовых), шесть вагонов, разделённых на I и II классы, 10 вагонов III класса и один семейный вагон. Что касается грузового подвижного состава, то на балансе числились: 1 крытый вагон, 25 полувагонов (вагон без крыши) 80 платформ, 2 зерновоза, 20 удлинённых платформ. Со временем число их росло, в особенности крытых вагонов, появились 28 вагонов для перевозки скота.



**Железная дорога. С картины В.Перова**

Паровозы эксплуатировались системы «Ферли», которые отапливались 8-вершковыми дровами (около 0,4 метра длиной).

Пассажирские вагоны закупались в Бельгии. Длина вагона составляла 6,4м, ширина -2,13м. Вагоны имели по два выхода с каждой стороны, отапливались древесным углём, вентилировались через потолочные отверстия. Топили печки кондукторы. Как ныне судам или крупным самолётам, паровозам были присвоены имена собственные: «Ливны», «Верховье», «Русский Брод», «Любовша»...



**Паровоз системы "Ферли" на ливенской узкоколейке**

После ввода этой ливенской «железки» жизнь в городе оживилась. На станцию ходили на прогулки обыватели, а перед приходом или отправлением поезда на перроне собирались не только пассажиры, провожающие или встречающие, но и много любопытствующей публики, особенно мальчишек. Расписание движения было составлено удобно: ливенский поезд прибывал в Верховье за полчаса до отправления поезда на Орёл, также как и поезд из Орла. Пассажиров было в достатке. В 1871 году их было 24088 человек, через год – 35390, а в 1879 году – 45314 человек, т.е. в сутки – 124 человека. Общая выручка в том же году с пассажиров составила 23604 рубля – в среднем 52 копейки с каждого пассажира за поездку. Это были немалые деньги, почти дневной заработок ремесленника, поэтому проезд по дороге был по карману не всем.

Что касается перевозок грузов, то в первый год эксплуатации их перевезли 2580273 пуда (42 тысячи тонн), во второй год – 3958300 пудов (65 тыс. тонн). Нельзя сказать, что все грузы из Ливенского уезда отправлялись по железной дороге. Выгодно было это делать только при больших объёмах отправки и на дальние расстояния. А таких грузов набиралось больше половины.

Правительство поддерживало купечество. Учитывая, что перевозки по дороге были убыточными, из государственной казны ежегодно для дороги выделялось 30 тысяч рублей дотаций.

Аппетиты ливенского купечества разгорались. Они просили правительство продлить ветку до Калуги и этот вопрос прорабатывался – на маршруте нужно было построить аж 14 станций. Затраты большие, но зато в степной Ливенский уезд можно было бы доставлять лес из Калужской губернии, туда – зерно. Расчёты показали невыгодность предлагаемой магистрали.

### **Грозный начальник дороги**

Постепенно ливенская «железка» вошла как неотъемлемая часть жизни в быт ливенцев. Недостатки, выявленные после начала эксплуатации устранялись, обслуживающий персонал получал навыки в работе, содержал путь и подвижный состав в порядке. Начальник ливенской узкоколейки Роберт Петрович фон Дезен был требовательным, справедливым начальником, не терпел нарушений дисциплины, беспорядка.



**Персонал относился к работе с большой ответственностью**

В служебной записке начальнику станции Ливны он написал, что в садике станции плохо убран мусор, захламлены территории платформы и домов железнодорожников. Станционный буфет превращён в кабак, из которого выводят пьяных. Начальник дороги обещал, что в случае непринятия мер начальник станции будет делать уборку сам. Буфет потребовал ликвидировать в течение двух недель, а взамен торговать на станции книгами петербургского издательства.

Или такой пример. На узкоколейке действовали льготы для государственных служащих. Следователь Елецкого окружного суда Алексеев написал фон Дезену письмо с просьбой выдать бесплатный билет на год, так как территория, прилегающая к железной дороге, входит в зону его служебных обязанностей. В ответе Дезена говорится: «... согласно судебным установлениям чиновнику назначаются лошади, посему ... отношение Ваше удовлетворено быть не может».

За не предоставление финансовых отчётов начальник станции Здоровец Вахрушев был отправлен на военную службу в Абхазию в пехотный полк.

Но случались и сбои в движении. Так, в середине декабря 1871 года отправившись из Ливен и проследовав 18 вёрст, за станцией Здоровец поезд застрял в снежных заносах. Крестьяне, нанятые расчищать путь от снега, отказались это делать ввиду задержки выплаты заработанных денег. Уговоры не действовали, поезд стал, пассажиры сидели с пустыми желудками. Газета «Орловский вестник» иронизировала: «К счастью в поезде ехал богатый рыбный торговец, везший полтора фунта селёдок, которые и продал. И выручил, говорят, за все восемь штук 2 рубля сорок копеек, приговаривая всякий раз: «Извините, господа, пользуйтесь моим добром, без него вы померли бы с голоду, даже и себе ничего не оставляю». Вот какой благодетель!

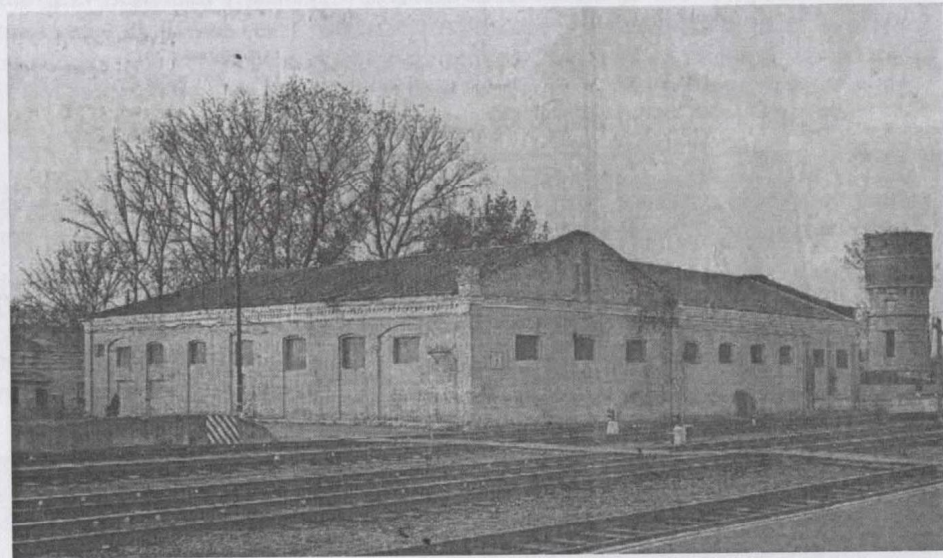
Следует также упомянуть, что весьма медленно со стороны дороги

решались вопросы компенсации помещикам и крестьянам за утраченные земли, порчу посевов и т. д.

Как бы то ни было, Ливенская дорога при фон Дезене в мае 1872 года приняла участие во Всероссийской политехнической выставке в Москве, представив в экспозиции паровоз, классный вагон и платформу, за что получила «Почётный адрес 1-й степени».

### **Станция Ливны**

Теперь расскажем о станции Ливны. Данные приводятся согласно отчёта по эксплуатации за 1883 год.



**Здание депо. Конец XX века**

Станция имела 9 зданий из дерева на каменных фундаментах. Вокзал с залом ожидания имел площадь 160 квадратных метров и располагался рядом со школой Горбова (ныне школа №9) ближе к железнодорожным путям. На площадях вокзала была контора и квартира дежурного станции. Напротив через пути стояло здание депо (сохранилось) с мастерскими и тремя стоянками для паровозов. Мастерские располагали двумя токарными станками, станком для обточка колёсных пар, двумя строгальными станками, точилами и др. оборудованием. В слесарке стояли верстаки с тисками, кузница с горнами. Механизмы приводились в движение паровой машиной. Рядом располагался деревянный вагонный сарай на четыре пассажирских вагона. Для заправки

паровозов водой возвышалась водонапорная башня, имелись также будки для стрелочников, два ледника, кухня, буфет, баня и туалет.

Станция располагала пятью жилыми домами, в которых проживали управленцы в 8 квартирах. Начальник имел квартиру из семи комнат.

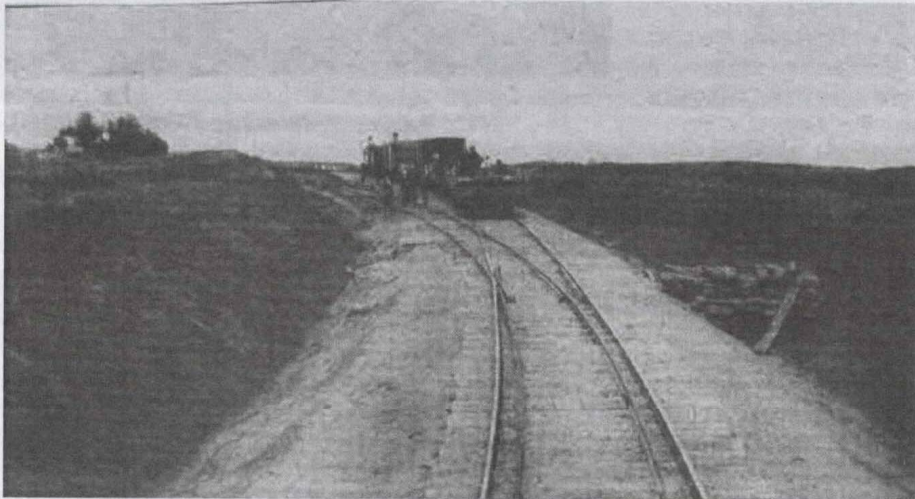
Паровозная прислуга состояла из 22 человек – машинисты и их помощники, кочегары, смазчики. В мастерских работали 50 постоянных рабочих и 28 подённых – слесари, токари, кузнецы, молотобойцы, маляры, чернорабочие, ученики.

Управление дороги состояло из 11 человек, служба ремонта пути - из 66, служба движения – из 37 человек. На телеграфе были заняты 7 телеграфистов.

В среднем в год работники получали: начальник дороги – 4800 рублей, дорожный мастер – 636, машинист – около 300 рублей, станочники – чуть меньше, слесари – 108 рублей, стрелочники 116 рублей, ученики – 43 рубля. Работа на станции считалась высокооплачиваемой.

### Переход на широкую колею

Шло время. Ливенские обыватели постепенно свыклись с существованием удобств от узкоколейки. И всё больше обозначались недостатки дороги. Так, в связи с тем, что через Верховье на Орёл и Елец шла широкая колея, а от Ливен до Верховья – узкая, то в Верховье приходилось делать перевалку грузов, а пассажирам – пересадку. Только за год эксплуатации за перегрузку ливенская дорога платила Орловско-Грязской до ста тысяч рублей. Да и, вообще, как мы уже говорили, ливенская узкоколейка была дотационной, а грузопоток с каждым годом возрастал. Да и, кроме всего прочего, капитализм в России совершенствовался.

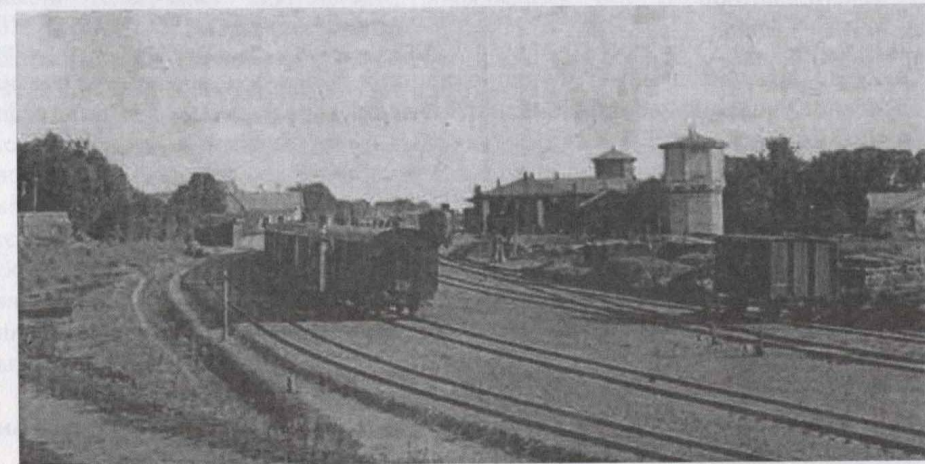


Перешивка путей на широкую колею

После того как первоначальные ожидания о выводе юго-восточных дорог на безубыточный уровень не оправдались, ливенская узкоколейка с 1 января 1897 года перешла в аренду на 59 лет Московско-Киево-Воронежской железной дороге. Частной, нужно сказать, мощной структуре. Одновременно предусматривалось продление линии от Ливен до Мармыжей.

С переходом узкоколейки к новому хозяину сразу же принимается решение о выравнивании колеи до стандартного размера. Работы начались и выполнялись быстро. Использовалась существующая насыпь, а путь со шпалами укладывается новый. Это на ветке Верховье-Ливны. Что касается направления на Мармыжи, то здесь делается всё новое. Насыпь, мосты, путь, железнодорожные строения на станциях и разъездах. Сооружается клёпаный стальной мост через Сосну в пяти верстах от Ливен — самый крупный на участке Верховье-Мармыжи. Коротко расскажем о его судьбе. Во время гражданской войны его пытались взорвать при отступлении красные, не получилось. В сорок первом году по приказу Верховного главнокомандующего И.В. Сталина врагу не оставили ничего ценного. Мост взорвали, искорёженные остатки оказались в воде. Существующий соорудили сразу после войны.

Длина пути от Ливен до Мармыжей - 60 вёрст. В ноябре 1898 года началась эксплуатация этого участка с новыми паровозами и вагонами. Первая в России узкоколейная железная дорога перестала существовать. Однако узкоколейки ещё долго служили в России. Так, автору этих строк приходилось воспользоваться узкоколейкой Тула-Дубна в 1957 году, передвигаясь в миниатюрном, как бы в игрушечном вагоне. А дорога Охочевка — Колпна работала в ещё более поздние годы.



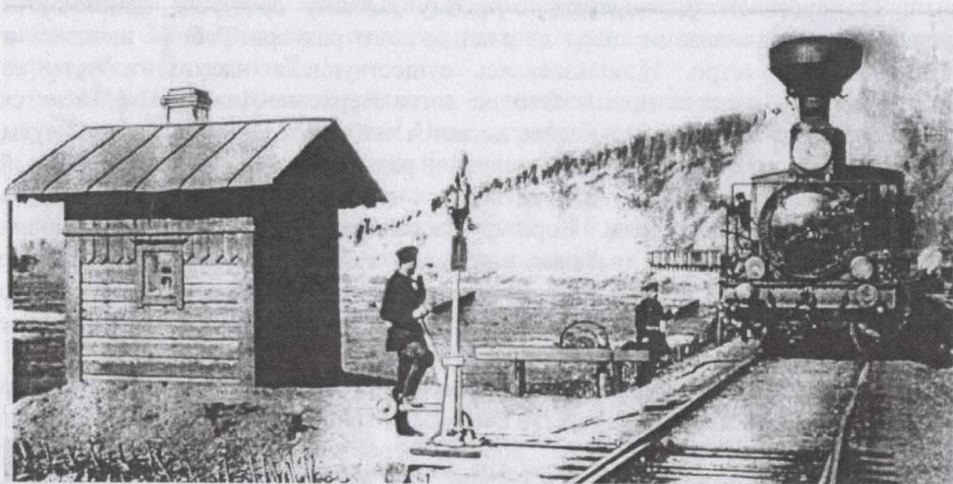
Станция Ливны после перешивки колеи

Время унесло в небытие ливенскую узкоколейную дорогу, но она осталась навечно в России первой.



## Благодаря дороге

Железная дорога дала большой толчок развитию промышленного и сельскохозяйственного производства в Ливнах и уезде, а также росту культурного уровня ливенцев.



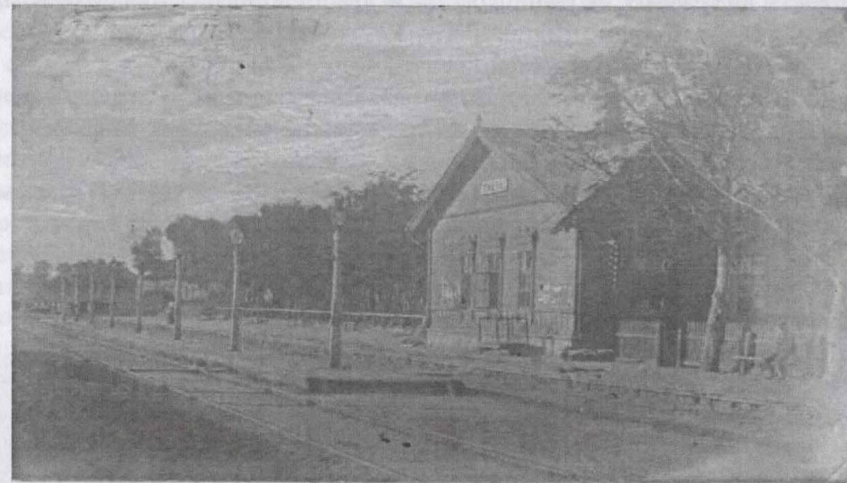
У разъезда

Если в 1897 году город насчитывал 20488 человек населения, а уезд 290192 человека, то спустя 15 лет, в 1912 году в Ливнах проживало 23200 человек, в уезде 354100 человек. Рост на 13,2 и на 22 процента соответственно. Доход города в 1912 году составлял 126 тыс. рублей, в некоторых губернских центрах доход был ниже. Функционировали женская гимназия, реальное и духовное училища. Работали библиотеки, театр, городской сад, две типографии, 4 книжных магазина. Была телефонная связь, велась подготовка к строительству водопровода. По многим показателям Ливны опережали аналогичный среднестатистический город России. В середине XIX века уезд часто называли «Медвежьим углом» Орловской губернии. Перед первой мировой войной этот термин вышел из употребления и во многом благодаря железной дороге, связывавшей ливенский край с остальной Россией. Город Ливны стал третьим в губернии после Орла и Ельца, железнодорожная ветка стала как бы линией притяжения сельского населения. Выросли такие крупные сёла как Коротыш, Здоровец, Студёный, Долгое...

Все важные события на ливенской земле тесно связаны с железной дорогой.

Вблизи станции Ливны, за вокзалом находилась территория военного городка. С тем расчётом, чтобы в случае войны провести быструю мобилизацию. В военных казармах размещались части Дорогобужского 143-го пехотного полка, перед началом Первой мировой войны — части Соленгинского пехотного полка. Отсюда они были отправлены на фронты японской, а потом

Первой мировой войны по железной дороге, также как и тысячи солдат и офицеров из г.Ливны и уезда.



Станция Ливны. Начало XX века

Во время первой русской революции (1903-1905гг/) ливенские железнодорожники бастовали несколько дней.

В дни крестьянского восстания в августе 1918 года в Ливенском уезде на станции Здоровец обосновались выгнанные из города большевики, отсюда они давали телеграмму В.И. Ленину, информируя его о противостоянии с восставшими. По железной дороге со стороны Мармыжей прибыл из Курска Железный полк с пушками на платформах. После первых выстрелов ливенские мятежники сначала отступили, а потом разбежались.



Вокзал. Начало XX века

После революционных событий 1917-18гг. в России началась гражданская война, население разделилось на белых, поддерживающих монархию и на красных, сторонников новой власти. Противостояние охватило и ливенский край. В 1919 году на Орловщину пришли войска белых под командованием генерала Деникина.

28 сентября (новый стиль) 1919 года белогвардейскому отряду генерал-майора Третьякова было приказано идти в наступление. Полк Маркова шёл с Мармыжей на Ливны тремя батальонами: 1-й – вдоль большой дороги на Ливны, 2-й – вдоль реки Кшень, 3-й – вдоль железной дороги Мармыжи-Ливны. Первые два встретили упорное сопротивление красных и лишь через сутки заняли станцию Долгое, 3-й батальон огибает город со стороны Крутого, берёт Моногарово и подходит к железной дороге. Бронепоезд красных «Стенька Разин» едва успевает выскочить из Ливен.

Ливенец Митрофан Андреевич Горностаев, работавший железнодорожником на участке 64 километра за «чугунным мостом» рассказывал: «Красные уходили спешно, пытались взорвать чугунный мост, подложили взрывчатку, рвануло, но лишь с одной стороны пролёт соскочил с катков. Белые быстро поставили его на место».

2 октября 1919 года Ливны заняли части генерал-лейтенанта Маркова, 3 ноября город освободили красные. Бывший красноармеец В. Балашов вспомнил: «... подступили к городу. Белогвардейцы встретили наши атакующие цепи артиллерийским огнём, а потом поднялись в контратаку. Наш кавалерийский полк незаметно зашёл к ним с тыла. Пошла кровопролитная схватка. Белые, как подкошенные, падали под ударами наших клинков, пехотинцы кололи их штыками. Остатки бежали из города... Часть на поезде удрала в сторону Мармыжей, но там мы их застали врасплох».

С наступлением мирного времени жизненно важная для всего ливенского края стальная артерия работала днём и ночью.

В конце двадцатых годов ливенский песочный карьер поставлял песок для балласта строящейся дороги Воронеж-Киев. Платформы уходили в сторону Мармыжей одна за другой. А по плану первой пятилетки (1929-1932гг.) на левом берегу реки Сосны в трёхстах метрах от железнодорожного моста



**М.А. Горностаев, проработал на железной дороге много лет**

намечалось грандиозное строительство. В конце лета 1931 года сюда пришли строители и начали возводить здание из красного кирпича. Это был корпус спиртзавода, который должен был выпускать в год 36 тысяч тонн спирта. Как отмечалось 3 января 1934 года на VIII районной партийной конференции:

«... строится крупнейший спиртоводочный завод всесоюзного значения». Он должен был ежедневно отгружать до пяти малых железнодорожных цистерн спирта. В 1941 году производственный корпус мог принять оборудование, но помешала война и проект остался несбыточным. Остатки здания пригодились после войны, когда в 1947 году началось строительство завода малых гидротурбин «Гидромаш». В нём и ныне размещаются производственные участки ОАО «Ливгидромаш».

Но вернёмся к довоенному времени. Ниже по течению реки Сосны в километре от спиртоводочного завода осенью 1938 года началось возведение корпуса завода растительного каучука («Расткаучук»), так необходимого для производства «обуви» для автомашин, самолётов, катков для танков. Корпус был готов, начали монтаж оборудования, но началась война.

И для первой, и для второй стройки стройматериалы, оборудование доставлялись по железной дороге, была построена специальная ветка. Грузопоток значительно возрос. В промышленные центры страны отправляются мясо, скот, хлеб. Резко возрастает поток балласта с песочного карьера, необходимого для строительства магистрали Москва-Донбасс. Маломощные паровозики еле-еле управлялись увозить платформы с песком.

В 1935 году на железных дорогах узнали имя последователя Алексея Стаханова машиниста депо Славянск Донецкой дороги Петра Кривоноса. По графику предусматривалась скорость вождения поезда 24 километра в час. Узнав о рекордах шахтеров, выводя работу котла на форсированный режим, он довел скорость до 40 километров в час.

Газета «Гудок» опубликовала материалы об ударной работе последователя Стаханова. Первым среди ливенских железнодорожников его почин подхватил машинист Георгий Алексеевич Парфёнов. Мастерски овладев профессией, используя инерцию движения, запасённую на спусках, он, не теряя времени, преодолевал подъемы, водил тяжеловесные поезда.

В конце тридцатых годов по стране прокатилась волна репрессий. Не миновала она и Ливны. В то время сюда прибыла группа железнодорожников русского происхождения с Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Дорогу, принадлежащую доселе Советскому Союзу, передали Китаю, и обслуживающий персонал возвращался на Родину, железнодорожникам давали работу по специальности.

Одеты переселенцы по тем временам были изысканно: ходили в шляпах, надевали галстуки, женщины носили туфли на высоких каблуках, шляпки, держались с достоинством.

Некоторые ретивые псевдопатриоты связывали их внешний облик с дореволюционным прошлым страны, пускали вслед возвратившимся едкие словечки:

– Буржуи вернулись... Нафуфырились и прогуливаются... Некоторые из них попали «под обстрел» НКВД, так и не обретя в отчем крае родного дома.

А с Владимиром Григорьевичем Судьенко произошел злой, курьёзный случай. Стоял в бухгалтерии красивый дубовый шкаф. Зашел как-то начальник НКВД Чернов:

– Судьенко, нравится мне твой шкаф, подари мне его.

– Не могу, он не мой – имущество железной дороги. Храним в нём самые важные документы. Не отдам.

Вскоре получил главный бухгалтер вызов. Зашел в коридор, ждёт очереди в кабинет. У дверей – охранник в военной форме, у каблука-винтовка с примкнутым штыком. Ждёт час, другой – не вызывают, а на работе срочные дела. Собрался было уйти, да не тут-то было. Услышал окрик охранника:

– Назад! Сюда просто зайти, но не просто выйти.

Мимо провели в кабинет Нину Дмитриевну Нацкую, всеми уважаемого врача железнодорожной больницы, друга К.Г. Паустовского, у которой писатель останавливался, когда приезжал в Ливны. Через дверь слышались громкие фразы, нервные выкрики...

Потом с улицы в коридор щеголевато вошел начальник, проситель злополучного шкафа:

– Ты здесь, Судьенко? Топай отсюда да побыстрее.

Догадался Владимир Григорьевич, что его таким образом убеждали, но шкаф так и не отдал.

В те годы ливенские железнодорожники потеряли несколько своих товарищей.

22 июня 1941 года железнодорожники собрались на воскресник – подбирали и грузили металлолом. Лучи солнца отражались в накатанных до блеска дорожках рельсов. Все старались побыстрее закончить работу, чтобы успеть управиться и с домашними делами. Вдруг к группе людей быстрой походкой подходит встревоженный парторг Д.Д. Забелин:

– Только что выступал Молотов. Немцы перешли нашу границу. Война!

Кто-то из молодых высказался:

– Продадим перцу немчуре, будут бежать так, что пятки засверкают.

Сейчас его слова понять можно, ведь до войны пропагандировалась шапкозакидательская доктрина: если придется воевать, то только на чужой земле и малой кровью.

Фронт катастрофически приближался. С запада потянулись эшелоны с эвакуированными, оборудованием. За самоотверженную работу в первые месяцы войны поездной вагонный мастер станции Ливны Василий Иосифович Бондарев был представлен к награждению. В характеристике говорилось, что работал он самоотверженно, не считаясь со временем, часто в течение целой декады не сходил с поезда, обслуживал без брака и сопровождал самые ответственные поезда. Железнодорожники начали готовиться к отъезду в глубокий тыл. С 15 ноября перешли на казарменное положение, то есть с

работы на отдых домой не уходили. 20 ноября перрон был забит людьми, слышался плач женщин и детей. Но прощальный гудок паровоза заглушил людской шум, и эшелон с путейцами, паровозниками, движенцами, связистами медленно отошел от станции.

Путь лежал в сторону Мармыжей, так как движение на Верховье было прервано из-за разрушенного моста через реку Любовшу в Русском Броде. В Мармыжах движение эшелона приостановилось – был получен приказ уничтожать пути на станции. Начали снимать рельсы, жечь шпалы. Вражеский самолёт-разведчик кружил над станцией. Через несколько суток тронулись в путь.

В.Г. Судьенко вспоминал: «Во второй половине декабря кое-как добрались до станции Ртищево под Пензой. 26 числа слушаем сообщение Совинформбюро, передают: ...освобождены Ливны. Радость была неопишная... Приехали в Пензу, сразу – к уполномоченному комиссара путей сообщения:

– Ливны освободили, а нас гонят все дальше и дальше.

– Рано вам возвращаться, фронт рядом с Ливнами, – получаем ответ.

– Рядом, говорите? Но ведь не в городе. Отправляйте назад, мы дома нужнее, - намираем мы на начальника.

Добились своего, разрешили возвращаться. Спать не ложимся, песни поём, радуемся. После долгих мытарств в пути в первой половине января 1942 года эшелон остановился недалеко от берега реки Сосны, на 69 километре, железнодорожный путь здесь обрывался».



Разрушенный железнодорожный мост через реку Сосну

Печальная картина предстала перед вернувшимися: разрушенные, с пустыми глазницами окон дома, разбитые машины, холод и запустение. Железнодорожный мост через Сосну торчал из воды изуродованным металлом.

Но плакаться, созерцая этот унылый пейзаж, времени не было. Фронт, стоящий в двух десятках километров требовал многого: подвоза техники, живой силы и питания, эвакуации раненных, транспортировки в ремонт подбитых в боях танков, орудий. Железнодорожный батальон восстановил стальной путь, был наведен мост через Любовшу в Русском Броде, военные построили мост и через Сосну. Он был низкий, деревянный и располагался в пятидесяти метрах ниже по течению. (Если внимательно приглядеться, то и сейчас можно увидеть подъезды к тому мосту – осыпавшиеся, поросшие ивняком и другой растительностью). На станции восстановили кузницу.

И опять застучали по рельсам колёса. Но 12 апреля 1942 года немецкие самолёты совершили крупный налёт на город, в результате которого произошли большие разрушения. В конце июня 1942 года враг начал наступательную операцию по захвату Воронежа. На ливенском направлении фашистам удалось продвинуться лишь на незначительное расстояние. Под Студёным на пути вражеской пехоты встали танкисты, но внезапно налетела немецкая авиация, и на поле боя остались подбитыми много краснозвёздных машин. Опасность повторного захвата Ливен была налицо. Дистанцию пути перевели в Русский Брод, но и здесь железнодорожникам приходилось нести службу под вой немецких стервятников и разрывы бомб. Часто Владимиру Григорьевичу Судьенко вспоминается этот кошмарный эпизод. На платформе следовал наш танк в сопровождении молодого воина в шлеме. Танкист хвалился подошедшим девочкам:

– Спасибо судьбе – один остался от всего экипажа, еду в Горький ремонтировать танк. Там дом рядом, вырвусь на денёк, другой...

Внезапно налетели самолёты, посыпались бомбы, начался ад бомбёжки. Танкист не бросил боевую машину, спрятался под ней. Когда самолёты улетели, танкиста обнаружили раздавленным под гусеницами танка, а девчат ранеными. Похоронили паренька прямо у железнодорожной насыпи.

Рассказал Судьенко и о подвиге двух железнодорожников. Немецкие артиллеристы в качестве ориентира для обстрела выбрали семафор, возвышающийся на занятой немцами территории. Его нужно было уничтожить. Смелчаки подползли и стали откручивать гайки. Доносились голоса чужой речи. Болты оказались ржавыми, зубилом рубить нельзя – немцы услышат. Три гайки отвернули, последняя никак не поддавалась – хоть назад ползи. Начали искать проволоку, попался кусок. «Заарканили» семафор за макушку и завалили. Фашисты заметили, что привычного ориентира нет, засуетились, открыли стрельбу, но железнодорожники были уже недосыгаемы. Один из них был награждён орденом Красной Звезды.

2 апреля 1943 года ливенские железнодорожники из Русского Брода возвратились в родной город. Вновь организовывали участок, выполняли ремонтные работы. Как-то срочно собрал начальник, предупредил, чтобы пути

были в полном порядке, – проследует важный поезд. Все были начеку.

– И вот поезд появился, вспоминает Судьенко, – впереди платформа с балластом, потом скоростной паровоз, за ним – пассажирский вагон. Словно курьерский мчался. Допустимая скорость на наших путях была сорок километров в час, он летел раза в полтора-два быстрее. Все опасались, как поезд проскочит временный мост через Сосну. Потом очевидцы рассказывали: вагоны так бросало на мосту, что того и гляди свалятся в реку, но беда миновала.

После того, как поезд проводили, начальство поведало, что ехал маршал Георгий Константинович Жуков. Путь его лежал на Курск через Мармыжи. Проехать из Москвы на Курск напрямую в то время было нельзя – Орёл находился в руках фашистов.

Несколько недель спустя грузопоток на дороге начал нарастать, вскоре потоком хлынули эшелоны с танками, пушками, пехотой, военными грузами. У железнодорожников наступили особенно напряжённые дни. За стальной магистралью нужно было следить особенно тщательно. Из брёвен пилили шпалы, меняли рельсы, крепче подбивали балласт. Военная техника и люди двигались на Курский выступ для подготовки к сражению на Огненной дуге.

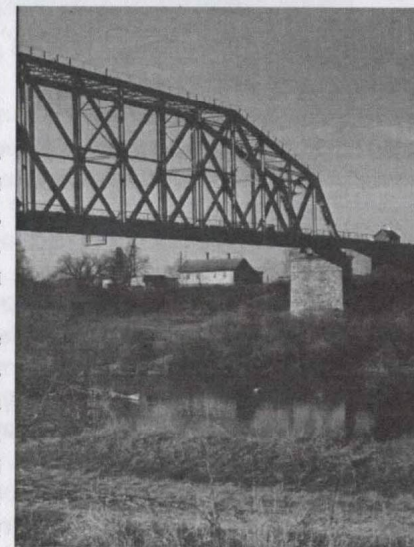
Железнодорожники Ливен понимали тогда, что приближаются какие-то важные события, и трудились изо всех сил, стараясь оказать как можно большую помощь фронту.

Активизировались налёты вражеской авиации. В воспоминаниях немецкого лётчика Ланге сказано: «В апреле 1943 года вылетали на здания ... Нашими целями были мост северо-восточнее Ливен и сама станция «Ливны». Донесения военных свидетельствуют о погибших, раненных, разрушенном железнодорожном полотне, зданиях.

## Были большие дела

Закончилась кровопролитная война. Оставшиеся в живых ливенцы возвращались домой. Отдыхать некогда, нужно было восстанавливать разрушенное. Восстанавливали и одновременно строили новое.

В 1947 году в районе железнодорожного моста стали строить завод малых гидротурбин «Гидромаш». На стройку приходило оборудование, материалы. К заводу подвели железнодорожную ветку и дела пошли веселее. А когда гидромашевцы начали выпускать насосы, турбины, то,



После войны мост построен  
новый

практически, вся продукция отправлялась в разные уголки страны по железной дороге.

Потом возвели корпуса ТЭЦ, сахарного завода, и туда, словно артерии, ниточки стальных путей протянулись. Когда грузооборот увеличился, открыли новую станцию Ливны-2. Через неё шла отгрузка извести с известкового завода, насосного оборудования с «Ливгидромаша», счётчиков, бензоколонок, систем налива с «Промприбора», фильтров с «Автоагрегата», изделий из пластмасс с «Ливныпластика». Рос грузооборот, совершенствовалась работа. Построили ветку на Коротышский кирпичный завод.



После войны построили новое здание вокзала

Если говорить об авариях, то таковые случались.

Ещё в конце прошлого XIX века на мосту через речку Оптуху произошла ужасная катастрофа, стоившая жизни не одной сотне людей: пассажирский поезд с высоты моста упал в реку. После этого поезда проходили через мосты неизменно с признаками опасения и предосторожностью, видно, служба движения не доверяла службе пути.

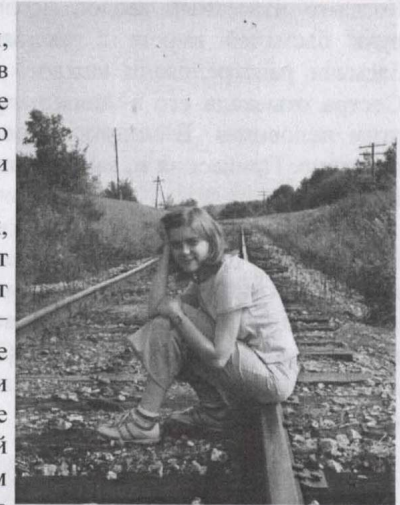
В 1977 году два цементовоза (хоппер-вагона) укатились со двора «Сельхозтехники» под уклон по направлению к станции, потому что не были как следует зафиксированы на путях. Вагоны неумолимо неслись по десятому пути. Стрелочница Лида Сопова, не теряя ни секунды, нашла башмак и подложила под колёса. Взрыва при столкновении с цистернами с бензином не произошло, но горячее пролилось на шпалы, загорелось. Запылала факелом и одежда на Лиде Соповой. Прожила она после пожара пять дней...

В конце восьмидесятых годов прошлого века несколько вагонов укатились с путей станции Ливны-2 и помчались по подъездным путям пл. №2

«Ливгидромаша». Сбили въездные ворота, устремились на территорию завода. Снесли маневровый тепловоз, тупик, въехали в складское помещение. Человеческих жертв, к счастью, не было.

... В пореформенные девяностые годы, да и после реформ всё пошло вниз. Вагонов отгружалось намного меньше, некоторые предприятия приказали долго жить, а ветку до известкового завода вообще разобрали и сдали в металлолом.

В начале XXI века объявили в газетах, что путь Верховье-Ливны-Мармыжи будет реконструирован и по нему пойдут скоростные многотонные поезда. И правда, — заменили балласт, шпалы, рельсы, но на ветке стало ещё тише. А в 2011 году отменили поезда до Курска, до Орла, другие. Еле-еле тикает пассажирское движение на ливенской дороге. Неужели она вообще замрёт, а потом и рельсы сдадут в металлолом? Не хочется в это верить.



Неужели движение замрёт?

### Немного лирики вместо эпилога

Мы писали в основном о том, как строилась ливенская железная дорога, перевозила грузы в разное время. Но возила она и людей. От поездки оставались впечатления, которые трогали душу, запоминались...

Русский поэт Афанасий Афанасьевич Фет не раз бывал в Ливнах. Жил он в имении Степановка Мценского уезда, имел в собственности деревню Воробьёвку в Щигровском уезде и мельницу на реке Тим в Ливенском уезде. Чтобы побывать в названных местах он приезжал в Ливны по узкоколейке, где его ждала повозка.

Однажды лошади задерживались, и Фет пошёл на лежавшее рядом со станцией кладбище с церковью Вознесения Христова (теперь территория пл. №1 ОАО «ГМС Ливгидромаш»). Среди крестов и надгробий в зарослях кустарника он прочитал на одном из памятников такую надпись: «Мария, это тебе твой последний наряд». У поэта заняло сердце, вспомнилась первая любовь, юная Мария Лазич. Трагична была её судьба — читала в беседке книгу при свечах, огонь попал на воздушное платье, пылающий факел унёс жизнь девушки. О переживаниях в Ливнах он написал в письме Льву Николаевичу Толстому.

А вот отечественный писатель Константин Георгиевич Паустовский приезжал в Ливны в 1924 и 1931 годах. В первый раз он остановился в доме Нины Дмитриевны Нацкой, врача железнодорожной поликлиники,

размещавшейся в здании за железной дорогой. Дом Нацких стоял на нынешней улице Дружбы Народов (Акатовской), в нём проживал и брат Нины Александр. Когда-то известный геолог, исследователь прикаспийских пустынь, попал в руки басмачей вместе с геологическим отрядом. От издевательств, когда басмачи расстреливали каждого пятого или третьего, разум его помутился. Сестра отыскала его в Азии и привезла домой. Паустовский познакомился с этим человеком. В минуты просветления он много рассказывал писателю о пустынях Прикаспия и, заворожив его, вдохновил на написание повести «Кара-Бугаз»

В рассказе «Ливенские грозы» Паустовский писал: «Поезд грохотал, гремел, в пару, в дыму. Пылали, догорая, свечи в дребезжащих фонарях. За окнами пролетали по траектории багровые искры. Паровоз ликующе кричал, опьянённый собственным стремительным ходом.

Я был уверен, что поезд мчит меня к счастью. Замысел новой книги уже родился у меня в голове. Я верил в то, что напишу её.

Через некоторое время эти мысли вылились в замысел «Кара-Бугаза...»

Эту повесть Паустовский писал во второй приезд в Ливны, когда жил в Заливенской слободе в кирпичном доме на берегу Сосны. А на досуге рыбачил у Адамовой мельницы, охотился у железнодорожного моста. Понравилось ему общение и прогулки с местным железнодорожником Изотом Леонтьевичом Хворощиным, орнитологом — любителем. Разглядывая чучела, которые выделывал Хворощин, писатель много расспрашивал о пернатых...

Что касается автора этих строк, то в 1960 году ему впервые пришлось познакомиться с ливенской веткой. После шумного города, откуда приехал, поразила патриархальная тишина на станциях, бесконечное мелькание полей, телеграфных столбов и лесопосадок за окном вагона, да медленно расхаживающие куры возле бедных сельских хат. Потом привык к этому пейзажу, он уже мало волновал, но зато пришли другие волнения и стихи:

Забита дверь в простуженный вокзал,  
И окна в перекрестьях досок,  
И бабушек слезливые глаза, —  
Второго ждут пришествия Христа.

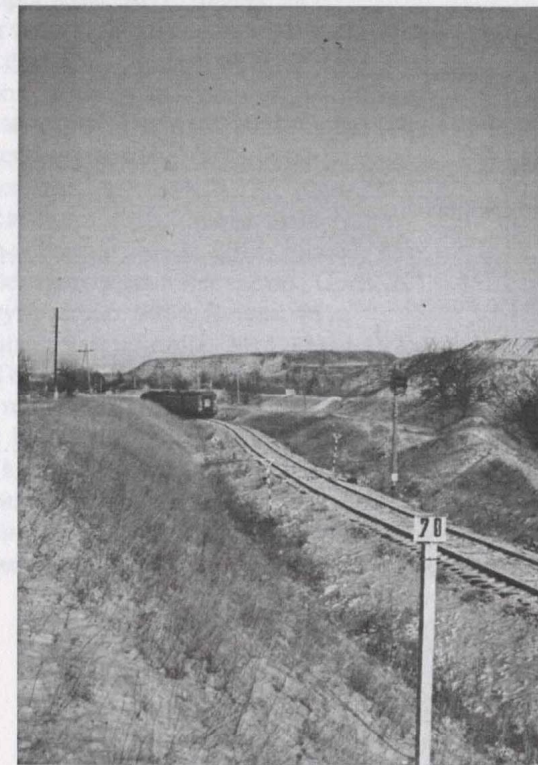


И. Л. Хворощин

Неслышно подобрался тепловоз  
К холодному пустынному перрону,  
И замер сиротливо у берёз  
Спугнув со шпал ленивую ворону.

И снова тишь в заброшенной глуши, —  
Встревожит через сутки поезд встречный.  
Хоть умирай от мрачности души,  
И не унять печали бесконечной.

Грустно. Ещё бы, — когда-то людей нашего края тесно связывали узы необходимой привязанности к поездам, вокзалу, железной дороге. Теперь по-другому: пассажиров мало, также и поездов. Остаётся ностальгически грустить, как уходит в прошлое ливенская железная дорога.



## Список использованных материалов

1. Кондратенко А.И. Время странствий: эпохи и судьбы, Орёл, 1997
2. Бондарев Ю.И. Летопись города Ливны, Ливны, 2007
- 3 Строев М.Я. Ливенский край..., Орёл 2012
4. Шаненков М. Ливенская стальная кормилица, Ливенская газета, Ливны 2010 г.

## Содержание

Вступление.....	3
Экскурс в историю.....	4
Хлопоты ливенцев.....	4
Первая в России.....	5
Будни узкоколейки.....	7
Грозный начальник дороги.....	9
Станция Ливны.....	11
Переход на широкую колею.....	12
Благодаря дороге.....	14
Были большие дела.....	21
Немного лирики вместо эпилога.....	23

## Историко-краеведческие книги Г. В. Рыжкина

- Страницы ливенской жизни, 1996, Орёл, 176с.  
 Ливенские были, 1997, Орёл, 238 с.  
 Ливенские дали, 2000, Орёл, 455 с.  
 В зареве грозовом, 2005, Ливны, 214 с.  
 Ливенская старина, 2005, Ливны, 402 с.  
 Ливенское краеведение, 2006, Ливны, 102 с.  
 Ливенские улицы, 2007, Ливны, 199 с.  
 Ливны на старых открытках, 2008, Ливны, 74 с.  
 Гордость ливенского края, 2008, Ливны, 377 с.  
 Люди и судьбы, 2008, Ливны, 156 с.  
 Ливенская крепость, Ливны, 2011, 40 с.  
 Ливенская родословная, 2011, Орёл, 407 с.  
 Ливенские просторы, 2011, Ливны, 28 с.  
 Что в имени твоём (Ливенская топонимика), Ливны, 2011.  
 Ливенские сёла, 2011, Ливны, 68 с.  
 Краеведческие заметки, выпуски 1,2,3,4, Ливны  
 История Ливенского края т.1,2, 2011, Орёл, 408 с., 464 с.  
 Церкви Ливенского района, 2013, Ливны, 16 с.  
 Ливенские улицы, 2 издание, 2013, Ливны, 96 с.  
 Ливенские слободы, 2013, Ливны, 36 с.  
 Православные церкви Ливен, 2014, Ливны, 32 с.  
 История ливенского края в 2-х частях, Орёл, 2014, 852 с.  
 Ливенское купечество, 2014, Ливны, 48 с.  
 Страницы ливенской истории, 2014, Орёл, 192 с.  
 Ливенцы – Георгиевские кавалеры..., 2014, Ливны, 36 с.  
 Выстояли и победили, 2014, Орёл, 172 с.  
 Репрессии в Ливнах, 2014, Ливны, 40 с.  
 Ливенское Пососенье, 2015, Орёл, 68 с.  
 Случаи из ливенской истории, 2015, Орёл, 36 с.  
 Ливны и война на фотографиях, 2015, Ливны, 24 с.  
 Ливенская железная дорога, 2015, Ливны, 28 с.

1. Содержание ..... 1

2. Содержание ..... 2

3. Содержание ..... 3

4. Содержание ..... 4

5. Содержание ..... 5

6. Содержание ..... 6

7. Содержание ..... 7

8. Содержание ..... 8

9. Содержание ..... 9

10. Содержание ..... 10

11. Содержание ..... 11

12. Содержание ..... 12

13. Содержание ..... 13

14. Содержание ..... 14

15. Содержание ..... 15

16. Содержание ..... 16

17. Содержание ..... 17

18. Содержание ..... 18

19. Содержание ..... 19

20. Содержание ..... 20

21. Содержание ..... 21

22. Содержание ..... 22

23. Содержание ..... 23

24. Содержание ..... 24

25. Содержание ..... 25

26. Содержание ..... 26

27. Содержание ..... 27

28. Содержание ..... 28

29. Содержание ..... 29

30. Содержание ..... 30

31. Содержание ..... 31

32. Содержание ..... 32

33. Содержание ..... 33

34. Содержание ..... 34

35. Содержание ..... 35

36. Содержание ..... 36

37. Содержание ..... 37

38. Содержание ..... 38

39. Содержание ..... 39

40. Содержание ..... 40

41. Содержание ..... 41

42. Содержание ..... 42

43. Содержание ..... 43

44. Содержание ..... 44

45. Содержание ..... 45

46. Содержание ..... 46

47. Содержание ..... 47

48. Содержание ..... 48

49. Содержание ..... 49

50. Содержание ..... 50

51. Содержание ..... 51

52. Содержание ..... 52

53. Содержание ..... 53

54. Содержание ..... 54

55. Содержание ..... 55

56. Содержание ..... 56

57. Содержание ..... 57

58. Содержание ..... 58

59. Содержание ..... 59

60. Содержание ..... 60

61. Содержание ..... 61

62. Содержание ..... 62

63. Содержание ..... 63

64. Содержание ..... 64

65. Содержание ..... 65

66. Содержание ..... 66

67. Содержание ..... 67

68. Содержание ..... 68

69. Содержание ..... 69

70. Содержание ..... 70

71. Содержание ..... 71

72. Содержание ..... 72

73. Содержание ..... 73

74. Содержание ..... 74

75. Содержание ..... 75

76. Содержание ..... 76

77. Содержание ..... 77

78. Содержание ..... 78

79. Содержание ..... 79

80. Содержание ..... 80

81. Содержание ..... 81

82. Содержание ..... 82

83. Содержание ..... 83

84. Содержание ..... 84

85. Содержание ..... 85

86. Содержание ..... 86

87. Содержание ..... 87

88. Содержание ..... 88

89. Содержание ..... 89

90. Содержание ..... 90

91. Содержание ..... 91

92. Содержание ..... 92

93. Содержание ..... 93

94. Содержание ..... 94

95. Содержание ..... 95

96. Содержание ..... 96

97. Содержание ..... 97

98. Содержание ..... 98

99. Содержание ..... 99

100. Содержание ..... 100