

В. П. Иакинф

**Русско-Японская война
1904-1905 годы. Том 7. Тыл
действующей армии. Часть 2.
Пути сообщения. Средства
передвижений и сношений**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
В11

В. П. Иакинф
В11 Русско-Японская война 1904-1905 годы. Том 7. Тыл действующей армии. Часть 2. Пути сообщения. Средства передвижений и сношений / В. П. Иакинф – М.: Книга по Требованию, 2015. – 558 с.

ISBN 978-5-518-05318-2

Работа военно-исторической комиссии по описанию Русско-Японской войны.

ISBN 978-5-518-05318-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2015

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2015

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

	Стр.
№ 7 Докладъ начальника Штаба Главнокомандующаго. 3 декабря 1904 г. № 9106.	94
№ 8 Докладъ начальника военныхъ сообщений Маньчжурской арміи 30 мая 1904 г.	97
№ 9. Перечень телеграфныхъ линий Мукденской сѣти, построенныхъ съ сентября 1904 г. по день отступленія дѣйствующей арміи отъ Мукдена (24 февраля 1905 г.)	104
№ 10 Правила для опубликованія въ печати военныхъ извѣстій	105
№ 11. Перечень свѣдѣній, не подлежащихъ пропуску въ печать.	107
№ 12. Телеграмма изъ Петербурга 27 ноября 1904 г. Чансамутунъ Начальнику Штаба Главнокомандующаго.	108
№ 13. Правила для военныхъ корреспондентовъ, состоящихъ при русскихъ войскахъ (или крѣпостяхъ) на Дальнемъ Востокѣ.	110
№ 14. Дополненіе къ правиламъ для военныхъ корреспондентовъ, состоящихъ при русскихъ войскахъ (или крѣпостяхъ) на Дальнемъ Востокѣ.	114
№ 15. Правила для военныхъ корреспондентовъ, состоящихъ на театрѣ войны.	115
№ 16. „Вѣстникъ Маньчжурской Арміи“ № 12.	
№ 17. Перечень рекогносцировокъ, произведенныхъ офицерами генеральнаго штаба по распоряженію Штаба Маньчжурской арміи и Штаба Главнокомандующаго отъ начала кампаніи до отступленія отъ Мукдена.	119
№ 18. Норма выдачи топографическихъ картъ, выработанная штабомъ военнo-окружныхъ управленій Маньчжурской арміи.	125

ПРИМѢЧАНІЯ

1—28

КАРТОГРАФИЧЕСКІЯ ПРИЛОЖЕНІЯ

- № 1. Рельсовый путь, соединявшій дѣйствующую армію съ желѣзнодорожной сѣтью Европейской Россіи (масшт. 300 п 150 в. въ дюймѣ).
- № 2. Диаграмма усиленія пропускной способности жел. дорогъ, входившихъ въ составъ желѣзнодоро. коммуникаціонной линіи.
- № 3. Диаграмма поѣздовъ, ежедневно прибывавшихъ на головныя станціи и кривая опозданій.
- № 4. Ляоянская группа станцій и Хайченская вѣтвь.
- № 5. Мукденская группа станцій, Фушунская, Западная и Осадная вѣтви.
- № 6. Тѣлинская группа станцій.
- № 7. Гунчжулинская группа станцій и 2 вѣтви.
- № 8. Куанченцзская группа станцій.
- № 9. Яомынская группа станцій.
- № 10. Диаграммы средняго суточнаго прибытія поѣздовъ на ст. Маньчжурія.
- № 11. Диаграмма работы ст. Харбинъ съ 1 февраля 1904 г. по 30 сентября 1905 г.
- № 12. Диаграммы средняго суточнаго прибытія поѣздовъ на ст. Харбинъ.
- № 13. Диаграммы средняго суточнаго отправленія поѣздовъ изъ Харбина на югъ.
- № 14. Диаграммы степени охраненія жел. дорогъ.
- № 15. Водные пути Дальняго Востока (масшт. 200 в. въ дюймѣ).
- № 16. Схема Сибирскаго воднаго пути (масшт. 300 в. въ дюймѣ).
- № 17. Грунтовые пути, разработанные къ маю 1904 г. (масшт. 40 в. въ дюймѣ).
- № 18. Ляоянская сѣть грунтовыхъ дорогъ, разработанныхъ къ 22-му августа 1904 г. (схема).
- № 19. Мукденская сѣть грунтовыхъ дорогъ къ февралю 1905 г. (схема).
- № 20. Пути, намѣченные отъ фронта арміи въ тылъ (масшт. 10 в. въ дюймѣ)
- № 21. Сѣть грунтовыхъ дорогъ, разработанныхъ въ теченіе Сыпингайскаго періода кампаніи (схема).
- № 22. Сѣть грунтовыхъ дорогъ. разработанныхъ въ тыловомъ районѣ (схема).

- № 23. Мосты у Хайчена (масшт. 2 в. въ дюймѣ)
- № 24. Мосты на западномъ фронтѣ (масшт. 5 в. въ дюймѣ).
- № 25. Мосты у Каудлинтуня (масшт. 5 в. въ дюймѣ).
- № 26. Мосты у Ляояна (масшт. 5 в. въ дюймѣ).
- № 27. Мосты у Мукдена (масшт. 5 в. въ дюймѣ).
- № 28. Мосты на р.р. Сунгари и Лялинхэ (масшт. 25 в. въ дюймѣ).
- № 29. Конно-жельзныя дороги Ляоянской сѣти (масшт. 10 в. въ дюймѣ).
- № 30. Конно-жельзныя дороги Мукденской сѣти (масшт. 6 в. въ дюймѣ).
- № 31. Конно-жельзныя дороги въ Тыловомъ районѣ (схема).
- № 32. Конно-жельзныя дороги Сыпингайскаго района (масшт. 15 в. въ дюймѣ).
- № 33. Движеніе транспортовъ въ Ляоянскій періодъ (масшт. 20 в. въ дюймѣ).
- № 34. Движеніе транспортовъ въ періодъ расположенія арміи на р. Шахэ (масшт. 20 в. въ дюймѣ).
- № 35. Движеніе транспортовъ въ Сыпингайскій періодъ (масшт. 20 в. въ дюймѣ).
- № 36. Расположеніе армейскихъ транспортовъ къ 10-му ноября 1904 г. (масшт. 10 в. въ дюймѣ).
- № 37. Сѣть военныхъ дорогъ на театрѣ войны къ началу военныхъ дѣйствій (схема).
- № 38. Сѣть военныхъ дорогъ Ляоянскаго періода кампаніи (схема).
- № 39. Сѣть военныхъ дорогъ во время расположенія арміи подъ Мукденомъ (схема).
- № 40. Сѣть военныхъ дорогъ Сыпингайскаго періода кампаніи (схема).
- № 41. Сѣть этапныхъ линій, проектированныхъ въ районѣ общаго тыла (схема).
- № 42. Почтово-телеграфныя учрежденія къ началу кампаніи (схема).
- № 43. Ляоянская телеграфная сѣть (схема).
- № 44. Телеграфная сѣть арміи къ 1-му сентября 1904 г. (схема).
- № 45. Мукденская телеграфная сѣть къ 1-му февраля 1905 г. (схема).
- № 46. Телеграфная сѣть арміи къ 1-му марта 1905 г. (схема).
- № 47. Сыпингайская телеграфная сѣть къ 1-му сентября 1905 г. (схема).
- № 48. Телеграфная сѣть тыла къ концу кампаніи (схема).
- № 49. Районъ дѣйствій военнаго телеграфа въ окрестностяхъ Мукдена.
- № 50а. Радиографныя сообщенія армій къ 12-му июня 1905 г. (схема).
- № 50б. То же въ сентябрѣ 1905 г. (схема).
- № 51. Обмѣвъ почты къ началу кампаніи (схема).
- № 52. Обмѣвъ почты Ляоянскаго періода (схема).
- № 53. Обмѣвъ почты во время расположенія арміи на р. Шахэ (схема).
- № 54. Обмѣвъ почтъ Сыпингайскаго періода съ показаніемъ почтовыхъ конторъ, штабовъ армій, корпусовъ и отдѣльных отрядовъ (схема).
- № 55. Отчетная карта топографическихъ работъ, произведенныхъ на театрѣ войны до открытія военныхъ дѣйствій (масшт. 50 в. въ дюймѣ).
- № 56. Отчетная карта топографическихъ работъ Мукденскаго района (масшт. 50 в. въ дюймѣ).
- № 57. Сборный листъ 2-хъ верстной карты Мукденскаго района (масшт. 50 в. въ дюймѣ).
- № 58. Отчетная карта топографическихъ работъ Сыпингайскаго района (масшт. 50 в. въ дюймѣ).
- № 59. Отчетная карта топографическихъ работъ района общаго тыла (масшт. 80 в. въ дюймѣ).
- № 60. Сборный листъ двухверстной сѣмки съ обозначеніемъ времени исполненія (масшт. 50 в. въ дюймѣ).
- № 61. Сборный листъ двухверстной сѣмки съ обозначеніемъ времени изданія картъ (масшт. 50 в. въ дюймѣ).
- № 62. Сборный листъ двухверстной сѣмки съ обозначеніемъ времени сведенія сѣмокъ въ трапеціи (масшт. 50 в. въ дюймѣ).
- № 63. Схема распределенія участковъ для топографическихъ работъ между 1-й и 2-й Манчжурскими и Хабаровскою сѣмками (масшт. 50 в. въ дюймѣ).
- № 64. Отчетныя карты работъ, произведенныхъ въ Военно-Исторической Комиссиі.

ЧАСТЬ II.

Пути сообщения, служба транспортовъ и этаповъ, телеграфъ и почта.

ГЛАВА XI.

Желѣзные дороги.

Единственный рельсовый коммуникаціонный путь, съ перерывомъ на оз. Байкалѣ, связывалъ дѣйствующую армію съ основной базой ея — Европейской Россіей. Въ Сызрани, гдѣ этотъ путь примыкалъ къ европейской сѣти желѣзныхъ дорогъ, былъ начальный пунктъ его; въ Ляоянѣ, около котораго происходило развертываніе дѣйствующей арміи, — конечный, головной пунктъ.

Въ составъ рельсоваго пути входили (карт. прил. № 1): отъ Сызрани до Челябинска — Самаро-Златоустовская желѣзная дорога, протяженіемъ 1.057 вер., отъ Челябинска до Иркутска — Сибирская желѣзная дорога — 3.048 вер.; отъ Иркутска до Маньчжуріи два, разъединенныхъ озеромъ Байкаломъ, участка Забайкальской желѣзной дороги: отъ Иркутска до Байкала — 61 вер. и отъ Мысовой до Маньчжуріи — 1.120 вер.; отъ Маньчжуріи до Харбина — западное отдѣленіе Китайской Восточной желѣзной дороги — 876 вер. и отъ Харбина до Ляояна — южное отдѣленіе той же дороги — 562 версты.

Кругобайкальская дорога, которая должна была сомкнуть сплошной рельсовый путь, къ началу военныхъ дѣйствій была еще въ постройкѣ и окончаніе ея вчернѣ ожидалось лишь къ осени 1904 г. Протяженіе этой линіи было 244 версты. Такимъ образомъ, по включеніи ея, общая длина рельсоваго пути, связывавшаго головную желѣзнодорожную станцію дѣйствующей арміи съ базой, равнялась 6.968 верстамъ.

Изъ желѣзныхъ дорогъ, составляющихъ этотъ коммуникаціонный путь, только одна Самаро-Златоустовская могла быть названа старой, вполне устроенной дорогой, на прочихъ дорогахъ движеніе было

открыто сравнительно недавно. Китайскую Восточную же дорогу, хотя и съ открытымъ движеніемъ, нельзя было назвать законченной.

Сибирская желѣзная дорога. Сибирская дорога, начатая постройкой въ 1892 г., была открыта для движенія на всемъ протяженіи 28 марта 1899 г. ⁽¹⁾.

При сооруженіи Сибирской желѣзной дороги были приняты облегченныя техническія условія, по которымъ пропускная способность была опредѣлена всего въ 3 пары поѣздовъ въ виду того, что на дорогѣ ожидалось незначительное движеніе. Между тѣмъ, вскорѣ послѣ открытія западнаго участка дороги требованія на перевозки значительно превзошли первоначальныя предположенія. Намѣченъ былъ цѣлый рядъ мѣръ по усилению пропускной и провозной способности дороги. 11 февраля 1899 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе заключенія Особаго Совѣщанія ⁽²⁾ объ усиленіи магистрали до 7 паръ воинскихъ поѣздовъ, объ ускореніи движенія поѣздовъ, требующемъ замѣны легкихъ рельсовъ тяжелыми, о прочихъ техническихъ улучшеніяхъ пути ⁽³⁾ и, наконецъ, объ увеличеніи количества подвижнаго состава.

Для усиленія пропускной и провозной способности дороги былъ предположенъ срокъ въ 5 лѣтъ, для увеличенія скорости движенія— 8 лѣтъ. Дальнѣйшія мѣропріятія повели къ нѣкоторому сокращенію намѣченныхъ сроковъ, и лѣтомъ 1902 г. явилась возможность пропускать между Челябинскомъ и Иркутскомъ 9 паръ поѣздовъ всѣхъ наименованій, что далеко еще не соответствовало заданію въ 7 воинскихъ паръ.

Въ началѣ 1904 г. по зимнему росписанію на 1903—1904 г. Сибирская дорога могла пропускать слѣдующее число сквозныхъ поѣздовъ:

1) скорыхъ (четыре раза въ недѣлю), пассажирскихъ и почтово-пассажирскихъ	4 пары
2) воинскихъ	1 „
3) товарныхъ ускоренныхъ	1 „
4) товарныхъ	3 „

Итого 9 паръ

Эти поѣзда, за выдѣленіемъ части ихъ для хозяйственныхъ грузовъ самой дороги, могли быть использованы для воинскаго движенія.

Составъ поѣздовъ на болѣе трудныхъ горныхъ участкахъ по техническимъ условіямъ опредѣлялся не свыше 24 груженыхъ единицъ ⁽⁴⁾.

На военное время для Сибирской дороги имѣлся выработанный въ 1903 г. максимальный воинскій графикъ, рассчитанный на открытіе промежуточныхъ разъѣздовъ.

Этотъ графикъ заключалъ въ себѣ:

1) сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ	7 парь
2) скорыхъ поѣздовъ	1 „
3) почтовыхъ	1 „
4) товаро-пассажирскихъ	1 „

Итого. 10 парь.

Составъ грузовыхъ воинскихъ поѣздовъ также опредѣлялся нормою въ 24 грузеныхъ единицы, нормою же для войсковыхъ, болѣе легкихъ по нагрузкѣ, поѣздовъ былъ 35-вагонный составъ.

Изъ семи воинскихъ поѣздовъ, нанесенныхъ на графикъ, подѣ воинскія перевозки, согласно общихъ правилъ, признавалось возможнымъ фактически занимать не свыше 4—5 поѣздовъ, въ виду необходимости имѣть хозяйственные поѣзда, рабочіе поѣзда подѣ перевозку матеріаловъ для дальнѣйшаго усиленія дороги и, кромѣ того, свободныя расписанія для урегулированія движенія (факультативъ).

Намѣченное усиленіе Сибирской дороги до 7 фактическихъ воинскихъ парь по плану работъ въ связи съ аналогичнымъ усиленіемъ Забайкальской дороги должно было закончиться лишь въ началѣ 1905 г. ⁽⁵⁾.

Открытіе военныхъ дѣйствій заставило поспѣшить съ осуществленіемъ этой мѣры.

Въ особыхъ совѣщаніяхъ, собранныхъ по Высочайшему повелѣнію въ январѣ 1904 г. ⁽⁶⁾ по вопросу объ усиленіи Сибирской магистрали для военныхъ надобностей и о потребностяхъ Китайской Восточной жел. д., о чемъ будетъ еще упомянуто ниже, было, между прочимъ, выяснено, что при необходимости сохраненія на Сибирской дорогѣ одновременно коммерческаго и хозяйственнаго движенія въ размѣрѣ, хотя бы только достаточномъ для удовлетворенія самыхъ настоятельныхъ потребностей населенія Сибири и для развозки матеріала, нужнаго для развитія какъ Сибирской, такъ и лежащихъ за нею дорогъ, безусловно требуется усиленіе ея пропускной способности до 15 парь сквозныхъ поѣздовъ въ сутки, изъ которыхъ:

1) воинскихъ	7 парь
2) пассажирскихъ	3 „
3) хозяйственныхъ	2 „
4) факультативныхъ	3 „

Итого. 15 парь.

Для осуществленія этого заданія требовалось построить 67 новыхъ разъѣздовъ, уложить на существующихъ станціяхъ и разъѣздахъ 30 верстъ путей съ устройствомъ для нихъ земляного полотна, построить соотвѣтственное количество линейныхъ и станціонныхъ зда-

ній, подвѣсить добавочный телеграфный проводъ, усилить водоснабженіе, расширить каменноугольныя копи и проч.

Къ работамъ было приступлено немедленно, и велись онѣ настолько интенсивно, что къ 15 мая 1904 г., по укладкѣ 3 главныхъ разъѣздовъ на западномъ участкѣ и 25 разъѣздовъ на восточномъ, оказалось возможнымъ ввести графикъ движенія, на которомъ укладывалось отъ Челябинска до Оби 12 и отъ Оби до Иркутска 13 сквозныхъ поѣздовъ четнаго (восточнаго) направленія. Затѣмъ къ 29 іюня на западномъ участкѣ (Челябинскъ—Обь) были уложены остальные 19 разъѣздовъ и съ этого числа на немъ былъ введенъ 15-парный графикъ. Наконецъ, къ 15 октября 1904 г. были открыты остальные 20 разъѣздовъ восточнаго участка, и 15-парный графикъ былъ введенъ въ дѣйствіе на всемъ протяженіи Сибирской дороги.

Съ цѣлю увеличенія перевозокъ въ четномъ направленіи на графикъ было нанесено 16 сквозныхъ поѣздовъ четныхъ и 14 нечетныхъ.

Къ этому времени выяснилась настоятельная необходимость дальнѣйшаго увеличенія числа воинскихъ поѣздовъ до 10 и даже 12 фактическихъ паръ, вмѣсто первоначально предположенныхъ 7 паръ.

Ходатайства объ усиленіи Сибирской дороги сверхъ намѣченной въ началѣ войны нормы исходили отъ Командующаго арміей и начались съ мая 1904 г., когда почти закончившееся сосредоточеніе войскъ Азіатской Россіи и ожидавшееся въ ближайшемъ будущемъ прибытіе первыхъ подкрѣплений изъ Европейской Россіи *) практически выяснили размѣры желѣзнодорожнаго движенія, необходимаго для удовлетворенія текущей потребности дѣйствующей арміи и для дальнѣйшаго усиленія ея.

Заявленное требованіе объ увеличеніи провозной способности Сибирской магистрали до 10 и 12 паръ воинскихъ поѣздовъ нельзя было считать новымъ, такъ какъ еще 23 февраля 1904 г., передъ отъѣздомъ къ своему посту, Командующій арміей, представляя Государю Императору свои соображенія о главнѣйшихъ мѣрахъ для обезпеченія успѣха въ предстоявшей войнѣ, признавалъ необходимымъ для успѣшнаго сосредоточенія арміи и быстраго подвоза ей всѣхъ грузовъ имѣть до 30 паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки. Въ первую очередь онъ ставилъ усиленіе рельсоваго пути, связывающаго Европейскую Россію съ Харбиномъ, до 14 паръ воинскихъ поѣздовъ, а южнаго отдѣленія Китайской Восточной дороги до 18 паръ ⁽⁷⁾.

*) 10-й и 17-й арм. корпуса.

Увеличеніе числа воинскихъ поѣздовъ до 12 паръ требовало устройства на Сибирской дорогѣ 40 новыхъ разъѣздовъ, укладки 100 верстъ дополнительныхъ путей и значительныхъ работъ по усиленію водоснабженія. Къ этимъ работамъ приступили немедленно послѣ исполненія перваго заданія, и къ 20 декабря 1904 г. былъ введенъ новый графикъ движенія, на которомъ было нанесено 17 четныхъ сквозныхъ поѣздовъ *) и 16 нечетныхъ (карт. прил. № 2). Изъ числа 17 поѣздовъ было 12 воинскихъ. 3 пассажирскихъ и 2 хозяйственныхъ и факультативныхъ.

Но фактическое выполненіе движенія поѣздовъ по означенному графику потребовало столь обширныхъ работъ, что исполнѣ закончены онѣ были только лѣтомъ 1905 г. До этого времени съ трудомъ иногда удавалось достигнуть пропуска 14 сквозныхъ поѣздовъ всякихъ наименованій, нерѣдко же, вслѣдствіе замѣшательствъ въ зимнемъ движеніи 1904—1905 гг., число ихъ опускалось до 10.

7 марта 1905 г. для увеличенія воинскаго движенія было отмѣнено пользованіе пассажирами однимъ изъ скорыхъ поѣздовъ, бывшихъ въ движеніи четыре раза въ недѣлю, и этотъ поѣздъ нѣсколько разъ былъ предоставленъ для срочныхъ воинскихъ грузовъ.

Затѣмъ къ 15 сентября 1905 г. предположено было ввести въ дѣйствіе 20-парный параллельный графикъ съ полною отмѣною скорыхъ поѣздовъ и съ назначеніемъ всѣмъ поѣздамъ одинаковой скорости ⁽⁶⁾.

Благодаря этой мѣрѣ число воинскихъ фактическихъ поѣздовъ должно было быть доведено до 13, но осуществить ее не пришлось вслѣдствіе прекращенія военныхъ дѣйствій.

Одновременно съ усиленіемъ пропускной способности дороги принимались мѣры по усиленію ея провозной способности путемъ командированія подвижнаго состава и паровозовъ. Въ началѣ 1904 г., когда обостреніе нашихъ переговоровъ съ Японіей грозило уже ежеминутнымъ разрывомъ, военное вѣдомство предложило управленію желѣзныхъ дорогъ принять экстренныя мѣры къ обезпеченію всей линіи Челябинскъ — Маньчжурія подвижнымъ составомъ для пропуска 3 воинскихъ поѣздовъ въ сутки. Дальнѣйшее усиленіе провозной способности дороги производилось параллельно съ усиленіемъ пропускной способности ея, и въ этомъ отношеніи Сибирская дорога была постоянно впереди Забайкальской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ вслѣдствіе того, что подвижной составъ, непрерывно командированный на усиленіе названныхъ дорогъ, проходя по Сибирской дорогѣ, повышалъ ея провозную способность.

*) Отъ Челябинска до Оби даже 18 поѣздовъ.

**Забайкальская
желѣзная
дорога.** Забайкальская желѣзная дорога, начатая постройкой въ 1895 году, была открыта для правильнаго движенія на обоихъ участкахъ своихъ: Иркутскъ — Байкаль и Мысовая — Стрѣтенскъ 1 июля 1900 г.

По первоначальнымъ предположеніямъ Забайкальская желѣзная дорога должна была составить часть сплошнаго рельсоваго пути къ Тихому океану, пролегающаго на всемъ своемъ протяженіи въ предѣлахъ Россіи. Поэтому изысканія восточнаго участка были произведены отъ пристани Мысовой на восточномъ берегу оз. Байкала черезъ Верхнеудинскъ, Читу до Стрѣтенска на Шилкѣ, далѣе проектъ былъ разработанъ до ст. Покровской, расположенной при слияніи р.р. Шилки и Аргуни, образующихъ р. Амуръ. Но къ постройкѣ линіи было приступлено лишь на участкѣ отъ Мысовой до Стрѣтенска, такъ какъ линія Стрѣтенскъ—Покровская была отмѣнена въ виду возникающаго въ 1895 г. и впоследствии осуществленнаго предположенія о спрямленіи Сибирской магистрали черезъ Маньчжурію.

Изысканія вѣтви Забайкальской дороги къ китайской границѣ на соединеніе съ Китайской Восточной желѣзной дорогой были произведены въ 1897 г., а въ слѣдующемъ году началась постройка ея. Срокъ окончанія постройки этой вѣтви былъ назначенъ въ концѣ 1901 г., но вспыхнувшія лѣтомъ 1900 г. волненія въ Китаѣ заставили поспѣшить съ ея постройкой, и движеніе на ней было открыто 1 марта 1901 г.

Паромная переправа черезъ оз. Байкаль. Западный и восточный участки Забайкальской дороги, раздѣленные оз. Байкаломъ, сообщались паромной переправой черезъ это озеро. Первая мысль объ устройствѣ паромной переправы была высказана въ 1893 г. въ комитетѣ Сибирской желѣзной дороги при обсужденіи вопроса объ обезпеченіи непрерывной передачи грузовъ съ Сибирской дороги черезъ Байкаль на Забайкальскую. Мѣра эта считалась временной, такъ какъ въ 1894 г. былъ уже отпущенъ кредитъ на производство изысканій для постройки Кругобайкальской дороги.

Работы по устройству переправы продолжались до половины 1900 г. Сборка двухъ ледоколовъ: главнаго „Байкаль“ и вспомогательнаго „Ангара“, производилась на берегу озера у с. Лиственничнаго. „Байкаль“ началъ правильные рейсы съ апрѣля 1900 г., „Ангара“ — съ августа того же года.

Кругобайкальская желѣзная дорога. Успѣшная работа паромной переправы черезъ оз. Байкаль за время военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ при подавленіи китайскихъ беспорядковъ послужила причиною того, что съ постройкой Кругобайкальской дороги не особенно торопились. Изысканія, произ-

веденныя въ 1895 и 1896 гг., не дали нужныхъ свѣдѣній для выбора направленія. Вторичныя изысканія 1898 г. окончательно установили направленіе только восточнаго участка проектированной дороги отъ Култукъ до Мысовой, для западнаго же участка потребовались новыя изысканія, которыя были произведены въ 1899 г. Результатомъ изысканій былъ выборъ направленія между станціями Байкаль и Култукъ извилинами скалистаго берега озера. На проектированномъ пути требовалось устроить 38 тоннелей⁽⁹⁾, во многихъ мѣстахъ цѣлыми верстами дѣлать подпорныя стѣнки и большинство выемокъ разрабатывать въ твердомъ скалистомъ грунтѣ. Вслѣдствіе большого количества такихъ крупныхъ сооружений работы по трассировкѣ линіи и составленію проекта были окончены только въ началѣ 1902 г., и въ серединѣ его было приступлено къ работамъ. Въ январѣ 1903 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе о принятіи Министромъ Путей Сообщенія всѣхъ мѣръ къ ускоренію работъ съ тѣмъ, чтобы постройка дороги была окончена не позже конца 1904 г.

Въ началѣ 1903 г. на восточномъ участкѣ отъ Танхой до Мысовой на протяженіи 54 верстѣ были уложены рельсы, ко 2 августа того же года этотъ участокъ былъ сданъ въ эксплуатацію Забайкальской дороги, а съ 1 января 1904 г. на немъ было открыто уже правильное движеніе⁽¹⁰⁾. Это дало возможность перенести рейсы ледоколовъ съ линіи ст. Байкаль—Мысовая (протяженіемъ 68 верстѣ) на вдвое кратчайшую линію ст. Байкаль—Танхой (протяженіемъ 34 версты), что, въ свою очередь, въ значительной степени повысило провозоспособность Байкальской переправы.

Такимъ образомъ, къ началу войны на Кругобайкальской дорогѣ оставался недостроеннымъ участокъ отъ ст. Байкаль до Танхой, протяженіемъ въ 190 верстѣ.

Къ 15 апрѣля 1904 г. рельсовый путь былъ уложенъ отъ Танхой до Култукъ на протяженіи 111 вер. и тотчасъ на этомъ участкѣ начались воинскія перевозки, въ іюлѣ же было открыто временное товарное движеніе. На западномъ горномъ участкѣ дороги отъ ст. Байкаль до Култукъ, протяженіемъ 79 верстѣ, укладка пути была окончена въ началѣ сентября 1904 г., 7 сентября прошелъ первый пробный поѣздъ, а 20 числа того же мѣсяца началось временное движеніе.

Вслѣдствіе незаконченности къ началу войны Кругобайкальской дороги и остававшася благодаря этому перерыва въ сплошномъ рельсовомъ пути, провозоспособность Забайкальской дороги и усиленіе подвижнымъ составомъ участка ея, лежащаго къ востоку отъ оз. Байкала, обу-

Средства Байкальской переправы.

словливались провозоспособностью Байкальской переправы во время навигаціи.

Къ концу 1903 г. состояніе ледокольной переправы было слѣдующее: ледоколъ „Байкаль“, совершая рейсы между ст. Байкаль и Танхой, употреблялъ на переходъ изъ Байкала въ Танхой 2 часа 30 мин., обратно—2 часа 55 мин.; средній простой на ст. Байкаль (за исключеніемъ чрезвычайныхъ случаевъ простоя вслѣдствіе бурь на озерѣ) былъ 3 часа 10 мин., средній простой на ст. Танхой—1 часъ 35 мин.; всего, слѣдовательно, одинъ рейсъ въ оба конца требовалъ немного болѣе 10 час., что давало возможность совершать въ среднемъ около 2,4 рейсовъ въ оба конца въ сутки. Если же принять во вниманіе, что при одностороннемъ (въ началѣ кампаніи) движеніи грузовъ на востокъ, на ст. Танхой должна была производиться лишь выгрузка, то по опытнымъ даннымъ можно было рассчитывать на продолжительность средняго простоя ледокола на этой станціи не болѣе получаса, а при этомъ условіи возможны были 3 и во всякомъ случаѣ $2\frac{1}{2}$ полныхъ рейса въ сутки.

Ледоколъ „Байкаль“, приспособленный для перевозки груженыхъ вагоновъ, за одинъ разъ могъ поднять, кромѣ 28 вагоновъ, вкатываемыхъ на нижнюю палубу прямо съ пристани, еще отъ 2.000 до 2.300 человѣкъ⁽¹¹⁾. Обозъ можно было грузить на верхнюю палубу, при чемъ погрузка одной платформы обоза исключала погрузку одного людскаго вагона; большія повозки спеціального типа (понтонныя, телеграфныя и пр.) и орудія могли перевозиться безъ разгрузки на платформахъ.

Такъ какъ въ составъ войсковыхъ эшелоновъ въ среднемъ входитъ около 14 конскихъ вагоновъ и платформъ, то ледоколъ въ одинъ рейсъ могъ поднять два полныхъ эшелона, вкатывая конскіе вагоны и платформы обоихъ эшелоновъ на нижнюю палубу и размѣщая людей на верхней палубѣ, а въ сутки, слѣдовательно, перевести 5 эшелоновъ, что вполне соответствовало, какъ видно будетъ ниже, той провозоспособности, которой обладала Забайкальская жел. дорога въ началѣ войны⁽¹²⁾.

Впослѣдствіи по мѣрѣ усиленія провозной способности Забайкальской дороги соответственно усиливались средства и Байкальской переправы. Кромѣ вспомогательнаго ледокола „Ангара“⁽¹³⁾ и 3 казенныхъ пароходовъ съ 8 баржами, въ концѣ мая 1904 г. было зафрахтовано еще 3 частныхъ парохода съ 7 баржами; провозоспособность ледокола „Байкаль“ удалось довести до 4 полныхъ оборотовъ въ сутки. Благодаря этимъ мѣрамъ Байкальская переправа была въ состояніи обслуживать до 10 полныхъ поѣздовъ въ сутки,