

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ



Станция Ливны. XIX в.

Ливны всегда были для Орловской губернии особым уездом. Бескрайние поля, дающие обильные урожаи хлебов, необычайное трудолюбие ливенцев и особая предпринимательская жилка здешних людей — всё это делало уезд непохожим на остальные уезды Орловщины. К тому же Ливны сильно удалены от губернского центра, а потому и купечество ливенское с особой настойчивостью добивалось строительства железной дороги.

В БОРЬБЕ ЗА МАГИСТРАЛЬ

Отмена крепостного права в России открыла большие перспективы для развития товарного сельского хозяйства. По-прежнему открывались перерабатывающие предприятия. Из Ливен ежедневно отправлялись в Орёл и к другим важным торговым и перевалочным пунктам до полутора тысяч конных подвод, гружённых мёдом, мукой, гречневой крупой, овсом, салом, пенькой, мылом и т. д.

Было очевидно, что гужевой транспорт не выдерживает конкуренции даже с речными перевозками. Известно, что ливенцы пытались создать на реке Сосне собственный торговый барковый флот, но им не хватило строевого леса, которого в юго-восточных районах Орловской губернии почти нет.

В 1864 году начались работы по строительству Московско-Курской (или Южной, как тогда её называли) железнодорожной магистрали. Уже точно было определено, что её проложат через Орёл. Это была задача прославленного инженера путей сообщения, первого железнодорожного министра Павла Петровича Мельникова. Он точно определил, что Орёл примерно одинаково удалён от портов Балтийского и Чёрного морей: отличная возможность скорейшего вывоза сельскохозяйственной продукции за рубеж. Именно поэтому Московско-Курская, Орловско-Грязская и Орловско-Витебская магистрали впоследствии пересеклись в Орле, а сам город стал важнейшим железнодорожным узлом страны.

Однако железные дороги в дореволюционной России строились не так, как в наши дни (то есть по принципу кратчайшего пути между условными пунктами А и Б). Каждая верста уложенных путей являлась результатом жестокой конкурентной борьбы между земствами, купеческими объединениями, влиятельными политиками. Всё это сопровождалось дачей грандиозных взяток высшим государственным сановникам, а также всевозможными финансовыми и строительными махинациями.

Строительство всех железнодорожных линий на территории Орловщины, в особенности Московско-Курской, не стало исключением. В 1864 году ливенские предприниматели собрали взятки чиновникам в Министерстве путей сообщения, чтобы провести Московско-Курскую железную дорогу через Ливны. О намерениях ливенцев узнали мещанские, 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 Змиёвку.

Не увенчался успехом 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 (первый участок Грязи — Елец был открыт 30 августа 1868 года). Ливенским предпринимателям удалось добиться только рассмотрения комитета железных дорог 21 марта 1869 года возможности строительства узкоколейной ветки.

ПЕРВАЯ В РОССИИ

До возведения Ливенской узкоколейной железной дороги в России существовал некоторый опыт сооружения узкоколейки. В качестве тяговой использовалась конная, гидравлическая и даже людская сила.

Например, в 1764 году на Коловато-Воскресенском заводе на Алтае механик Фролов построил деревянную рельсовую дорогу, где вагонетки приводились в движение с помощью каната, соединённого с гидравлической машиной. Сын Фролова в 1806—1809 годах проложил первую в России узкоколейную железную дорогу от Змиёвского рудника к одному из заводов.

В отличие от дорог, предназначенных для обслуживания предприятий, Ливенская должна была стать первой в России узкоколейной железной дорогой массового пользования.

Проектировщики установили ширину колеи 3,5 фута (1067 миллиметров). Эта ширина являлась нормальной, т. е. стандартной, для многих дорог стран Азии и Африки. Для повышения качества строительства несколько инженеров были отправлены 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 работ Ливенской узкоколейки, из Красноярска от военного инженера полковника Клиндера в адрес управления Ливенской узкоколейной железной дороги поступила просьба сообщить, какова по-настоящему стоимость строительства линии, а также в чём состоят плюсы и минусы эксплуатации данной узкоколейной железной дороги. Запрос делался для выяснения, какую ширину колеи будет иметь проектировавшаяся Транссибирская магистраль.

17 февраля 1870 года Орловско-Грязская железная дорога была открыта для движения. К тому моменту в Министерстве путей сообщения приняты решение, что Ливенская узкоколейка будет проложена от начавшей действовать станции Верховье. Строительство решено было вести за государственными средствами. Впрочем, в Ливнах ещё много лет говорили о том, что сооружение этой железной дороги обошлось ливенскому купечеству в полтора миллиона рублей.

Строительство было сдано одному из «железнодорожных королей», как называл его С. Ю. Витте в своих «Воспоминаниях», — Самуилу Соломоновичу Полякову. С. С. Поляков создал акционерное общество с уставным капиталом в десять миллионов рублей. Строительство было начато в 1870 году и продолжалось около года. Напомним, что правительство, официально взявшее на себя все расходы, решило соорудить узкоколейную линию именно ради дешевизны. Поэтому экономические средства были достигнуты не только за счёт меньшего, чем на железных дорогах со стандартной шириной колеи (1520 миллиметров), объёма земляных работ, но и за счёт выбора места строительства при максимальной возможной обходе оврагов и возвышенностей. Ливенская железная дорога на протяжении восьми вёрст (в одной версте — 1,06 километра) протянулась по территории Новосильского уезда, входящего в состав Тульской губернии (Верховье относилось к Новосильскому уезду), а в границах Орловской губернии её протяжённость составила 49 вёрст. Общая же длина пути — 56,92 версты, вместе с развязками — 66,22 версты.

Дорога была выстроена однокольной, как подчеркивалось в одном из документов тех лет, «пролегает по открытой и гладкой местности; мест, поросших лесом, она совершенно не пересекает». Стоимость строительства каждой версты линии составляла 26 тысяч рублей. В общей сложности под строительство было отчуждено 204 десятины земли (в одной десятине — 1,09 гектара). Единственная река, которую

ЛИВЕНСКАЯ СТАЛЬНАЯ КОРМИЛИЦА



Локомотивное депо ст. Ливны. Современный вид.

пересекала Ливенская узкоколейка (на 31-й версте, рядом со станцией Русский Брод), была Любовша. Деревянный мост через эту реку сделали в два пролёта. В 1886 году сооружение получило железные фермы — специальные высокие ограждения, препятствующие падению состава с моста в случае схода с рельсов.

На Ливенской железной дороге были уложены облегчённые рельсы английского завода Блэйн (написание «Блэйн» является современным, в документах 1871 года — «Блэн») весом 16,7 фута (в одном футе — 453,6 грамма) на погонный фут (в одном футе — 30,48 сантиметра). Для сравнения: на Орловско-Грязской линии применялись рельсы весом 20 и 21,75 фута на погонный фут.

В строительстве дороги принял участие талантливый инженер-изобретатель Шуберский. Назначенный членом управления по постройке дороги в 1870 году, он применил на дороге целый ряд своих изобретений: безопасную систему сцепки вагонов, новый тип типитонного товарного вагона, особые смазочные коробки, буфера и прочие технические новшества.

Станций на узкоколейке изначально определили пять: две конечные — Верховье и Ливны — и три промежуточные: Русский Брод, Бобровка и Здоровец. Для обслуживания паровозов в Верховье и Ливнах было построено два депо. Станция Верховье, согласно подлинной между Ливно-Верховской и Орловско-Грязской линиями в 1871 году конвенции, находилась в совместном ведении. Здесь была построена передаточная платформа для передачи пассажиров из поезда в поезд и перегрузки почты и товаров. Расходы по содержанию станции делились между указанными железными дорогами поровну. Но всё же большую часть работ выполняла Орловско-Грязская линия: за проделанную работу она ставляла Ливенской счёта.

В общей сложности строительство Ливенской узкоколейки обошлось в 1 524 834 рубля 34 копейки.

И СНОВА ЗЕМЕЛЬНЫЙ ВОПРОС

В подготовке Ливенской узкоколейки к началу работы необходимо отметить важный момент — компенсацию гражданам за землю, отчуждённую под железную дорогу. Этот вопрос с большим скрипом решался в течение ряда лет, когда Ливно-Верховская ветка уже функционировала. Анализ архивных документов позволяет полагать, что не только с крестьянами, но и с помещиками далеко не всегда заключались договоры на отвод земель. Соответственно, без необходимой докумен-

тации получить денежное вознаграждение землевладельцы не могли. Это свидетельствует не только о недобросовестности железнодорожных строителей, но и о юридической безграмотности помещиков, не говоря уже о крестьянах.

Так, 12 мая 1871 года, спустя почти месяц после открытия линии, от малоархангельского уездного предводителя 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».

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

О том, насколько сумбурно проходил официальный переход земель под железную дорогу, свидетельствует просьба ливенских уездных властей нотариально оформить акт передачи земель некоего Дмитрия Николаевича Лаврова под железнодорожную насыпь. И это в мае 1872 года, когда дорога работала уже больше года! Спустя месяц после этого письма мировой посредник Ливенского уезда сообщил, что крестьяне, проживающие на землях помещицы Любови Стрельцкой, «...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 её постройку земли отмечены 1873 годом, когда ливенские уездные власти просили переписать в пользу крестьян деревни Долгой 1188 рублей 58 копеек, в пользу жителей Верховья — 980 рублей 58 копеек, жителям деревни Таличи — 1133 рубля, а всего — 3302 рубля 16 копеек.

Однако самым примечательным фактом непродуманности действий и волокиты при строительстве Ливенской железной дороги является вопрос о сокрушении грузапассажирами платформ с навесами от дождя на землях помещицы Анастасии Владимировны Белаго, располагавшихся в нескольких верстах от Русского Брода в сторону Ливны. Ещё в 1871 году письмом с этой просьбой было послано на имя первого начальника Ливенской дороги Роберта Петровича фон Дезена (подробнее об этом человеке будет рассказано ниже).

В управлении Ливенской железной дороги вопрос был внимательно изучен и отправлен на рассмотрение в Санкт-Петербург в департамент железных дорог Министерства

путей сообщения. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановах поездов на необорудованной платформе всё же было дано, т. к. 8 февраля 1875 года из МПС поступил ещё один аналогичный запрос с требованием сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А. В. Белаго, сколько прибывает и каковы объёмы выгрузки от эксплуатации данной

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановах поездов на необорудованной платформе всё же было дано, т. к. 8 февраля 1875 года из МПС поступил ещё один аналогичный запрос с требованием сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А. В. Белаго, сколько прибывает и каковы объёмы выгрузки от эксплуатации данной

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановах поездов на необорудованной платформе всё же было дано, т. к. 8 февраля 1875 года из МПС поступил ещё один аналогичный запрос с требованием сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А. В. Белаго, сколько прибывает и каковы объёмы выгрузки от эксплуатации данной

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановах поездов на необорудованной платформе всё же было дано, т. к. 8 февраля 1875 года из МПС поступил ещё один аналогичный запрос с требованием сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А. В. Белаго, сколько прибывает и каковы объёмы выгрузки от эксплуатации данной

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановах поездов на необорудованной платформе всё же было дано, т. к. 8 февраля 1875 года из МПС поступил ещё один аналогичный запрос с требованием сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А. В. Белаго, сколько прибывает и каковы объёмы выгрузки от эксплуатации данной

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановах поездов на необорудованной платформе всё же было дано, т. к. 8 февраля 1875 года из МПС поступил ещё один аналогичный запрос с требованием сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А. В. Белаго, сколько прибывает и каковы объёмы выгрузки от эксплуатации данной

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановах поездов на необорудованной платформе всё же было дано, т. к. 8 февраля 1875 года из МПС поступил ещё один аналогичный запрос с требованием сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А. В. Белаго, сколько прибывает и каковы объёмы выгрузки от эксплуатации данной

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

Можно предположить, что разрешение об остановах поездов на необорудованной платформе всё же было дано, т. к. 8 февраля 1875 года из МПС поступил ещё один аналогичный запрос с требованием сообщить, сколько грузов отправляется с платформы помещицы А. В. Белаго, сколько прибывает и каковы объёмы выгрузки от эксплуатации данной

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

платформы. Неизвестно, каким образом проходило обсуждение возможности строительства платформы, но только в 1874 году из департамента железных дорог пришёл ответ: построить платформу невозможно. В качестве причины от-каза было названо то, что не хватает средств на сооружение дополнительного пути к грузовой платформе. Правда, в том же году из техническо-инспекторского комитета при МПС поступил запрос о предоставлении полного экономического обоснования целесообразности сооружения платформы.

току» для перевозки скота и 28 фургонов. На содержание подвижного состава в 1880 году было потрачено 46048 рублей, в 1881 — 46692 рубля.

Тяговый подвижной состав был представлен четырёх- и шестисосными паровозами системы «Ферли». В отчёте за 1872 год отмечается, что общий пробег паровозов за указанный период составил: с вагонами 83147 вёрст, без вагонов — 1140 вёрст, при манёврах — 11289 вёрст. Приведённые цифры свидетельствуют о достаточно высоком уровне загрузки паровозов (причём в обе стороны). Однако весьма высокий пробег паровозов при манёврах можно рассматривать как результат неравномерно расположенных станционных и развязных путей.

Паровозы отапливались 8-вершковыми дровами (вершок — 44,45 миллиметра), что было неудобно, поскольку топливо необходимо было специально подгонять по размеру

топки. В частности, в отчёте об эксплуатации Ливенской дороги сказано, что в 1872 году паровозами на узкоколейке было сожжено 5740 кубических сажёней дров. Если в 1880 году на эксплуатацию тягового подвижного состава было затрачено 71119 рублей, то в 1881 — уже 88142 рубля.

Интересно остановиться на описании пассажирских вагонов. Все они были заказаны на заводе Эрвара в Бельгии. Оплата за вагоны, как и за паровозы, производилась из казны. Как уже отмечалось, 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 в средней части вагона, в смешанных I и II класса — ближе к одной из боковых стен вагона и отделял собой I класс от II. Вагоны имели по одному выходу с каждой стороны, т. е. были снабжены четырьмя дверями.

Отопление вагонов всех классов в холодное время года осуществлялось древесным углём. Кондиционирование воздуха производилось за счёт специальных вентиляторов, помещённых в потолок вагонного кузова. Из-за незначительной длины дороги должностей истопников не имелось. Печи вагонов затопливались на одной из конечных станций, в пути следования управление возлагалось на кондуктора вагона. Печи были очень экономичными: руководителем дороги было подсчитано, что стоимость отопления одной версты в вагоне со смешанными I и II классов обходилась в 0,01 копейки, а версты в вагоне III класса — 0,08 копейки. По отзывам кондукторов, вагонные отопительные печи были просты в управлении, не чадили.

Об интенсивности пассажирского потока на Ливно-Верховской железной дороге можно судить по следующей статистике. Если в 1871 году общее число пассажиров этой линии составило 24088 человек, то в 1872 году — уже 35390, в 1877 году — 43235, в 1878-м — 46480, в 1879-м — 45314 человек. Кроме того, ветка регулярно использовалась для перевозки военных. Например, в 1871 году из Ливенского уезда по узкоколейке на военную службу отправилась девять тысяч новобранцев. Правда, бесплатного проезда для них в те годы не существовало. Каждый призывник заплатил за проезд от Ливен до Верховья по 14 копеек. Что же касается сборов с обычных пассажиров, то в 1879 году общая выручка здесь равнялась 23603 рублям 93 копейкам.

Бесплатно проехать по Ливенской дороге новоручили, как говорилось, все, кому не лень. Главным образом, это связано с тем, что узкоколейка была в государственном ведении, а значит, здесь в отличие от частных дорог действовали некоторые льготы для инспекторов железных дорог, работников других линий и прочих должностных лиц. Однако первый начальник Ливенской узкоколейки Р. П. фон Дезен в тарифных поездах был освещён только. Так, в начале 1870-х го-

дов фон Дезен пресёк попытку судебного следователя Елецкого окружного суда Алексеева «вбить» себе бесплатный служебный билет годичного пользования. Дело было так. Алексеев написал Р. П. фон Дезену письмо, в котором сообщил, что территории, прилегающие к Ливенской железной дороге, входят в зону исполнения обязанностей этого судебного следователя. В ответ фон Дезен написал письмо, подчеркнув, что Алексееву «на основании приложения судебных установлений, независимо от содержания, назначаются для развоза лошади, почему отношение Ваше... о выдаче Вам годового бесплатного билета для развоза по Ливенской железной дороге удовлетворено быть не может». Правда, фон Дезен разрешил судебному следователю выписывать перед каждой поездкой разовый бесплатный билет.

Дело было так. Алексеев написал Р. П. фон Дезену письмо, в котором сообщил, что территории, прилегающие к Ливенской железной дороге, входят в зону исполнения обязанностей этого судебного следователя. В ответ фон Дезен написал письмо, подчеркнув, что Алексееву «на основании приложения судебных установлений, независимо от содержания, назначаются для развоза лошади, почему отношение Ваше... о выдаче Вам годового бесплатного билета для развоза по Ливенской железной дороге удовлетворено быть не может». Правда, фон Дезен разрешил судебному следователю выписывать перед каждой поездкой разовый бесплатный билет.

Дело было так. Алексеев написал Р. П. фон Дезену письмо, в котором сообщил, что территории, прилегающие к Ливенской железной дороге, входят в зону исполнения обязанностей этого судебного следователя. В ответ фон Дезен написал письмо, подчеркнув, что Алексееву «на основании приложения судебных установлений, независимо от содержания, назначаются для развоза лошади, почему отношение Ваше... о выдаче Вам годового бесплатного билета для развоза по Ливенской железной дороге удовлетворено быть не может». Правда, фон Дезен разрешил судебному следователю выписывать перед каждой поездкой разовый бесплатный билет.

Дело было так. Алексеев написал Р. П. фон Дезену письмо, в котором сообщил, что территории, прилегающие к Ливенской железной дороге, входят в зону исполнения обязанностей этого судебного следователя. В ответ фон Дезен написал письмо, подчеркнув, что Алексееву «на основании приложения судебных установлений, независимо от содержания, назначаются для развоза лошади, почему отношение Ваше... о выдаче Вам годового бесплатного билета для развоза по Ливенской железной дороге удовлетворено быть не может». Правда, фон Дезен разрешил судебному следователю выписывать перед каждой поездкой разовый бесплатный билет.

ку станции вопросы: почему санкции к работникам не были приняты сразу же; почему из-за недомогания старшего должностные должны страдать низшие чины? Фон Дезен докладывал в конце письма: «...впредь в подобных случаях, если у Вас не будет доказательств обвинения, денежные взыскания за различный рода порчи будут отнесены на Вас лично».

В другом письме на имя начальника станции Ливны фон Дезен писал, что в садике на станции плохо убранный мусор, очень грязно на платформе и возле жилых домов железнодорожников. В случае неприятия мер фон Дезен обещал, что начальник ливенской станции за уборку территории примется сам. А когда начальник дороги узнал о том, что станционный буфетчик поднял скандал из-за того, что из его заведения жандарм за пределы станции вывел двух сильно выпивших мужчин, фон Дезен потребовал в течение двух дней ликвидировать буфет. Вместе с тем начальник дороги уважал противление и не возразил против торговли на станции книгами представительства одного из петербургских издательских домов.

При фон Дезене Ливенская дорога в мае 1872 года приняла участие во Всероссийской политехнической выставке в Москве, организованной императорским Обществом любителей естествознания. На этой крупнейшей экспозиции были представлены паровоз, пассажирский вагон I и II классов, крытый грузовой вагон и платформа. За участие в выставке Ливенская дорога получила «Почётный адрес 1-й степени».

НАЧАЛЬНИК ДОРОГИ РОБЕРТ ПЕТРОВИЧ ФОН ДЕЗЕН

Как уже сказано, первым начальником Ливенской узкоколейной железной дороги был Роберт Петрович фон Дезен. Можно с уверенностью сказать, что Ливно-Верховскую ветку Р. П. фон Дезену дали в управление вдовесок к Орловско-Грязской линии (фон Дезен был начальником этой дороги), поскольку станция Верховье, расположенная на Орловско-Грязской магистрали, являлась одним из конечных пунктов Ливенской узкоколейки.

Судя по документам, Роберт Петрович был требовательным и справедливым начальником, но очень вспыльчивым человеком, даже с признаками самодурства. В отличие от многих чиновников фон Дезен считал, что в плохой работе подчинённых виноваты прежде всего руководители, а не рядовые железнодорожники.

В самом начале работ Ливенской дороги (в апреле 1871 года) разразился скандал по поводу начальника станции Здоровец Вахрушева. Причиной стал запрос Орловской контрольной палаты: почему в данной станции не поступают ежедневная финансовая отчётность о проведённых грузовых операциях и о продажах пассажирских билетов?

Отчитываясь перед фон Дезеном, Вахрушев утверждал: ежедневные бланки финансовой отчётности не поступали потому, что на станции Здоровец не производилось никаких финансовых операций.

Ответ Роберта Петровича не удовлетворил. Начальник дороги в резкой форме заявил Вахрушеву, что не следует отступать от порядка сдачи ежедневной финансовой отчётности «и отмечать (в ней в случае отсутствия финансовых операций) — М.Ш.» словами «не было». Почему фон Дезен был так зол на своего подчинённого, понятно: Ливенской узкоколейке пришлось представить Орловской контрольной палате полный отчёт о доходах за апрель 1871 года.

Реакция Р. П. фон Дезена в отношении Вахрушева не заставила себя ждать. Спустя несколько дней начальник станции Здоровец получил письмо следующего содержания: «Считаю заметить Вам, господин Вахрушев, что когда Вы не можете управлять сами станцией, то должны просить распоряжения о поручении управления станцией телеграфисту».

Фон Дезен добился отправки Вахрушева на военную службу в Абхазии в пехотный полк (при этом железная дорога выплачивала ему в течение полутора лет остаток жалованья в размере почти 100 рублей).

Другой пример. На станции Русский Брод за поломку водопроводного крана начальником этой станции были уволены путевой сторож и два стеленника. Из зарплат каждого из рабочих было удержано по пять рублей (заработная плата стеленника, например, составляла в среднем восемь рублей в месяц, а путевого сторожа — пять). Узнавший об этом фон Дезен написал начальнику станции письмо о том, что крайне недоволен увольнением рабочих, что подобные случаи практически полного лишения зарплат случаются — частое явление и что поломка крана произошла ещё за три месяца до увольнения служащих. Начальник Ливенской дороги задал начальнику

ШИРОКАЯ КОЛЕЯ ЛУЧШЕ

Ливенская дорога с первых же дней своей работы столкнулась с проблемой передачи грузов с одной линии на другую на станции Верховье. Документы, хранящиеся в Государственном архиве Орловской области, красноречиво свидетельствуют о том, что Ливенской железной дороге ежегодно приходилось тратить десятки тысяч рублей из-за неудобств при перевалке грузов и пересадке пассажиров. В частности, первая железная дорога, которой была уложена сумма в 319 рублей 90 копеек за транспортировку сотового мёда, стала Московско-Курская линия. Это самая маленькая выплата по ведомостям за передачу грузов на другие железные дороги. Позже Орловско-Грязской железной дороге (с ней, как с пересекающейся с Ливенской, были наиболее частые контакты) выплачивались суммы, значительно превышавшие тысячу рублей — огромные по меркам дореволюционной России деньги. Например, за 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 71673 рубля 17 копеек. При этом поезда для передачи грузов подавались часто не вовремя, что влекло за собой уплату компенсации в размере четырёх рублей с вагона в пользу «пострадавшей» дороги. Всё это в конечном счёте привело к тому, что указом императора Александра II от 8 октября 1879 года Ливенской узкоколейке из казны стали ежегодно выделяться по 30 тысяч рублей для уплаты по другим линиям. С тех пор передаточные деньги постоянно носились в сумки расхождений по эксплуатации линии.

Однако ливенская узкоколейка всё же была убыточной. При плане расходов на 1881 год в 31164 рубля плановый доход должен был составить только 251240 рублей.

Конечно, убытков могло быть меньше. Ливенские предприниматели после постройки узкоколейки обращались в правительство страны с просьбой продлить ветку до Калуги. От Верховья до этого города длина дороги должна была составить 254 версты, на линии разместились бы 14 станций. План был прост — обеспечить безлесный Ливенский уезд древесины в обмен на сельскохозяйственную продукцию. Но идея не нашла одобрения — линия, существовавшая в государственные дотации, не могла претендовать на ещё большие затраты.

В 1896 году Ливно-Верховская узкоколейка была передана в ведение Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Частные владельцы не собирались мириться с разницей в ширине колеи. В течение короткого времени узкая колея была перешита в стандартную — широкую. Так узкоколейка Ливны — Верховье перестала существовать. Говорят, что в начале XX столетия на запасном пути в Ливнах ещё стоял маленький узкоколейный паровозик. Но и он в конечном счёте был отправлен на переплавку.

Максим ШАНЕНКОВ.