

10. Лучинский Ю.В. «Провинциальные братья»: кубанская модель губернских ведомостей // Журналистика: историко-литературный контекст: сб. ст. и материалов. Краснодар, 2003. Вып. 2. С. 9-21.
11. Мандрика Ю.Л. Неофициальная часть «Тобольских губернских ведомостей». Поиск жанра // Коммуникация в современном мире: материалы Всерос. науч.-практ. конф. исследователей журналистики, рекламы и публичных отношений. Воронеж, 2004. С. 40-45.
12. Лепилкина О.И. Губернские ведомости как тип издания XIX века // Вестн. Ставропольского гос. ун-та. 2005. Вып. 41. С. 175-183.
13. Дейч Г.М. Губернские ведомости как исторический источник // Вспомогательные исторические дисциплины. Л., 1978. Т. 9. С. 251.
14. Материалы, собранные особою комиссиею, высочайше утвержденною 2 ноября 1869 года, для пересмотра действующих постановлений о цензуре и печати. Ч. 5. Действующие законоположения и постановления о цензуре и печати. СПб., 1870. С. 139.
15. Глинский Б.Б. Русская периодическая печать в провинции // Исторический вестник. 1898. Янв. С. 302.
16. Пятидесятилетие «Воронежских губернских ведомостей»: Исторический очерк с биографиями редакторов и сотрудников / сост. Н.В. Воскресенский. Воронеж, 1888. С. 55.
17. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. 26. Отд. 1. № 24979.
18. Восточное обозрение. 1882. № 6.
19. Обозрение внутренней жизни. Провинциальная печать. Губернская пресса // Новое слово. 1896. № 12. Сент. С. 162.
20. Статистика периодических изданий в 1865 году // Голос. 1866. № 21.
21. Неделя. 1870. № 22.
22. Современное обозрение. Русская литература. Губернская пресса // Современник. 1865. Сент. С. 44.

Поступила в редакцию 16.03.2009 г.

Blokhin V.F. "Province bulletin" on the eve of realization of the new state model of printing administration (the middle of the 60s, 19th century). By the mid 1860-th public opinion in Russia had not only been formed but had also begun to manifest itself continually. The periodical press acted as its reflection and formation means where the "Province bulletin" created by the government itself held a remarkable place. The article is devoted to some certain problems of history of its creation and the extent of its impact on the events that were taking place in the country.

Key words: «Province Bulletin»; public opinion; press organs; censorship; competition.

УДК 947

ЛИВЕНСКАЯ УЗКОКОЛЕЙКА КАК ПЕРВЫЙ ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ УЗКОЙ КОЛЕИ В РОССИИ

© М.А. Шаненков

Первой узкоколейной железной дорогой общего пользования в России была Ливенская: введена в эксплуатацию 15 апреля 1871 г. В статье рассматриваются предпосылки появления узкоколейных железных дорог в нашей стране, различные аспекты эксплуатации Ливенской линии и причины перешивки ветки на стандартную ширину колеи.

Ключевые слова: Ливенская; узкоколейная; Орловская; колея; дорога.

Узкоколейные железные дороги являются одной из самых малоизученных страниц в истории транспортной отрасли России. Между тем узкоколейки широко применялись в промышленных и добывающих производствах, а также как временный транспорт на строительстве линий широкой колеи. Более того, в отличие от стран Европы и Америки в России история железнодорожного транспорта берет свое начало именно с узкоколейных линий.

Еще в 1764 г. на Кольвано-Вознесенском заводе на Алтае механик К.Д. Фролов построил деревянную рельсовую дорогу с шириной колеи около 1000 мм. Вагонетки перемещались при помощи каната, который приводился в движение при помощи гидравлического привода.

Однако первая узкоколейка в ее классическом понимании, т. е. железная дорога с шириной колеи менее принятой в нашей стране (стандарт ширины российских желез-

ных дорог – 1524 мм), где применялась локомотивная тяга, были организованы специальные органы управления, велась соответствующая документация, появилась в России в 1871 г. в Орловской губернии – Ливенская узкоколейная железная дорога.

В числе исследователей узкоколейного железнодорожного транспорта на общероссийском уровне можно отметить Л.А. Москвалева [1], А.М. Соловьеву [2] и С. Болашенко. Последний публикует материалы по истории узкоколейного транспорта в сети Интернет [3].

Кроме того, в 1994 г. был издан коллективный труд «История железнодорожного транспорта России» [4], где одна из глав также посвящена развитию узкоколейного транспорта в дореволюционный период.

В Орловской области история Ливенской узкоколейки отражена в трудах Ф.В. Ковалева [5], Г.В. Рыжкина [6], а также в «Ливенской газете» и газете «Орловская правда» [7, 8].

Ливенской узкоколейной железной дороге посвящен архивный фонд в Государственном архиве Орловской области (ГАОО) [9].

Однако крупнейшим исследователем строительства и эксплуатации данной линии является М.А. Шаненков. В соавторстве с А.И. Кондратенко им опубликована научная книга «Орловские магистрали. История строительства и первых десятилетий эксплуатации железных дорог региона» [10], а также брошюра «Ливенская узкоколейка» [11], ряд статей в периодической печати.

Поскольку движение на Ливенской узкоколейной железной дороге началось 15 апреля 1871 г., эта дата считается отправной точкой в развитии узкоколейного железнодорожного транспорта в нашей стране.

Причин появления этой и других узкоколейных дорог несколько. Рассмотрим их подробнее.

Ко второй половине XIX в. в России сложилась ситуация, когда транспортные потребности государства стали превышать финансовые возможности казны и предпринимателей. В целях уменьшения капиталовложений ряд специалистов предложили перейти к строительству узкоколейных линий – более дешевых по сравнению с ширококолейными, особенно в случаях, когда экономическое значение территорий было невелико и не ожидалось существенного увеличе-

ния грузо- и пассажирооборота в последующие годы эксплуатации дорог. Подчеркивалось также, что узкоколейные линии могут использоваться в качестве военно-полевых, промышленных, а также «питательных» (т. е. вспомогательных) путей для магистралей широкой колеи [4, с. 104].

В 1870 г. члены Императорской Российской технической комиссии посетили ряд узкоколейных железных дорог, в т. ч. и Фестиньонгскую. В числе прочего гостям из России на Фестиньонгской дороге продемонстрировали сочлененный паровоз системы Роберта Ферли. Локомотивы именно этой конструкции появились в 1871 г. на Ливенской узкоколейке с момента ее открытия.

По возвращении в Россию члены комиссии выступили с обстоятельным докладом, где обрисовали перспективность строительства узкоколейных линий в России. Ливенская же дорога должна была стать опытной. Поэтому мы можем смело говорить о том, что правительство согласилось на государственное финансирование строительства Ливенской узкоколейки в качестве исключения в связи с необходимостью изучения практического опыта дальнейшего строительства узкоколеек в России. Однако существует версия, что строительство ветки осуществлялось все-таки на средства ливенского купечества и обошлось ему в полтора миллиона рублей [5, с. 74]¹.

Немаловажным является вопрос, почему выбор строительства первой в России узкоколейной железной дороги общего пользования пал именно на Орловскую губернию?

Вопрос о строительстве железной дороги через Ливны неоднократно ставился ливенскими купцами. Им не удалось добиться проведения через этот город ни Московско-Курской, ни Орловско-Грязской магистралей². Не увенчалась успехом идея развития торгового флота на реке Сосне (приток Дона) по причине отсутствия строевого леса в Ливенском уезде [7].

Между тем потребность в круглогодично работающем транспорте была налицо. Из Ливен ежедневно отправлялись гружеными

¹ В книге Ф.В. Ковалева имеется неточность: Ливенская узкоколейка была построена, как известно, в 1871 г., а не «в 1880-х годах».

² Первый участок Орловско-Грязской линии Грязи-Елец был открыт 30 августа 1868 г. [12].

товаром по 1000–1500 подвод [6, с. 144-145]. По сметам перевозки грузов, составленным уже во время эксплуатации Ливенской железной дороги, видно, что основными видами товаров являлись сотовый мед, ржаная, крупитчатая и пеклеванная мука, а также гречневая крупа, овес, сало, пенька и мыло [9, д. 1, л. 18]. Ливенский краевед Ю.И. Бондарев отмечает также массовый вывоз на продажу мяса, масла, яиц, кожи и щетины [6, с. 145].

Вот почему неоднократно обращавшимся к руководству страны Ливенским предпринимателям удалось добиться только рассмотрения Комитетом железных дорог 21 марта 1869 г. возможности строительства ради дешевизны узкоколейной ветки [7].

Таким образом, ливенские предприниматели выступили одними из инициаторов строительства узкоколеек в России, что, вне всякого сомнения, нашло отражение и в целях поездки членов Императорской Российской технической комиссии в 1870 г. в Великобританию для знакомства с работой местных узкоколеек.

17 февраля 1870 г. для движения была открыта Орловско-Грязская железная дорога. К тому моменту в министерстве путей сообщения приняли решение, что Ливенская узкоколейка будет проложена от начавшей действовать станции Верховье. Проектировщики установили ширину колеи 3,5 фута (1067 мм). Строительство было сдано одному из «железнодорожных королей» С.С. Полякову, который создал акционерное общество с уставным капиталом в 10 млн руб.

Строительство было начато в 1870 г. и продолжалось около года. Экономия средств была достигнута не только за счет меньшего, чем на железных дорогах со стандартной шириной колеи, объема земляных работ, но и за счет выбора места строительства при максимально возможном обходе оврагов и возвышенностей [7].

На протяжении восьми верст дорога была проложена по территории Новосильского уезда Тульской губернии, на территории которой располагалась и станция Верховье. Остальные 49 верст главного пути были на территории Орловской губернии. Общая же длина пути составляла 56,92 версты, а вместе с разъездами – 66,22 версты.

Стоимость строительства версты линии составляла 26 тыс. руб. Единственная река, которую пересекала Ливенская узкоколейка (на 31-й версте, рядом со станцией Русский Брод), была Любовша. Деревянный мост через реку был сделан в два пролета. В общей же сложности под строительство было отчуждено 204 десятины земли.

В строительстве дороги принял участие инженер-изобретатель К.Э. Шуберский. Назначенный членом Управления по постройке дороги в 1870 г., он применил на линии целый ряд своих изобретений: особую безопасную систему сцепки вагонов, новый тип товарного вагона грузоподъемностью пять тонн, особые смазочные коробки, буфера, спальные вагоны и прочие технические новшества.

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 г. 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.

Нужно отметить, что, несмотря на государственный контроль за Ливенской железной дорогой, вопрос компенсаций за отчужденные под линию земли решался долго. По видимому, строителями изначально не только с крестьянами, но и с дворянами не заключались предварительные договора об отводе земель.

Данных об эксплуатации Ливенской узкоколейки сохранилось немного. Согласно документам, в 1880 г. на содержание путей, мостов и зданий было затрачено 168150 руб. [9, д. 13, л. 8], в 1881 г. – 123020 руб. [9, д. 13, л. 16].

На Ливенской железной дороге были уложены облегченные рельсы английского завода Блэйн [9, д. 5, л. 89] весом 16,7 фунтов на погонный фут [9, д. 5, л. 68]. Для сравнения, на Орловско-Грязской линии применялись рельсы весом 20 и 21,75 фунтов на погонный фут.

Примечательно, что 29 июля 1872 г., спустя полтора года после начала работы

Ливенской узкоколейки, из Красноярска от военного инженера полковника Клиндера поступила просьба 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 [9, д. 5, л. 369].

Теперь рассмотрим вопрос, какой подвижной состав эксплуатировался на Ливенской узкоколейной железной дороге. И локомотивы, и вагоны были приобретены за счет казны.

В ответ на запрос техническо-инспекторского комитета в 1871 г. Ливенская дорога сообщала, что на дороге эксплуатируется семь паровозов, шесть вагонов, разделенных на I и II классы, десять вагонов III класса и один семейный. Кроме того, числилось четыре багажных вагона, четыре багажных вагона с почтовыми отделениями, один крытый товарный вагон, 80 платформ, 25 полувагонов, два вагона для перевозки рассыпного зерна, а также 20 удлиненных платформ [9, д. 5, л. 68].

К 1873 г. число крытых вагонов увеличилось уже до 28, полувагонов стало 50, появилось также 28 «решеток» для перевозки скота и 28 фургонов [9, д. 8, л. 126]. На содержание подвижного состава в 1880 г. было потрачено 46048 руб., в 1881 – 46692 руб. [9, д. 13, л. 8, 16]. Отметим, что сумма годовых затрат на обслуживание вагонов менялась крайне незначительно, что связано с относительной стабильностью расходов на ремонт, смазку вагонов, а также на замену их запасных частей.

Тяговый подвижной состав Ливенской узкоколейки был представлен пятью сочлененными паровозами системы Ферли (Англия) и двумя паровозами завода Китсон (Англия). Для их обслуживания в Верховье и Ливнах было построено два депо.

Поставленным на Ливенскую узкоколейку сочлененным локомотивам присвоили собственные имена: «Река Любовша», «Ливны», «Верховье», «Русский Брод», «Роберт Ферли». Соответственно, паровозы завода Китсон получили названия «Здоровец» и «Бобровка». Это было достаточно распространенной практикой на линиях с малым

числом паровозов, особенно в случаях, когда та или иная железная дорога только начинала работу.

В отчете за 1872 г. отмечается, что общий пробег паровозов за указанный период составил: с вагонами 83147 верст, без вагонов – 1140 верст, при маневрах – 11289 верст [9, д. 8, л. 129-130].

В документах, хранящихся в Государственном архиве Орловской области отмечается, что на содержание паровозов в 1880 г. было затрачено 71119 руб., в 1881 – уже 88142 руб. Это связано, в первую очередь, с увеличением объемов перевозки пассажиров и грузов [9, д. 13, л. 8, 16].

В нашем распоряжении имеется подробное описание пассажирских вагонов. Все они были заказаны на заводе Эрвара в Бельгии [9, д. 5, л. 344-345]. 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 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 дверьми.

Отопление вагонов всех классов в холодное время года осуществлялось древесным углем. Вентиляция производилась за счет специальных вентиляторов, помещенных в потолок вагонного кузова. По отзывам кондукторов, вагонные отопительные печи были не только просты в управлении, но и не чадили.

До наших дней дошло два расписания движения поездов по Ливенской узкоколейной железной дороге – за 1879 и 1897 гг. Оба они были приведены в «Путеводителях по Российским железным дорогам и пароходным сообщениям».

Важно, что уже на начальном этапе формирования железнодорожной сети Орловской губернии была введена практика согласования графиков движения пассажирских поездов с целью обеспечения максимального удобства для пассажиров: движение пассажирского поезда на Ливенской узкоколейной железной дороге было хорошо согласовано с расписанием пассажирского поезда Орлов-

ско-Грязской железной дороги и ориентировано на него.

Так, пассажирский поезд № 5 Орловско-Грязской железной дороги прибывал в Верховье из Орла в 16.05, а № 6 из Грязей – в 16.15. У граждан было не менее получаса для пересадки из поезда в поезд.

В Адрес-календаре Орловской губернии на 1893/94 академический год приведено расписание пассажирского поезда № 3 Верховье-Ливны. Он отправлялся из Верховья в 15.50, прибывал в Бобровку в 18.25, в Русский Брод – в 19.03, в Здоровец – в 19.58, в Ливны – в 20.35 [13].

В отличие от расписания 1879 г. по узкоколейке курсировало уже минимум два товаропассажирских состава. Движение поездов было ориентировано теперь не только на дневное, но и на вечернее и ночное время.

При этом, как и в 1879 г., была сохранена система удобных пересадок из поезда в поезд на узловой станции Верховье. К сожалению, в данном расписании не указаны номера четырех поездов, курсировавших между Орлом и Грязями. Вместе с тем пассажирам, как в конце 1870-х гг., давалось не менее получаса на пересадку из поезда в поезд.

К сожалению, мы не имеем возможности проследить динамику изменения цен на проезд в поездах Ливенской узкоколейной железной дороги. Стоимость проезда в вагонах II класса определялась умножением цены билета в вагоне III класса на коэффициент 1,95, а в вагонах I класса – соответствующим умножением стоимости проезда в вагоне III класса на коэффициент 2,61.

На Ливенской узкоколейке не существовало установленных нормативно-правовыми актами систем скидок на льготный проезд. Рассмотрение вопросов подобного характера являлось прерогативой начальника дороги.

Общее число перевезенных граждан в 1871 г. составило во всех классах 24088 человек. В 1872 г. в I классе по Ливенской дороге проехало 382 человека, во II – 4644, в III – 30364. Военных воспользовалось данной линией, включая две тысячи призывников, 2216 человек. В общей сложности число пассажиров составило 35390 человек, что на 11302 больше, чем в 1871 г. Как свидетельствуют цифры, год от года число пассажиров, за исключением 1879 г., увеличивалось. Ва-

ловый сбор с пассажиров в 1879 г. составил 23603 руб. 93 коп.

К сожалению, данных об объемах перевозок грузов практически нет. Известно только, что в 1871 г. ливенская дорога обеспечила транспортировку 2580273 пудов грузов, в 1872 – 3958300 пудов [9, д. 8, л. 129-130].

В перевозках грузов и пассажиров Ливенская железная дорога с первых же дней столкнулась с проблемой передачи грузов с одной линии на другую на узловой станции Верховье.

Частичное решение проблемы было найдено только 8 октября 1879 г., когда из казны указом императора Александра II стали ежегодно выделять по 30 тыс. руб. для уплаты за перевозку ливенских грузов по другим линиям [9, д. 10, л. 28]. Передаточные деньги регулярно вносились в смету расходов по эксплуатации линии вплоть до ее перешивки на стандартную ширину в 1898 г.

Несмотря на то, что рассмотренная линия была постоянно загружена, она оставалась убыточной. При плане расходов на 1881 г. в 311694 руб. плановый доход должен был составить только 251240 руб. [9, д. 8, л. 154].

Единственным путем повышения доходности узкоколейки должно было стать ее продление с целью обеспечения обмена товарами между удаленными друг от друга регионами. Именно на этом в 1890-е гг. настаивали ливенские предприниматели, написавшие обращение в правительство с просьбой продлить данную узкоколейную ветку до Калуги. Однако инициатива ливенцев не нашла одобрения. Линия, существовавшая на государственные дотации, не могла претендовать на еще большие затраты.

Между тем предложенный вариант продления Ливенской дороги до Калуги был весьма интересен: от Верховья на север уходила также узкоколейная ветка протяженностью 254 версты. Предполагалось построить на этой линии 14 станций [7]. Будь эта линия построена, возможно, она способствовала бы обмену калужской древесины на ливенское зерно.

К 1890-м гг. на железных дорогах страны усилилась концентрация капитала путем поглощения небольших и низкодоходных линий более прибыльными, началось создание крупных капиталистических железнодорожных объединений. Этот процесс был отнюдь

не хаотичным. Дело в том, что, неся огромные убытки по гарантии многих бездоходных частных дорог и не усматривая, с другой стороны, оснований ждать особых выгод от казенной эксплуатации, правительство остановилось на мысли использовать в интересах расширения сети и увеличения доходности ее те из существующих железнодорожных обществ, которые сумели поставить находящиеся во владении их дороги на должную высоту. Образование Общества Юго-Восточных железных дорог как раз и явилось результатом нового направления русской железнодорожной политики в начале 1890-х гг. под влиянием С.Ю. Витте.

Одновременно в России с началом царствования императора Александра III важнейшей стратегической линией государства стал выкуп в казну частных линий. Так, 1 января 1892 г. казенной стала Орловско-Грязская железная дорога, 31 октября 1893 г. – Московско-Курская, а с 1 февраля 1894 г. в казенное ведение перешла Орловско-Витебская линия.

Образование Общества Юго-Восточных железных дорог связано, в т. ч., с преобразованием Общества Грязе-Царицынской железной дороги. 4 марта 1893 г. оно обратилось к министрам путей сообщения и финансов с ходатайством о слиянии Грязе-Царицынской железной дороги с Козлово-Воронежско-Ростовской путем обмена акций этой дороги на негарантированные акции вновь организуемого Общества Юго-Восточных железных дорог [14].

По соглашению МПС, Министерства финансов и государственного контролера было принято решение утвердить «с некоторыми исправлениями» устав Общества Юго-Восточных железных дорог, сдать ему в аренду Орловско-Грязскую железную дорогу и Ливенскую узкоколейку до 1 января 1906 г. за ежегодную арендную плату 1,5 млн руб. При этом правительство получило право изъять Орловско-Грязскую и Ливенскую дороги из арендного владения лишь при одновременном выкупе прочих дорог общества [15].

Впрочем, первоначальные ожидания о выводе Юго-Восточных железных дорог на безубыточный уровень не оправдались. Ряд неурожаев, общий экономический кризис, чрезмерное расширение строительных операций, больше рассчитанных на прилив но-

вых средств из казны, чем на будущие доходы от сооружаемых линий, – все это привело к оскудению некогда благонадежных обществ. Правительство вынуждено было ежегодно выплачивать значительные суммы (по гарантии) на покрытие обязательных платежей Общества Юго-Восточных железных дорог.

В 1902 г. Общество Юго-Восточных железных дорог имело чистый доход 11 млн 182 тыс. 100 руб. Этого чистого дохода не хватало на покрытие обязательных платежей по процентам (на облигационные займы) и по аренде Орловско-Грязской линии, составивших в общем сумму 12 млн 272 тыс. руб.

Именно стремление правительства сократить убыточность Юго-Восточных железных дорог привело, в конечном счете, к тому, что Ливенская узкоколейка с 1 января 1897 г. перешла в аренду до 24 декабря 1955 г. [10, с. 24] образованной в марте 1895 г. Московско-Киево-Воронежской железной дороги – частной железнодорожной линии, мощного кустового железнодорожного образования.

Одновременно с арендой Ливенской узкоколейки обществу Московско-Киево-Воронежской железной дороги предписывалось 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 близ села Колпны.

По этому прошению «Высочайшим утверждением» от 7 июня 1895 г. 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 тыс. руб., при условии перестройки ее в ширококолейную, и постройка ветви до Мармыжей протяженностью 60 верст (последняя была сдана в эксплуатацию в ноябре 1898 г.). 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 являют собой образцы стиля именно Московско-Киево-Воронежской железной дороги [10, с. 24].

С переходом Ливенской узкоколейки к новому владельцу практически сразу же бы-

ло принято решение о выравнивании ширины колеи до ее стандартного размера.

В 1898 г. Ливенская узкоколейная железная дорога была заменена железнодорожной линией широкой колеи, пролежавшей по тому же направлению, на большинстве участков – по той же насыпи. Подвижной состав был передан на узкоколейную железную дорогу Охочевка-Колпны, которая была построена Обществом Московско-Киево-Воронежской железной дороги и открыта для движения 13 сентября 1899 г.

Ответ на вопрос, почему было принято решение о перешивке колеи, однозначен. Прежде всего, не только новому владельцу, но и государству было необходимо формирование единой, унифицированной железнодорожной сети с целью исключения перегрузки товаров и пересадки пассажиров. Эта потребность носила как социально-экономический, так и военно-стратегический характер.

1. *Москвалев Л.А.* Наши узкоколейные паровозы. М., 1997.
2. *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975.
3. *Боланишко С.* История узкоколейных железных дорог. URL: http://sbchf.narod.ru/ujd_ist.html. Загл. с экрана.
4. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб., 1994.

5. *Ковалев Ф.В.* Ливны. Тула, 1991.
6. *Рыжский Г.В.* Ливенские были. Орел, 1997.
7. Ливенская газета. 1993. 28 апр., 25 июня.
8. Орловская правда. 2006. 19 июля.
9. ГАОО (Гос. арх. Орловской области). Ф. 986.
10. *Шаненков М.А., Кондратенко А.И.* Орловские магистрали. История строительства и первых десятилетий эксплуатации железных дорог региона. Орел, 2006.
11. *Шаненков М.А.* Ливенская узкоколейка. М., 2008.
12. *Попов В.М.* Стальной меридиан. Воронеж, 2001. С. 17.
13. Адрес-календарь Орловской губернии на 1893–1894 академический год. Орел, 1893. С. 82-83.
14. Молодость столетней магистрали / под ред. А.В. Охремчика. Воронеж, 1966. С. 27-28.
15. Юго-Восточные железные дороги. URL: <http://www.vehi.net/brokgauz/all/120/120840.shtml>. Загл. с экрана.

Поступила в редакцию 6.07.2009 г.

Shanenkova M.A. Livenskaya narrow-gauge railway as the first experience of construction of narrow track roads in Russia. "Livenskaya" gauge was the first narrow-gauge line in Russia for general use. It was put into operation on April, 15th in 1871. The article examines the premises of appearance of narrow-gauge lines in our country, different aspects of operating the Livenskaya line and the reasons for altering it into the standard width.

Key words: Livenskaya; narrow-gauge; Orlovskaya; gauge; road.

УДК [94:316.343.33:342.545]"18/19"

ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ДУХОВНОГО СОСЛОВИЯ В РОССИИ В XIX – НАЧАЛЕ XX в.¹

© М.И. Лавицкая

Статья посвящена изучению правового положения духовного сословия в России в XIX – начале XX в. Предметом исследования являются способы приобретения сословного статуса, права и привилегии духовенства.

Ключевые слова: сословия; духовенство; правовое положение.

В XIX и начале XX столетия история церкви и духовенства в интересующий нас период привлекала большое внимание [1–4]. Основанные на анализе российского законо-

дательства и обширных фактических данных эти работы содержат подробную и, на наш взгляд, вполне сбалансированную картину истории православного духовенства. Однако в советское время эта литература была во многом забыта. Правда, духовенству уделя-

¹ Статья подготовлена при поддержке РГНФ (проект № 07-01-00188а).