

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ КАЛУЖСКОЙ ГУБЕРНИИ В XIX ВЕКЕ

Семушкин Д.А.

г. Калуга, МБОУ «СОШ № 15», 9 класс

Руководитель: Гусева Г.В., г. Калуга, МБОУ «СОШ № 15», учитель истории и обществознания

Данная статья является реферативным изложением основной работы. Полный текст научной работы, приложения, иллюстрации и иные дополнительные материалы доступны на сайте VI Международного конкурса научно-исследовательских и творческих работ учащихся «Старт в науке» по ссылке: <https://school-science.ru/6/5/36913>.

Мне нравится путешествовать по России. Мы с родителями побывали во многих городах нашей страны: Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Казань, Воронеж, Ростов-на-Дону, Тула и других. Наши поездки осуществлялись как на автомобиле, так и по железной дороге.

Бывая в этих городах, являющихся, как и Калуга, крупными административными центрами, я заметил, что в отличие от Калуги, они являются также и крупными железнодорожными узлами. Для меня обозначилась проблема: могла ли Калуга стать крупным железнодорожным узлом. Я решил исследовать данный вопрос.

Цель работы: проанализировав проекты строительства железных дорог через Калугу и губернию в XIX веке, выявить связи между развитием сети железнодорожного транспорта и развитием региона в целом.

Для достижения цели сформулированы задачи исследования:

- ознакомиться с материалами, рассказывающими о начале строительства железных дорог в России, о прохождении основных железнодорожных магистралей;
- собрать сведения о планах строительства железных дорог через Калугу и Калужскую губернию во второй половине XIX века;
- составить карту железных дорог, проложенных через губернию и запланированных, но так и не прошедших по ней;
- выявить причины, повлиявшие на то, что губернский центр остался в стороне от основных железнодорожных линий;
- установить влияние железнодорожного сообщения на развитие губернии в XIX веке;
- проанализировать полученные данные.

Для решения поставленных задач были использованы литературные источники, материалы Государственного архива Калужской области и электронный фонд Российской государственной библиотеки.

Для выполнения данной работы был использован метод анализа и синтеза данных, полученных из литературных источников и архивных документов.

Актуальность темы определяется памятной датой российской истории: 11 ноября – торжественное открытие первой в России железной дороги от Санкт-Петербурга до Павловска, положившей начало строительству в России сети железных дорог. К тому же в 2018 году исполнилось 15 лет ОАО «Российские железные дороги». В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 18.09.2003 г. № 585 1 октября 2003 года ОАО «РЖД» начало свою работу.

Также в конце 2017 года состоялось подписание Соглашения о сотрудничестве между Московской железной дорогой и Губернатором Калужской области о развитии железнодорожной инфраструктуры региона на 2018 – 2020 годы.

Становление и развитие сети железных дорог на территории Калужской губернии в XIX веке

1. Строительство первой железной дороги в России

27 сентября 1825 года между городами Стоктон и Дарлингтон паровоз «Локомотив» провел состав из 34 вагонов, включая 28 вагонов с 400 пассажирами. Так началась история железнодорожного сообщения.

Первой железнодорожной линией в России стала Царскосельская железная дорога, строителем которой был известный инженер Франц Антон фон Герстнер. Указ о строительстве дороги был обнародован 15 апреля 1836 года, тогда же опубликовали положение и устав дороги. 27 сентября началось движение по дороге на конной тяге, и только 6 ноября поезд провел паровоз. Официальное же открытие состоялось 30 октября (11 ноября) 1837 года (Приложение 1).

Иногда дорогу пренебрежительно называли «увеселительной», но это неправильное мнение. Как отмечалось на торжественном собрании Императорского русского технического общества, посвященном 50-летию начала строительства рельсовых путей сообщения в России: «Царскосельская железная дорога в отношении ее общего значения для сети русских железных дорог и по той цели, которая имела в виду при разрешении ее сооружения, справедливо будет рассматриваться подобно достопамятным потешным и ботика императора Петра I, давшим России славные и победоносные гвардию, армию и флот» [3, С. 44].

Следующей железной дорогой в России стала железная дорога, связавшая между собой Москву и Санкт-Петербург, строительство которой началось 1 августа 1842 года. Движение поездов открылось 1 ноября 1851 года отправлением в 11 часов 15 минут первого поезда, который через 21 час 45 минут благополучно прибыл в Москву.

Вслед за строительством магистрали Санкт-Петербург – Москва появляются проекты других линий, а позднее и первые планы создания сети железных дорог России.

К сожалению, эти планы обходили стороной Калужскую губернию.

2. В стороне от главных магистралей

На территории Калужской губернии имелись десятки промышленных предприятий как мелких, так и крупных. Не вызывает сомнения, что для их работы требовалась связь и с поставщиками сырья, и с потребителями готовой продукции.

Некоторые предприятия имели небольшие рельсовые пути с ручной или конной тягой. Однако, жители губернии, купцы и предприниматели надеялись на приход настоящей железной дороги, которая связала бы губернский центр, прежде всего с Москвой, Санкт-Петербургом, а в последствие с другими важнейшими пунктами Российской Империи.

В начале 1860-х годов заговорили о предполагаемом строительстве железной дороги из Москвы к Черному морю. Пройти она должна была через города Серпухов, Калуга, Белёв и Орёл. В тоже время возник ещё один проект железной дороги, теперь уже к Балтийскому морю, идти она должна была через Юхнов, Дорогобуж и Смоленск. Именно такие проекты Правительства наиболее полно удовлетворяли бы потребности в железнодорожном сообщении всей страны, ну и без сомнения и Калужской губернии. А если бы реализовался проект примыкания к последней ещё одной магистрали, которая шла бы через Лихвин, Калугу, Одо-

ев, Крапивну, Богородицк, Ефремов, Лебедянь, Козлов и далее к берегам Волги, то Калужская губерния оказалась бы в идеальном транспортном положении (Приложение 2).

Однако мечтам этим осуществиться было не дано. Все три описанные дороги прошли, минуя Калужскую губернию.

Обход Калуги большими железнодорожными путями сыграл отрицательно для торгово-промышленного развития региона в то время, когда это могло стимулировать развитие экономических связей.

Да и ставки на судоходство не оправдались – Ока обмелела.

Благодаря проложенным дорогам, образовались новые, более бойкие торговые и промышленные центры, имеющие прямое сообщение по магистральным путям.

Связи же Калужской губернии фактически сократились до соседних губерний.

3. Проект по вхождению в концессию на Орловско – Витебскую железную дорогу

Начались лихорадочные поиски выхода из создавшегося положения.

24 марта 1867 года Министерством Путей Сообщения была утверждена концессия на земскую Орловско – Витебскую железную дорогу. 7 июля 1868 года Калужское Губернское земство заключило договор с Действительным Статским Советником А.А. Рябининым «об устройстве железной дороги от города Калуги в одну сторону до Серпухова и в другую сторону до Брянска, или другого пункта между Брянском и Рославлем пункта на Орловско-Витебской железной дороге, 5% правительственной гарантией и с принятием земством на себя 1% гарантии Правительства и ходатайства о Высочайше утвержденной концессии» [3, Д.7. Л.28, 62] (Приложение 3.1), уполномоченными по этому делу выбрали гласных Д.М. Дестрема и В.Т. Тимофеева [3, Д.7. Л.58].

Действия губернских земских властей, вызвали протесты в уездных земствах. Одни из них, выражали протест в связи с тем, что предлагавшиеся железные дороги миновали их уезд, другие, настаивали на том, что эти дороги не могут быть доходными. Третьи же считали, что уж если есть лишние деньги у губернского земства, лучше потратить их на развитие народного образования и строительство больниц [3, Д.8. Л.247–251, 269–271].

Однако уполномоченные от губернского земства, оказавшиеся рьяными сторонниками железнодорожного строительства, продолжали настаивать на продолжении работ и делали все от них возможное, чтобы опровергнуть протесты. Более того 7 дека-

бря 1868 года в своем докладе на очередном собрании В.Т. Тимофеев сообщил о том, что изыскания на участке от Серпухова до Калуги уже закончены. Правда, дальше этого дело не продвинулось.

Окончательную точку в проектах калужского земства поставил Комитет Министров, приостановивший выдачу разрешений на концессии с гарантией от земства.

4. Проект Ливны – Калуга

Через некоторое время возник ещё один проект железной дороги: Ливны – Калуга. Его появление было связано с началом строительства в 1870 году первой российской узкоколейной железной дороги общего пользования Верховье – Ливны. Грузовое движение по этой дороге было открыто 15 (28) апреля 1871 года, а через два дня началось курсирование и пассажирских поездов. Естественным продолжением этой дороги, должна была стать линия до Калуги (Приложение 3.2).

В августе 1870 года, то есть ещё до завершения строительства дороги Верховье – Ливны, последовало Высочайшее разрешение генерал-лейтенанту Н.Н. Сухотину провести изыскания по предполагаемой трассе Ливенско-Калужской железной дороги [3, Ф.213. Оп.1. Д.20. Л.65]. По результатам изысканий началась подготовка проекта строительства. Длина линии составила бы 245 верст, объем перевозок грузов планировался не менее 80 000 000 пудов в обе стороны. По расчетам автора проекта дорога должна была приносить доход не менее 10 000 рублей с версты.

Необходимость строительства линии обуславливалась тем, что Калужская губерния обладала большими запасами леса и угля, испытывая в то же время постоянную нужду в хлебе, который был в избытке в Ливнах. Доставка этих грузов гужевым транспортом обходилась очень дорого и была продолжительна по времени.

Результаты своих изысканий Н.Н. Сухотин направил в земские собрания Тульской и Калужской губерний. После проверки результатов изысканий земства проект поддержали, «сознавая огромную пользу и нужду для своего края в продолжении проектируемой железной дороги, единогласно (500 подписей), постановили: ходатайствовать пред Правительством о продолжении железного пути от Ливен до Калуги, избрав, вместе с тем, единогласно, генерал – лейтенанта Сухотина своим уполномоченным и представителем для осуществления упомянутого предприятия» [3, Д.20. Л.67–68]. Кроме основной своей функции, дорога эта стала бы пита-

тельной ветвью для пересекавших ее магистральных железных дорог.

Но, Ливенско-Калужская узкоколейная железная дорога так и не была построена. Неудачный опыт строительства первых в России узкоколейных железных дорог показал, что экономия средств на их строительство впоследствии приводила к росту расходов на эксплуатацию, прежде всего из-за неизбежной перегрузки товаров из вагонов одной колеи в вагоны другой в пунктах примыкания.

5. Рязско-Вяземская железная дорога

Оставалась надежда на строительство железной дороги от Скопина до Вязьмы, через Тулу и Калугу [3, Д.20. Л.58]. Эта дорога была включена в проект сети 1870 года как существенное звено огромной железнодорожной магистрали от Оренбурга до Балтийского моря. Западные участки магистрали уже были построены, Скопинско-Вяземская железная дорога (в будущем Рязско-Вяземская железная дорога), только предполагалась к строительству.

За строительство дороги разгорелась не совсем честная борьба. Конкуренты в лице Председателя Тульской губернской земской управы Торопчанинова, поручика князя Друцкого-Соколяницкого с купцом Главдилиным и другие пытались дискредитировать друг друга и главного претендента на получение концессии Коммерции Советника Абрама Моисеевича Варшавского, строившего участок Скопин – Рязск [3, Д.20. Л.60–62].

Однако, на заседаниях Комитета Министров 18 и 25 апреля 1872 года концессия на строительство и эксплуатацию Скопинско-Вяземской дороги была передана Обществу Скопинской железной дороги, то есть Варшавскому. После этого Устав Общества и заключение Комитета были Высочайше утверждены 28 апреля 1872 года. Строительство Скопинско-Вяземской железной дороги предоставлялось Обществу Скопинской железной дороги, с переименованием его в Общество Рязско – Вяземской железной дороги [3, Д.20. Л.83].

Протяженность дороги должна была составить 641,5 верст. На ней предполагалось построить 40 станций с расстоянием между ними 25 верст, между ними дополнительные площадки, на которых в случае роста движения, можно было бы построить дополнительные разъезды. Проектировались станционные здания, казармы, сторожевые дома, пакгаузы. В достаточном количестве был закуплен подвижной состав, в том числе и паровозы. Часть паровозов на дорогу поступило с завода С.И. Мальцова, нахо-

дившегося на территории Калужской губернии в селе Людиново.

Правильное движение поездов на всем протяжении Ряжско – Вяземской железной дороги открыли 15 декабря 1874 года [1, Л. 964]. Дорога прошла через губернию и ее центр (Приложение 5.1).

Ряжско-Вяземская дорога длительное время оставалась единственной железной дорогой проходившей через территорию Калужской губернии. Однако, Калуга, как город с большим торгово-промышленным прошлым, хотя и оказалась на железной дороге, но это был не железнодорожный «большак» как предполагалось ранее, а на всего лишь «проселок». Ряжско – Вяземская железная дорога одним концом упиралась в производительный хлебный район (Ряжск), а другим, сильно загнутым на северо-запад (Вязьма) – почти в воздух. Кроме того, дорога получилась слишком извилистой и длинной, что давало возможность другим конкурирующим дорогам обойти ее в смысле расстояний и лишить, таким образом, всякого серьезного транзитного значения. Дорога после открытия по ней движения получила характер дороги местного значения.

6. Мальцовская железная дорога

В тоже время уникальной дорогой появившейся вскоре после строительства Ряжско – Вяземской дороги, была узкоколейная Мальцовская железная дорога (Приложение 4). Прошла она по территории самого большого и удаленного от Калуги уезда – Жиздринского, а также по территории Брянского уезда Орловской губернии. Построил её известный русский предприниматель, Сергей Иванович Мальцов.

Начало работ по строительству собственной железной дороги было положено на собрании владельцев паев Мальцовского Промышленно-торгового Товарищества 14 апреля 1876 года. С докладом «Об устройстве железной дороги для перевозки тяжестей между заводами Товарищества» выступил С.И. Мальцов. Начало работ некоторое время тормозило отсутствие средств. Однако, Правление, в лице директора – распорядителя С.И. Мальцова, обратилось к Министру Финансов М.Х. Рейтерну с просьбой о предоставлении кредита. Был быстро получен ответ о том, что 500 000 рублей будут выданы под обеспечение собственных паев Мальцова. Можно приступать к строительству [4, Л.19–22].

Мальцов лично верхом на лошади объезжал все участки будущей дороги. Работами на отдельных участках руководили техники-практики из числа крестьян, единственным

дипломированным специалистом-железнодорожником был Семен Андреевич Хабаров, выпускник Рославльского железнодорожного училища.

Первая линия дороги от Сергиево – Радицкого вагоностроительного завода до крупнейшего завода Товарищества – Людиновского в 73 версты обошлись всего лишь в 560 767 рублей. 21 ноября 1877 года первый поезд прибыл в Людиново. И хотя полное движение началось только с апреля 1879 года, становилось ясно, что решение принято правильное. Железная дорога экономила значительные средства на перевозке и ускоряла доставку грузов.

Имея опыт строительства подвижного состава для железных дорог страны, Мальцов строит на своих заводах паровозы и вагоны для своей дороги. Причем узкоколейные паровозы на Людиновском заводе были построены впервые в России. Построенные паровозы оказались настолько надежными и ремонтпригодными [4, Л.37–38], что прослужили практически до перешивки дороги на широкую колею, то есть до середины 1920-х годов.

Постепенно железная дорога связала все основные центры мальцовских владений – заводы, фабрики, рудники, лесные дачи [2, Д.29. Л. 43]. Курсировали пассажирские и почтовые поезда, впервые в России появились, так называемые, «рабочие поезда» – главным назначением которых стала доставка рабочих из отдаленных сел и деревень на заводы и фабрики.

Строительство дороги стало достаточно заметным явлением в жизни нашей страны. Предприниматели и представители соседних губерний обращаются к Мальцову с просьбой о строительстве подобных железных дорог.

А вот в Калужской губернии эта дорога осталась практически незамеченной. Правда, гласный Калужского губернского собрания Коссов предложил на заседании 8 января 1881 года ходатайствовать перед Правительством о разрешении общественных работ по продолжению Мальцовской железной дороги до города Калуги.

Но предложение это поддержки не получило.

7. Линия Брянск – Москва

Развитие железнодорожной сети общего пользования на территории Калужской губернии продолжилось только в 1893 году, когда Общество Киево – Воронежской железной дороги получило разрешение на строительство линии Льгов – Брянск и задало целью получить собственный выход к Москве. Это Общество в те годы было

единственным среди железнодорожных предприятий в «частных доходах которого казна не принимала ещё участия; между тем оно работало вполне успешно» [9, С. 60].

Начиная реализацию этих проектов Общество Киево – Воронежской железной дороги преобразуется в Общество Московско – Киево – Воронежской железной дороги и принимает на себя ряд обязательств, в числе которых строительство на дополнительный облигационный капитал железнодорожной линии от станции Брянск на Калугу и далее до Москвы.

По мнению Министерства Финансов и Земледелия, а также Государственного Имущества необходимость линии Брянск – Москва была вызвана прежде всего местными нуждами, настоятельность коих вполне подтверждается значительным количеством вероятных местных грузов новой железной дороги (4 274 рубля на версту). К тому же дорога облегчила бы работу Московско – Курской железной дороги ввиду полного загромождения ее транзитным грузом, «и вместо того, чтобы строить второй путь на этой линии, для интересов страны гораздо более важно проложить для части ее транзита совершенно новую железную дорогу, по местности в ней нуждающейся» [9, С. 61–62].

Правильное движение поездов по линии началось 1 октября 1899 года.

Эта железная дорога значительно удешевила и ускорила перевозку грузов как внутри губернии, так и за ее пределы, немного оживив экономику. Несколько «омрачил праздник» для деловых кругов губернии факт, что крупнейшие центры губернии дорога обошла стороной (Приложение 5.2). В стороне от этой линии оказались Калуга и центр крупнейшего уезда губернии – город Жиздра, что очень расстроило местное купечество. Как и Калуга, Жиздра была соединена с Брянском – Московской линией лишь ветвью. Плата за передачу вагонов по этим ветвям была слишком высокой, что вызывало споры с руководством Общества.

8. Дорога Данков – Смоленск

В то же время на территории Калужской губернии строится ещё одна железная дорога [3, Д.78. Л.59–64].

В апреле 1897 года Министр Путей Сообщения и Министр Финансов представили в Соединенное Присутствие ходатайство одного из самых крупных и богатых железнодорожных предприятий страны – Общества Рязанско – Уральской железной дороги о строительстве линии Данков – Смоленск, дававшей возможность для Общества продвигать свои грузы к портам в Риге и Либаве. Новая железнодорожная линия проходила

ла через Калужскую губернию (Приложение 5.3).

Проект новой железной дороги был рассмотрен 13 мая 1897 года, а уже 21 мая Положение о предоставлении Обществу Рязанско – Уральской железной дороги права постройки и эксплуатации железной дороги от города Данкова до города Смоленска было Высочайше утверждено. Строительство шло быстро, и 21 декабря 1899 года этот участок был открыт, началось правильное движение поездов.

Эта дорога сыграла свою роль для некоторых городов губернии. Так небольшой, практически не имеющий промышленных предприятий город Спас-Деменск, становится городом железнодорожников. В нем начинает работать обратное паровозное депо и ряд более мелких предприятий обеспечивающих работу железной дороги, растет благосостояние простых людей. Тогда же в городе Сухиничи начинает формироваться крупный железнодорожный узел, и, как и в Спас-Деменске, популярной становится профессия железнодорожника.

Последним планом XIX века по строительству узкоколейной железной дороги Тула – Лихвин, небольшой участок которой прошел бы по территории Калужской губернии, суждено было реализовываться в следующем XX веке.

Заключение

Изучив полученные материалы и проанализировав их, можно сделать выводы:

- в XIX веке началось интенсивное строительство сети железных дорог в России, что привело к появлению новых торговых и промышленных центров;

- потеряв возможность примкнуть к крупным железнодорожным магистралям, ведущим к Черному и Балтийскому морю, губернские власти предприняли попытки войти в другие проекты;

- в конце 1874 году через Калужскую губернию прошла Рязанско-Вяземская железная дорога, долгое время остававшаяся единственной на территории губернии;

- неоцененным властями губернии стал передовой опыт С.И. Мальцова, создавшего железную дорогу, связавшую все основные центры его владений и приносящую доход его предприятиям, развитие которой могло бы привести к созданию сети внутреннего губернского железнодорожного сообщения;

- в конце XIX века, пройдя через Калужскую губернию, железнодорожные линии Брянск-Москва и Данков-Смоленск, хотя и оставили в стороне крупнейшие центры губернии, однако, дали возможность раз-

витию некоторых городов, например, Спас-Деменску и Сухиничи;

- созданная мною карта (Приложение 6) демонстрирует, что при своевременной активности властей губернии Калуга могла бы занимать центральное место в транспортном сообщении страны.

Развитие железнодорожного сообщения оказало очень большое значение на Калужскую губернию и ее центр. Благодаря новым путям по территории России, образовались новые центры торгово-промышленной деятельности, и экономическое взаимодействие районов всей страны получило совершенно другой вид. К сожалению, Калуга осталась в стороне от главных железных дорог. Строительство путей дало возможность развитию некоторых уездных городов (например, Спас-Деменск), но начала отмирать промышленность там, где она раньше была (пример – Калуга). Бывшие в прошлом «великие проходцы в чужие земли» калужские промышленники и предприниматели, очевидно, не успели приспособиться к новому стилю торгово-промышленной деятельности, а ставки на гужевой транспорт и судоходство не оправдались. В конце XIX века экономика губернии находилась в упадке.

Во время работы над темой для меня обозначилась новая проблема: какие факторы, помимо обхода Калуги крупными железнодорожными магистралями, оказали негативное влияние на экономику губернии конца XIX века, приведя ее к упадку. Размышление над ней станет предметом исследования моей следующей работы.

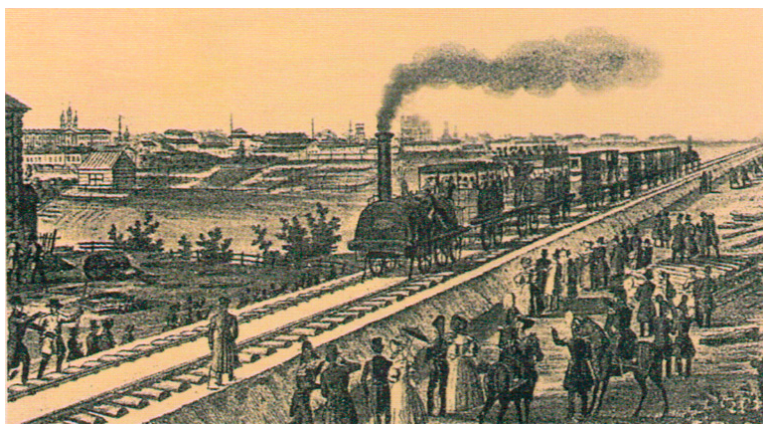
Список литературы

1. Калужские губернские ведомости №100, 18.12.1874 // Государственный архив Калужской области: Оп.4. Ед.хр.99.
2. Калужская губернская земская управа // ГАКО. Ф.58. Оп.2. Д.29.
3. Калужское губернское земское собрание // ГАКО. Ф.213. Оп.1.
4. Людиновский завод Мальцовского промышленно-торгового товарищества // ГАКО. Ф.915. Оп.1. Д.3.
5. Бауэр А.А. Крылатый семафор: сборник материалов по истории железной дороги и железнодорожного транспорта в Калужской области и сопредельных регионах. – Калуга: Полиграф-информ, 2010.
6. Красковский Е.Я., Уездин М.М. История железнодорожного транспорта России. Том.1: 1836–1917. – СПб. – М., 1994.
7. Левин Д.Ю. Развитие сети железных дорог России в XIX веке, Москва: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2014
8. Мирославский И.Я. Краткий очерк роли Рязско-Вяземской железной дороги в хозяйстве Калужской губернии: Памятная книжка Калужской губернии за 1885 год.
9. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк, составленный начальником отделения канцелярии Комитета министров Н.А. Кислинским, под главной редакцией статс-секретаря Куломзина. – Санкт-Петербург: Канцелярия Ком. министров, 1902. – <https://dlib.rsl.ru/viewer/01004170562#?page=1/>.
10. Свод постановлений Калужского губернского земского собрания за 40 лет, со 2 декабря 1865 года по 23 марта 1905 г. / Сост. А. Журавлев при участии А.М. Семенова, С.И. Гречанинова и др. лиц. – Калуга: тип. Губ. зем. упр., 1907. – <https://dlib.rsl.ru/viewer/01003740775#?page=1>.
11. Проекты и изыскания разных железных дорог, линий и ветвей // Российский государственный исторический архив. Электронный фонд. Ф. 350 Оп. 61. (1859–1925 гг.). – http://www.fgurgia.ru/old/showObject.do?object=27608476&viewMode=H_10610&link=1&page=4.

Приложения

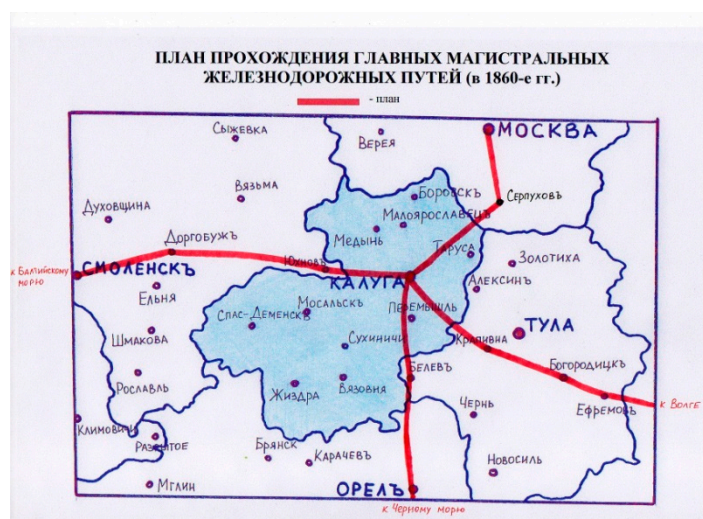
Приложение 1

Первая железная дорога в России



Официальное открытие первой железнодорожной линии в России (Царскосельской железной дороги), строителем которой был известный инженер Франц Антон фон Герстнер, состоялось 30 октября (11 ноября) 1837 года

В стороне от главных магистралей



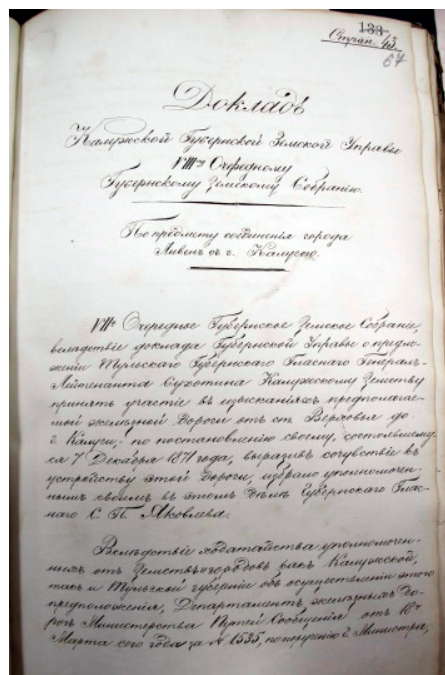
К сожалению, все планируемые дороги прошли, минуя Калужскую губернию.



Проекты Губернского земства

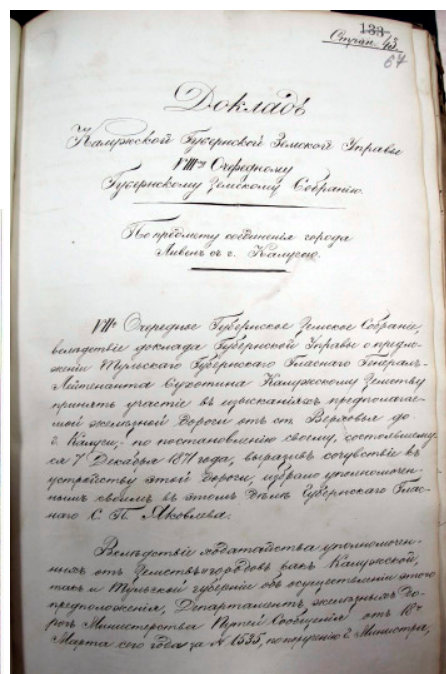
1. Проект по вхождению в концессию на Орловско-Витебскую железную дорогу.





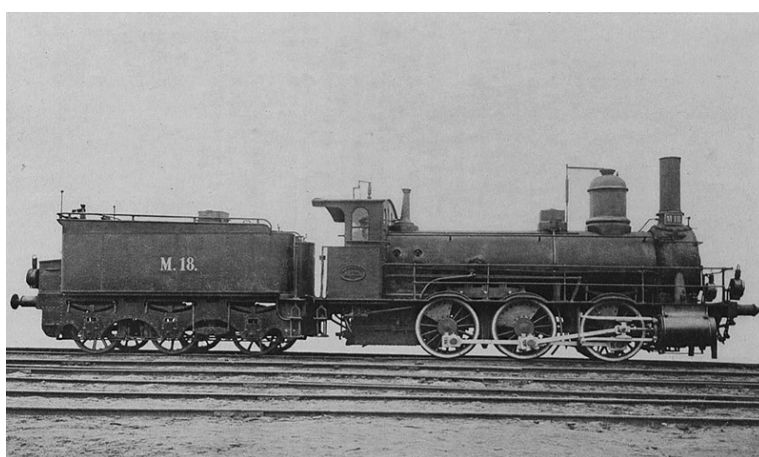
Проект калужского земства не осуществился, т.к. Комитет Министров приостановил выдачу разрешений на концессии с гарантией от земства.

2. Проект Ливны – Калуга



Ливенско – Калужская узкоколейная железная дорога так и не была построена ввиду неудачного опыта строительства узкоколейных железных дорог в России

Мальцовская железная дорога





Уникальной дорогой была узкоколейная Мальцовская железная дорога. Прошла она по территории самого большого и удаленного от Калуги уезда – Жиздринского, а также

по территории Брянского уезда Орловской губернии.

Построил её известный русский предприниматель, Сергей Иванович Мальцов.