



Массовая перевозка войскъ и военныхъ грузовъ между Иркутскомъ и Срѣтенскомъ лѣтомъ и осенью 1900 года.

(Со схемою).

Политическія осложненія на дальнемъ Востокѣ, неожиданно возникшія въ началѣ іюня прошлаго 1900 года, вызвали необходимость быстро перебросить въ предѣлы Приамурскаго военнаго округа и пограничныхъ съ нимъ китайскихъ провинцій значительное количество войскъ и военныхъ грузовъ. Часть тѣхъ и другихъ была перевезена изъ Европейской Россіи морскимъ, давно уже протореннымъ, путемъ. Другая часть, въ составъ которой вошли, кромѣ сибирскихъ, и нѣкоторыя войска, а также огромное количество грузовъ изъ Европейской Россіи, была направлена великимъ, но молодымъ еще, Сибирскимъ желѣзнымъ путемъ; такимъ образомъ, желѣзной дорогѣ черезъ Сибирь довелось сослужить первую серьезную службу общегосударственнаго значенія гораздо ранѣ доведенія ея до желаннаго конца.

Естественно, что наибольшія затрудненія вызвала организація передвиженія войскъ къ востоку отъ Читы и Срѣтенска, гдѣ желѣзнымъ путемъ нельзя было пользоваться вовсе, наименьшія—перевозка на участкѣ отъ Челябинска до Иркутска, какъ почти вполнѣ уже подготовленномъ.

Средній участокъ—между Иркутскомъ и Срѣтенскомъ—къ началу усиленнаго воинскаго движенія оказался готовымъ лишь вчернѣ; кромѣ того, на немъ войсковымъ эшелонамъ и грузамъ пришлось преодолѣвать весьма серьезное препятствіе, какимъ яви-

лось озеро Байкаль, вполне заслуживающее по свойствам своимъ наименованіе «моря», какъ всегда называютъ его мѣстные жители.

Въ отношеніи воинскаго движенія, пробнымъ камнемъ для участка Иркутскъ—Срѣтенскъ явилась перевозка запасныхъ нижнихъ чиновъ, призванныхъ изъ губерній Сибирскаго округа одновременно съ мобилизаціей войскъ Приамурскаго округа, которая была объявлена 12-го іюня. Эти запасные, въ количествѣ около 17,000 человекъ, были перевезены въ промежутокъ между 15-мъ іюня и 10-мъ іюля. Несмотря на довольно большую абсолютную цифру людей, перевезенныхъ за этотъ срокъ, эта перевозка не дала, однако, возможности сдѣлать почти никакихъ выводовъ, которые могли бы послужить, какъ руководящія, для организаціи ожидавшагося на участкѣ послѣ 15-го іюля массоваго движенія войскъ. Главныхъ причинъ этого было двѣ: во-первыхъ, матеріаломъ для этой перевозки послужили только люди, т. е. элементъ, представляющій для его передвиженія несравненно менѣ затрудненій, чѣмъ лошади и разнаго рода повозки до орудій и зарядныхъ ящиковъ включительно; во-вторыхъ, и главнымъ образомъ, эта перевозка запасныхъ не потребовала усиленія пропускной и провозной способности дороги, такъ какъ для ея исполненія оказалось достаточнымъ отправлять одинъ воинскій поѣздъ въ сутки, да и то не ежедневно.

Кромѣ указаннаго количества запасныхъ нижнихъ чиновъ, въ тотъ же, какъ бы подготовительный, періодъ между нѣкоторыми пунктами Забайкальской области были исполнены еще кое-какія небольшія воинскія перевозки. Наконецъ, еще во второй половинѣ іюня началось уже нѣсколько усиленное движеніе воинскихъ грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ.

Между тѣмъ, уже одновременно съ мобилизаціей Приамурскаго округа, были назначены и готовились къ отправленію на дальній Востокъ нѣкоторыя строевыя части войскъ изъ числа расположенныхъ въ Европейской Россіи. Оттуда же подготовлялись къ отправленію огромные транспорты всевозможныхъ воинскихъ грузовъ. Наконецъ, 10-го іюля была объявлена мобилизація войскъ Сибирскаго военнаго округа, какъ результатъ которой предстояла перевозка на востокъ значительнаго количества войскъ и новыхъ тысячъ запасныхъ.

Въ общемъ, начиная уже съ 26-го іюля, въ Иркутскѣ ожидалось ежесуточное прибытіе по три собственно войсковыхъ эше-

лона, не считая сотенъ тысячъ пудовъ воинскихъ грузовъ, двигавшихся въ товарныхъ поѣздахъ.

Такимъ образомъ, участку Иркутскъ—Срѣтенскъ великаго Сибирскаго пути предстояло выполнить трудную задачу, несмотря на полную его къ усиленной работѣ неподготовленность.

Средства его въ началѣ іюля представлялись въ слѣдующемъ видѣ:

Участокъ Иркутскъ—Срѣтенскъ (см. схему), общимъ протяженіемъ 1,165 верстъ, состоитъ изъ двухъ неравныхъ частей Забайкальской желѣзной дороги (61 и 1,034 версты), раздѣленныхъ воднымъ путемъ по озеру Байкаль между пристанями и станціями «Байкаль» и «Мысовая», длиною 70 верстъ.

Правильное пассажирское и товарное движеніе на Забайкальской желѣзной дорогѣ было открыто лишь 1-го іюля 1900 года (воинскія перевозки начались еще въ періодъ временнаго движенія); дорога была сдана управленію по эксплуатаціи съ значительнымъ количествомъ недодѣлокъ, въ число которыхъ входили столь важныя, какъ неоконченная балластировка нѣкоторыхъ участковъ пути и незаконченная укладка стрѣлокъ на нѣкоторыхъ остановочныхъ пунктахъ, за недоставленіемъ ихъ изъ Европейской Россіи.

При открытіи правильнаго движенія, считалось возможнымъ пропускать полторы пары поѣздовъ въ сутки, и на такое количество ихъ имѣлся въ наличности личный и подвижной составъ. Съ объявленіемъ мобилизаціи немедленно были приняты мѣры къ усиленію пропускной и провозной способности дороги, но, въ виду неимѣнія въ предѣлахъ Сибири стрѣлокъ и необходимаго подвижного состава, а также невозможности мѣстными средствами усилить личный составъ, пришлось ожидать прибытія того, другого и третьяго изъ Европейской Россіи.

До прибытія этихъ вспомогательныхъ средствъ, къ 15-му іюля было возможно, лишь при крайнемъ напряженіи, рассчитывать на двѣ съ половиной пары поѣздовъ, изъ которыхъ одна товаро-пассажирская; частью товаро-пассажирскаго поѣзда предполагалось воспользоваться для перевозки воинскихъ грузовъ; собственно для войсковыхъ эшелоновъ оставалось пока полтора поѣзда въ сутки.

На участкѣ воднаго пути Байкаль—Мысовая къ 15-му іюля единственнымъ средствомъ переправы былъ паромъ-ледоколъ «Байкаль», на которомъ считалось возможнымъ одновременно перевозить 25 груженыхъ вагоновъ и до 1,500 человекъ. Число рейсовъ

въ сутки, которое ледоколъ могъ бы совершать между пристанями «Байкаль» и «Мысовая», не было еще опредѣлено опытомъ, но завѣдывавшій переправой строитель ледокола предполагалъ возможнымъ рассчитывать на два оборотныхъ рейса въ сутки; въ зависимости отъ этого, впредь до выясненія на опытѣ, была предположена возможность передачи черезъ Байкаль ледоколомъ трехъ войсковыхъ эшелоновъ въ сутки, но при непремѣнныхъ условіяхъ: 1) что эти эшелоны будутъ лишь частью конскаго состава, и 2) безъ соблюденія принципа цѣлости эшелоновъ въ каждомъ отдѣльномъ рейсѣ. Изъ составныхъ элементовъ эшелоновъ наибольшія затрудненія вызывала перевозка лошадей и тяжелыхъ повозокъ, которыя могли быть перевозимы лишь *въ нагрузку*—въ вагонахъ, наименьшія—люди и легкія повозки; тѣ и другія могли быть перевозимы *въ разгрузку*—безъ вагоновъ, причемъ первые могли помѣщаться на наружной и внутренней палубахъ и даже въ трюмѣ, вторыя же—на наружной палубѣ.

Къ исполненію воинскихъ перевозокъ, какъ Забайкальская дорога, такъ и переправа черезъ Байкаль, были совершенно не подготовлены. Не только не имѣлось какихъ-либо точныхъ предварительныхъ расчетовъ, но и не было почти никакихъ для воинскаго движенія приспособленій и оборудованій, и личному составу были совершенно незнакомы правила, примѣняемыя при массовыхъ передвиженіяхъ войскъ.

Въ ожиданіи прибытія изъ Европейской Россіи вышеупомянутыхъ вспомогательныхъ средствъ, были приняты слѣдующія мѣры:

1) *На Забайкальской дорогѣ.* Ускорено открытіе намѣченныхъ ранѣе 17-ти разъѣздовъ и, кромѣ нихъ, еще открыто пять разъѣздовъ.

Для облегченія маневровъ при нагрузкѣ воинскихъ эшелоновъ и грузовъ на ледоколы и баржи на станціи «Байкаль» и выгрузки ихъ на станціи «Мысовая», признано необходимымъ расширить эти станціи, для чего уложено на обѣихъ около 6-ти верстъ путей, съ производствомъ значительнаго количества земляныхъ работъ.

Кромѣ того, на десяти другихъ болѣе важныхъ станціяхъ, для увеличенія ихъ пропускной способности, уложено въ общей сложности до 11-ти верстъ путей.

Для нагрузки и выгрузки войскъ на десяти станціяхъ построе-

ны специально воинскія и удлинены товарныя платформы, общей длиной до 500 сажень.

Для довольствія войскъ горячей пищей произведены дополнительные работы по улучшенію и оборудованію ранѣе открытых временныхъ продовольственныхъ пунктовъ на станціяхъ: «Петровский Заводъ» и «Чита», и вновь устроенъ и вполне приспособленъ продовольственный пунктъ на станціи «Мысовая».

Въ видѣ вспомогательнаго средства на случай опозданія или задержки поѣздовъ между продовольственными пунктами, на пунктахъ этихъ—на станціяхъ «Мысовая», «Петровский Заводъ» и «Чита» распределены вагоны-кухни для посылки ихъ, въ случаѣ надобности, на встрѣчу воинскимъ поѣздамъ.

На 32-хъ станціяхъ устроены водогрѣйки для снабженія нижнихъ чиновъ кипяченой водой.

На 23-хъ станціяхъ построены временныя отхожія мѣста, частью бивачнаго типа на 10—20 очекъ каждое.

На станціяхъ «Мысовая», «Чита» и «Срѣтенскъ» устроены коновязи и желоба для водопоя лошадей. Кроме того, приспособленія для водопоя устроены на 11-ти другихъ станціяхъ съ такимъ расчетомъ, чтобы лошадей, перевозимыхъ на каждомъ поѣздѣ, можно было поить два раза въ день, утромъ и вечеромъ.

Приступлено къ быстрому изготовленію необходимаго по расчету количества приспособленій для двойнаго оборудованія крытыхъ вагоновъ.

За неимѣніемъ на дорогѣ сильныхъ источниковъ свѣта, для освѣщенія станціонныхъ платформъ и путей при нагрузкѣ, выгрузкѣ и довольствіи войскъ, выписаны изъ Европейской Россіи свѣтильники Уэльса.

Еще въ началѣ іюля былъ составленъ графикъ на 5 1/2 паръ поѣздовъ (шесть четныхъ и пять нечетныхъ), но, при составленіи его, не была принята во вниманіе необходимость остановокъ воинскихъ поѣздовъ для довольствія людей горячей пищей. При приспособленіи этого графика для воинскаго движенія, для большей простоты и, слѣдовательно, возможной точности расчетовъ, на протяженіи отъ Мысовой до Срѣтенска (около трехъ сутокъ пути) довольствіе было намѣчено лишь въ трехъ пунктахъ: начальномъ—Мысовой и двухъ промежуточныхъ—Петровскомъ Заводѣ и Читѣ, и, сообразно съ этимъ, выработаны три смѣшанныхъ четныхъ расписанія для войсковыхъ поѣздовъ и четвертое для грузового поѣзда; принимая во вниманіе, что для воинскихъ перевозокъ могло

служить еще около половины почтово-пасажирскаго поѣзда, такое приспособленіе графика къ воинскому движенію допускало пропускъ до 4^{1/2} воинскихъ поѣздовъ въ сутки, изъ коихъ собственно войсковыхъ, т. е. для штатныхъ частей и нештатныхъ командъ—три поѣзда.

Подачу эшелоновъ изъ Иркутска на станцію «Байкаль» предположено производить примѣрно къ ежедневно мѣнявшемуся времени прибытія ледокола (см. ниже). Въ виду выясненія въ самомъ началѣ невозможности рассчитывать на правильность рейсовъ ледокола и необходимости использовать максимальную его перевозоспособность, пришлось исполнять перевозку войсковыхъ эшелоновъ между Иркутскомъ и Срѣтенскомъ безъ заблаговременно составляемыхъ, хотя бы даже въ Иркутскѣ, плановъ перевозки, дѣлая предположительные наряды лишь на два-три дня впередъ.

Въ виду недостатка личнаго состава, въ особенности въ рядахъ низшихъ агентовъ—линейной и мостовой стражи и кондукторскихъ бригадъ, и невозможности нанять требуемое число людей на мѣстѣ, было возбуждено ходатайство о командированіи для этой цѣли нижнихъ чиновъ, но исполненіе этой мѣры встрѣтило затрудненія.

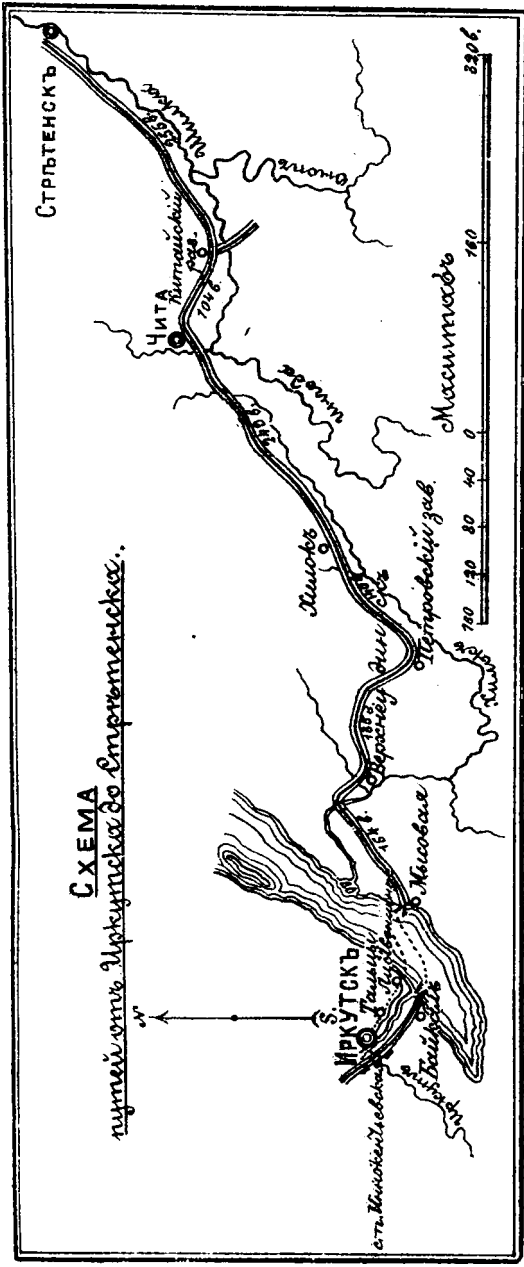
Въ видѣ вспомогательной мѣры, предположено (и было приведено въ исполненіе) привлекать къ несенію кондукторскихъ обязанностей грамотныхъ нижнихъ чиновъ изъ состава эшелоновъ; число такихъ нижнихъ чиновъ въ составѣ каждаго эшелона не должно было превышать опредѣленнаго процента; для нихъ отпечатана особая инструкція; въ послѣдствіи, впрочемъ, было командировано на дорогу нѣкоторое количество нижнихъ чиновъ спеціально на усиленіе кондукторскихъ бригадъ.

Наконецъ, въ предвидѣніи наступленія холоднаго времени, изъ Россіи затребованы вагоны теплушки.

2) *На переправѣ черезъ Байкаль.* Кромѣ имѣвшагося на лицо большого ледокола «Байкаль» и ожидавшагося на воду малаго «Ангара», администраціей переправы приобрѣтены четыре баржи, подъемной силы до 7,000 пудовъ каждая. Сначала предполагалось возможнымъ приспособить эти баржи для перевозки повозокъ и лошадей, но въ дѣйствительности возить на нихъ лошадей не оказалось вовсе возможнымъ, а перевозку повозокъ ихъ устройство допускало въ столь небольшомъ количествѣ, что баржи эти были исключительно предоставлены для перевозки воинскихъ грузовъ, по составу ихъ преимущественно продовольственныхъ. Такимъ

СХЕМА

пути от Иркутска до Иркутска.



образомъ, для перевозки собственно войсковыхъ эшелоновъ оставался одинъ ледоколъ «Байкаль», на которомъ, какъ сказано выше, сначала предполагалось возможнымъ перевозить до трехъ эшелоновъ въ сутки.

Для погрузки войскъ и повозокъ на большой ледоколъ построены особыя высокія платформы (высотой надъ станціонными путями до трехъ сажень) съ длинными пологими апарелями. Станціи и пристани «Байкаль» и «Мысовая» предполагено освѣтить электрическими дуговыми фонарями на высокихъ столбахъ, къ устройству которыхъ приступлено.

Вслѣдствіе трудности найти на мѣстѣ рабочія руки, возбуждено ходатайство о командированіи на станціи «Байкаль» и «Мысовая» двухсотъ нижнихъ чиновъ, въ качествѣ рабочихъ, для быстрой нагрузки и выгрузки передаваемыхъ черезъ Байкаль воинскихъ грузовъ.

Для руководства посадкой и высадкой войскъ и исполненія комендантскихъ обязанностей, на станціи и пристани «Байкаль» и «Мысовая» командированы особыя опытные офицеры, на одного изъ которыхъ возложено общее руководство всей переправой черезъ Байкаль съ правами начальника узла, т. е. съ подчиненіемъ ему и агентовъ желѣзной дороги и переправы; обоимъ комендантамъ назначены помощники—также офицеры.

Выше было сказано, что для использованія полной перевозоспособности ледокола «Байкаль» первоначально было предполагено возможнымъ перевозить въ каждые два его рейса по три войсковыхъ эшелона, распредѣляя составные элементы каждаго эшелона между отдѣльными рейсами такъ, чтобы въ каждый рейсъ было перевезено максимальное возможное количество людей, лошадей и повозокъ. Такой теоретическій расчетъ былъ основанъ на предположеніи, что эшелоны разныхъ родовъ оружія (пѣхоты, кавалеріи и артилеріи) будутъ прибывать въ Иркутскъ равномерно; на самомъ дѣлѣ этого не случилось, и почти съ самаго начала стали прибывать въ значительномъ количествѣ эшелоны коннаго состава (Сибирской казачьей дивизіи), вызывавшіе наиболѣе затрудненій для переправы ихъ на ледоколѣ. Кромѣ того, смѣшиваніе и разчлененіе эшелоновъ, неизбѣжно нарушая удобство управленія ими и довольствія, какъ нижнихъ чиновъ, такъ и лошадей,— вмѣстѣ съ тѣмъ, повлекло бы за собой необходимость—для возобновленія въ Мысовой цѣлости переправленныхъ по частямъ эшелоновъ — останавливать тамъ разныя перевезенныя части двухъ-

трехъ эшелоновъ, до подхода со слѣдующими рейсами остальныхъ ихъ частей, почему въ этомъ пунктѣ постоянно образовывалось бы нѣкоторое скопленіе людей и лошадей; между тѣмъ, условія «Мысовой», въ смыслѣ расквартированія и довольствія ожидающихъ частей, не представляли никакихъ удобствъ. Поэтому, при окончательной организаціи порядка переправы войскъ черезъ Байкаль, было рѣшено отказаться отъ нарушенія цѣлости эшелоновъ. Въ виду же необходимости, все-таки, пропускать возможно большее количество эшелоновъ, найдено возможнымъ нѣкоторые изъ нихъ, состоящіе преимущественно изъ людей съ небольшимъ количествомъ лошадей и обоза, — сдваивать, т. е. перевозить однимъ рейсомъ по два эшелона; такимъ способомъ, хотя ледоколъ въ общемъ и не дѣлалъ обѣщанныхъ строителемъ двухъ рейсовъ въ сутки, тѣмъ не менѣе, удавалось въ среднемъ перевозить на немъ ежедневно около двухъ эшелоновъ. Какъ выше сказано, лошадей можно было передавать только въ вагонахъ; не помѣщавшееся же на ледоколѣ количество платформъ съ нагруженнымъ на нихъ обозомъ приходилось разгружать и ставить повозки на палубу.

Что касается до скорости движенія ледокола между «Байкаломъ» и «Мысовой», то при первыхъ же рейсахъ выяснилось, что двухъ рейсовъ въ сутки дѣлать онъ не можетъ. Съ цѣлью имѣть какія-либо основанія для предварительныхъ расчетовъ перевозки эшелоновъ отъ «Мысовой» по желѣзной дорогѣ, завѣдывавшимъ передвиженіемъ войскъ было предложено строителю ледокола давать на нѣсколько дней впередъ предположительное росписаніе его рейсовъ; но на практикѣ быстро выяснилось, что на какую-либо правильность рейсовъ рассчитывать было трудно; общая продолжительность двухъ рейсовъ съ двумя остановками была опредѣлена: вмѣсто обѣщанныхъ до 15-го іюля 24-хъ часовъ, сначала въ 27, затѣмъ въ 29 и 30 часовъ, но въ общемъ даваемое впередъ росписаніе могло служить лишь для приблизительнаго расчета времени подачи поѣздовъ изъ Иркутска на Байкаль и отправленія ихъ изъ Мысовой; независимо постоянныхъ небольшихъ опозданій противъ проектированнаго росписанія, въ нѣсколькихъ случаяхъ, уже въ началѣ августа, имѣло мѣсто значительное опозданіе рейсовъ ледокола, доходившее почти до потери полного рейса.

Невозможность заранѣе рассчитать, какимъ росписаніемъ можно отправить изъ Мысовой эшелонъ, переправленный на ледоколѣ,

въ связи съ необходимостью задерживать его тамъ возможно меньше, привела къ установленію невозможности, при отправленіи эшелонѣвъ изъ Иркутска, выдавать имъ планъ перевозки на весь путь до Срѣтенска; съ цѣлью снабжать эшелоны подробными росписаніями ихъ движенія, съ указаніемъ пунктовъ продовольствія и водопоая, были отпечатаны на особыхъ листкахъ росписанія трехъ групповыхъ поѣздовъ, назначенныхъ для перевозки войсковыхъ эшелонѣвъ; при отправленіи ихъ съ «Мысовой», начальникамъ эшелонѣвъ выдавалось то росписаніе, на которое они дѣйствительно попадали; въ большинствѣ случаевъ это росписаніе соотвѣтствовало сдѣланному въ Иркутскѣ и сообщенному на линію предположительному маршруту эшелона, но часто приходилось переносить отправленіе эшелона и на слѣдующее росписаніе.

Какъ только практика первыхъ рейсовъ ледекола съ посаженными на немъ эшелонами выяснила дѣйствительную его провозную и пропускную способность, которая, какъ выше сказано, опредѣлилась равной въ среднемъ двумъ войсковымъ эшелонамъ въ сутки, т. е., значить, на цѣлый эшелонъ меньше, чѣмъ ежедневно, начиная съ 26-го іюля, прибывало ихъ въ Иркутскъ по Сибирской дорогѣ, немедленно были приняты мѣры для организаціи переправы черезъ Байкаль третьяго эшелона въ сутки.

Такъ какъ наибольшія затрудненія вызывала переправа эшелонѣвъ коннаго состава, а такіе эшелоны прибывали въ изобиліи и ожидались въ большомъ количествѣ и въ будущемъ, то и былъ изысканъ и приведенъ въ исполненіе новый способъ передачи черезъ озеро конныхъ эшелонѣвъ.

На основаніи свѣдѣній, собранныхъ относительно имѣвшихся на Байкалѣ перевозочныхъ средствъ (пароходовъ и баржей), принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ, оказалось, что для перевозки лошадей было можно приспособить двѣ баржи морского типа, принадлежавшихъ пароходству Нѣмчинова; общая подъемная сила этихъ двухъ баржей съ буксировавшимъ ихъ пароходомъ была опредѣлена въ 130 лошадей и 50 повозокъ. Такъ какъ нагрузку этихъ баржей, по мѣстнымъ условіямъ, можно было производить только въ селеніи Лиственичномъ, расположенномъ сѣвернѣе выхода рѣки Ангары изъ озера Байкала, то не было возможности подвозить эшелоны въ пунктъ нагрузки по желѣзной дорогѣ, а пришлось вести ихъ отъ Иркутска походнымъ порядкомъ по тракту правымъ берегомъ рѣки Ангары, длиною 60 верстъ. Для довольствія эшелонѣвъ учреждены въ Лиственичномъ и другомъ, проме-

жуточномъ, селеніи Тальцинской особыя продовольственные пункты. Работы по приспособленію баржей и тракта для воинскаго движенія начались 1-го августа, а къ 6-му августа на баржахъ уже были устроены коновязи, вентиляція и другія необходимыя приспособленія для новаго ихъ назначенія, трактъ приведенъ въ исправное состояніе, продовольственные и ночлежные пункты оборудованы и снабжены продовольствіемъ и фуражемъ, и вообще путь совершенно готовъ. На пристань Лиственичную, для исполненія обязанностей коменданта, назначенъ особый офицеръ.

Пока происходила организація новаго пути на Лиственичное, въ Иркутскъ подходили по Сибирской дорогѣ все новые эшелоны; въ головѣ непрерывной цѣпи войскъ, двигавшихся на востокъ изъ Россіи, слѣдовали шесть эшелоновъ охранной стражи Восточно-Китайской желѣзной дороги, восемь эшелоновъ инженерныхъ войскъ (четыре желѣзнодорожныхъ, четыре саперныхъ, одна понтонная и одна телеграфная роты) и 17 эшелоновъ 3-й стрѣлковой бригады съ ея артилеріей и паркомъ. По мѣрѣ движенія этихъ частей по Сибири, струя ихъ сгущалась постепеннымъ приливомъ 29-ти эшелоновъ Сибирской казачьей дивизіи. Непосредственно за казаками двигались многочисленныя команды запасныхъ нижнихъ чиновъ Сибирскаго военнаго округа (второго призыва), всего около 16¹/₂ тысячъ, гвардейская скорострѣльная батарея и 28 эшелоновъ лошадей (болѣе четырехъ тысячъ), принадлежавшихъ въ большинствѣ разнымъ частямъ войскъ, отправленнымъ моремъ кругомъ Азіи; наконецъ, ожидали очереди отправленія мобилизованные Сибирскіе полки: Иркутскій и Красноярскій, и нѣкоторыя другія части.

Головные эшелоны подошли къ Иркутску 17-го іюля, а, начиная съ 26-го іюля, ежедневно прибывало по три, иногда даже четыре эшелона. Такъ какъ за Байкаль, впредь до открытія пути на Лиственичное, можно было отправлять въ среднемъ лишь около двухъ эшелоновъ въ сутки, то въ Иркутскѣ естественно образовалось нѣкоторое скопленіе войскъ, скоро разрѣшить которое было тѣмъ труднѣе, что съ 30-го іюля по 7-е августа ежедневно подходили по два или по три эшелона коннаго состава (казаки и артилерія), сдваивать которые при переправѣ на ледоколѣ не было возможности. Здѣсь надо, впрочемъ, оговориться, что развитіе провозной способности переправы шло почти параллельно съ увеличеніемъ провозной способности Забайкальской дороги, на кото-

рую постепенно прибывалъ подвижной и личный составъ изъ Европейской Россіи, и, если бы скопленіе эшелоновъ не образовалось въ Иркутскѣ вслѣдствіе недостаточнаго развитія средствъ переправы черезъ Байкаль, то все-равно его было бы трудно избѣжать изъ-за невозможности перевезти по Забайкальской дорогѣ все количество войскъ и военныхъ грузовъ, которое подавалось Сибирской дорогой.

Постепенное накопленіе эшелоновъ въ городѣ Иркутскѣ, на станціи «Инокентьевской» (въ семи верстахъ отъ ст. «Иркутскъ» и въ пяти верстахъ отъ города) и окрестностяхъ ихъ началось 29-го іюля, когда число ихъ достигло восьми, увеличивалось постепенно до 18-ти эшелоновъ, въ какомъ размѣрѣ оставалось съ 9-го по 12-е августа и окончательно разрѣшилось 19-го августа, когда количество ожидавшихъ очереди отправленія эшелоновъ уменьшилось до шести, т. е. нормальнаго числа, при условіи ежедневнаго прибытія трехъ эшелоновъ и обязательности дневки для нихъ въ Иркутскѣ.

Прибывавшіе эшелоны распредѣлялись слѣдующимъ образомъ. Въ виду крайней тѣсноты станціи «Иркутскъ», не допускающей продолжительной остановки на ней поѣздныхъ составовъ, а также и того, что запасы фуража были заготовлены на станціи «Инокентьевской», на послѣдней останавливались и дневали эшелоны коннаго состава, т. е. казачьи сотни, батареи и нештатные эшелоны лошадей; въ самомъ городѣ Иркутскѣ расквартировывались въ казармахъ и общественныхъ зданіяхъ, преимущественно городскихъ училищахъ, части пѣхоты и команды запасныхъ нижнихъ чиновъ; лошади и тяжести пѣхотныхъ эшелоновъ, по высадкѣ изъ поѣздовъ людей, подавались обратно на ст. «Инокентьевскую» и размѣщались на ней же, первыя на коновязяхъ, вторыя, безъ выгрузки, на запасныхъ путяхъ; въ періодъ наибольшаго скопленія исключеніе изъ этого общаго правила составили нѣсколько пѣхотныхъ эшелоновъ, расквартированные въ окрестныхъ деревняхъ, и одинъ казачій полкъ, размѣщенный въ городѣ на постоянныхъ дворахъ.

Довольствіе войскъ горячей пищей и хлѣбомъ производилось въ пунктахъ ихъ временнаго квартированія попеченіемъ мѣстнаго военнаго начальства.

Санитарное состояніе эшелоновъ, при остановкѣ ихъ въ Иркутскѣ и «Инокентьевской», было вполнѣ удовлетворительно. Нѣкоторыя опасенія вызывала возможность возникновенія между ло-

шадьми эпидеміи сапа, но къ счастью, благодаря принятымъ мѣрамъ и постоянному пребыванію на «Инокентьевской» ветеринарнаго врача, заболѣванія сапомъ не пошли далѣе нѣсколькихъ единичныхъ случаевъ съ казачьими лошадьми, да и то лошади прибывали уже больными, по всей вѣроятности, съ пунктовъ посадки.

Образованіе временнаго скопленія войскъ въ Иркутскѣ навело на мысль, что, въ виду наличія за Иркутскомъ столь серьезнаго препятствія для воинскаго движенія, какимъ является озеро Байкаль, на которомъ часто бываютъ бури и непогоды, прекращающія на многіе часы, а часто и нѣсколько сутокъ, всякое сообщеніе черезъ озеро, было бы весьма полезно имѣть здѣсь остановочный пунктъ на значительное количество войскъ; въ связи съ образовавшимся уже на «Инокентьевской» накопленіемъ людей и лошадей, былъ сдѣланъ первый шагъ къ организациі здѣсь остановочнаго пункта, выразившійся въ распоряженіи построить тамъ бараки на 1,000 человекъ (въ дѣйствительности, изъ-за недостатка рабочихъ рукъ, эти бараки, начатыя постройкой въ концѣ августа, были закончены только въ исходѣ 1900 года).

Дальнѣйшее отправленіе эшелоновъ, послѣ остановки ихъ въ Иркутскѣ, производилось въ нѣсколько иномъ порядкѣ, чѣмъ они прибывали въ этотъ пунктъ; нѣкоторыя части, напримѣръ, 3-ю стрѣлковую бригаду съ ея артилеріей, гвардейскую скорострѣльную батарею и запасныхъ надо было направлять дальше возможно скорѣе, такъ какъ имъ предстоялъ еще длинный путь водою по рѣкамъ Шилкѣ и Амуру, до закрытія навигаціи по которымъ оставалось уже не особенно много времени. Кромѣ того, при назначеніи эшелонамъ очереди отправленія, принималось во вниманіе и то обстоятельство, что расквартированіе одновременно большаго количества людей встрѣчало въ городѣ большія затрудненія, почему пѣхотныя части и команды задерживались возможно менѣе. Въ общемъ продолжительность остановки въ Иркутскѣ отдѣльных эшелоновъ достигала: пѣхотныхъ 1—7 дней, конныхъ— 1—9 дней.

Передъ дальнѣйшимъ отправленіемъ эшелоновъ изъ Иркутска, въ виду неимѣнія на продовольственныхъ пунктахъ въ Забайкальѣ, вплоть до Срѣтенска, хлѣба и фуража, тотъ и другой выдавались имъ на четыре дня впередъ въ Иркутскѣ.

7-го августа началось движеніе эшелоновъ (сотенъ Сибирской казачьей дивизіи) трактомъ на Лиственичное, которое было организовано слѣдующимъ образомъ. Какъ выше упомянуто, двѣ бар-

жи пароходства Нѣмчинова поднимали одновременно около 130 лошадей; полный оборотный рейсъ этихъ баржей, съ нѣкоторымъ запасомъ, былъ опредѣленъ въ 16 часовъ; такимъ образомъ, въ теченіе двухъ сутокъ можно было имѣть три рейса и переправлять 380—390 лошадей, т. е. количество ихъ, примѣрно равное составу двухъ эшелоновъ, или въ каждыя сутки въ среднемъ по одному эшелону; такъ какъ отправленіе баржей черезъ Байкаль изъ Лиственичнаго производилось въ разные часы сутокъ, то, чтобы къ каждому рейсу въ Лиственичномъ былъ грузъ для перевозки, и эшелонамъ не приходилось совершать похода ночью, движеніе походнымъ порядкомъ отъ Иркутска (или Инокентьевской) до Лиственичнаго производилось такъ: изъ двухъ эшелоновъ, подлежащихъ перевозкѣ въ двое сутокъ, сначала одновременно выступали изъ Иркутска одинъ полный и $\frac{1}{3}$ второго; на другой день—остальные $\frac{2}{3}$ второго эшелона; по прибытіи первой партіи въ Лиственичное, производилась посадка на баржи $\frac{2}{3}$ перваго эшелона; на второй рейсъ сажались отавшаяся $\frac{1}{3}$ перваго эшелона и прибывшая съ первымъ эшелonomъ $\frac{1}{3}$ второго эшелона; на другой день подходили и немедленно отправлялись на баржахъ остальные $\frac{2}{3}$ второго эшелона; такимъ образомъ, черезъ день изъ Иркутска отправлялись: составъ на два рейса и на одинъ, опять на два и на одинъ и т. д. Въ Мысовой эшелоны формировались въ прежній составъ и отправлялись въ Срѣтенскъ по желѣзной дорогѣ.

Такъ какъ частямъ, направляемымъ на Лиственичное, приходилось быть въ пути до Срѣтенска, вмѣсто четырехъ, шесть дней, то и хлѣбъ выдавался имъ въ Иркутскѣ на шесть дней; для перевозки его трактомъ назначались особыя подводы; что касается до фуража, то потребность его на два дня похода выдавалась на продовольственныхъ пунктахъ, по мѣрѣ надобности; необходимое же количество на переѣздъ до Срѣтенска выдавалось въ Лиственичномъ. Такъ какъ всѣ эшелоны, направлявшіеся на Лиственичное, имѣли съ собой, при прибытіи по желѣзной дорогѣ на «Инокентьевскую», тяжести, которыя не могли взять съ собою въ походъ, то для каждаго изъ нихъ на ледаколѣ передавались два-три вагона, присоединявшіеся къ нимъ снова въ Мысовой.

Несмотря на кажущуюся сложность организаци, движеніе по тракту на Лиственичное и черезъ Байкаль на баржахъ, шло все время въ большемъ порядкѣ и гораздо правильнѣе, чѣмъ на ледаколѣ.

Открытие пути на Лиственичное позволило отправлять изъ Иркутска лишній эшелонъ въ сутки. Такъ какъ примѣрно къ 15-му августу на Забайкальскую дорогу прибыло уже достаточное число паровозныхъ бригадъ, и уже начали прибывать и паровозы, командированные съ другихъ дорогъ, то явилась возможность пропускать третью воинскую пару, и съ конца первой половины августа изъ Мысовой отправлялось около трехъ войсковыхъ поѣздовъ въ сутки.

Съ 6-го по 13-е августа Забайкальской дорогѣ пришлось еще выдержать усиленную перевозку войсковыхъ эшелоновъ между Читой и Срѣтенскомъ; на этомъ протяженіи отправлено 14 поѣздовъ, кромѣ находившихся все время въ движеніи транзитныхъ поѣздовъ.

Одновременно съ организаціей перевозки собственно войсковыхъ эшелоновъ, принимались мѣры и для усиленія передачи воинскихъ грузовъ, которые къ началу августа стали подходить въ особенно большихъ размѣрахъ.

Кромѣ собственно воинскихъ грузовъ, пересылавшихся для потребностей войскъ распоряженіемъ военнаго вѣдомства, приходилось считаться еще съ нѣкоторыми другими грузами, передача которыхъ была не менѣе необходима, а именно: грузы «Краснаго Креста», грузы, отправляемые частными лицами по требованію начальства Забайкальской и Амурской областей для потребностей войскъ, наконецъ, грузы желѣзнодорожные, въ число которыхъ входили продовольственные и иные припасы, совершенно необходимые для надобностей желѣзной дороги и, самое главное, большое количество рельсъ, скрѣпленій къ нимъ и мостовыхъ частей на вѣтвь Забайкальской дороги къ китайской границѣ. Одинъ этотъ перечень указываетъ, что требованія, заявленія и просьбы о передачѣ тѣхъ или другихъ грузовъ заявлялись непрерывно и въ большомъ количествѣ и, въ виду невозможности передать все, приходилось подвергать каждое заявленіе разсмотрѣнію и контролю для установленія относительной необходимости его передачи и установленія очереди.

При усиленной передачѣ черезъ Байкальскіе войска, занимавшихъ съ ихъ тяжестями, обозомъ и лошадьми почти всю провозоспособность большого ледокола «Байкаль», на немъ почти не представлялось возможнымъ перевозить воинскіе грузы, подходившіе постоянной струей въ грузовыхъ (товарныхъ) поѣздахъ. Къ началу усиленнаго движенія войсковыхъ эшелоновъ въ распоряженіи на-

чальника ледокольной переправы имѣлись четыре баржи, подъемной силы до 7,000 пудовъ каждая, первая двѣ изъ которыхъ начали ходить 29-го іюля. Кромѣ того подготовлялась большая баржа, подъемной силой до 50,000 пудовъ, совершившая свой первый рейсъ 12-го августа. 25-го іюля спущенъ съ верфи въ совершенно готовомъ видѣ малый ледоколъ «Ангара», который долженъ былъ принять перевозку черезъ Байкаль пассажировъ; подъемная сила «Ангары» до 18,000 пудовъ. Казалось бы по перечню этихъ цифръ, что перевозочныхъ средствъ было болѣе, чѣмъ достаточно для переправы въ сутки цѣлаго грузового поѣзда, т. е. около 20,000 пудовъ. На самомъ дѣлѣ дѣйствительность далеко не соответствовала теоретическимъ предположеніямъ. Прежде всего на «Ангарѣ», начавшей курсировать между «Байкаломъ» и «Мысовой» 1-го августа, было возможно передавать лишь небольшое количество грузовъ, и то не ежедневно; причина этого—необходимость для этого парохода поддерживать срочное пассажирское движеніе; при неимѣннн подъемныхъ крановъ и узкихъ люкахъ, нагрузка тяжестей въ трюмы «Ангары» могла производиться очень медленно и прекращалась, когда малый ледоколъ долженъ былъ везти пассажировъ.

Въ виду трудности нагрузки баржей, нормальный оборотъ ихъ равнялся,—малыхъ двумъ — тремъ днямъ, большой до шести дней; кромѣ того, онѣ могли идти на буксирѣ не во всякую погоду, и, при свѣжемъ вѣтрѣ, который бываетъ на Байкалѣ очень часто, имъ приходилось отстаиваться въ ожиданіи болѣе благопріятной погоды.¹

Уже къ концу іюля выяснилось, что вышеперечисленныхъ средствъ для передачи черезъ Байкаль воинскихъ грузовъ недостаточно, почему тогда же былъ поднятъ вопросъ о необходимости привлечь къ перевозкѣ этихъ грузовъ черезъ Байкаль пароходство Нѣмчинова, средствами котораго, до устройства ледокольной переправы, всегда совершались воинскія перевозки.

Въ первыхъ числахъ августа опредѣлилась совершенная необходимость передавать черезъ Байкаль ежесуточно: 1) около 20,000 пудовъ воинскихъ грузовъ, и 2) не менѣе полупоѣзда (свыше 10,000 пудовъ) желѣзнодорожныхъ грузовъ для вѣтви къ китайской границѣ, причемъ значительную часть послѣднихъ, а именно, до 80-ти платформъ съ мостовыми фермами требовалось перевезти на ледоколѣ «Байкаль».

Въ виду предъявленія къ переправѣ столь значительныхъ тре-

бованій, было разрѣшено перевозку части воинскихъ грузовъ временно передать пароходству Нѣмчинова.

Успѣху дѣла нагрузки воинскихъ грузовъ изъ вагоновъ на суда на станціи «Байкаль» и затѣмъ выгрузки ихъ изъ судовъ опять въ вагоны на станціи «Мысовая» много содѣйствовали командированные, въ качествѣ рабочихъ, 400 человекъ нижнихъ чиновъ (200 въ концѣ іюля и еще 200 въ концѣ первой половины августа), которые были распределены поровну между пристанями и станціями «Байкаль» и «Мысовая», и безъ участія которыхъ, въ виду отсутствія въ это время въ Иркутскѣ наемныхъ рабочихъ рукъ, передача черезъ Байкаль грузовъ несомнѣнно бы замедлилась.

Такъ какъ, примѣрно, къ половинѣ августа, вслѣдствіе прибытія на Забайкальскую дорогу командированныхъ съ дорогъ Европейской Россіи: нѣкотораго количества паровозовъ и значительнаго количества паровозныхъ бригадъ, явилась уже возможность отправлять ежесуточно до 4^{1/2} паръ поѣздовъ, а въ нѣкоторые дни даже и 5 паръ поѣздовъ,—то и въ этотъ періодъ усиленіе перевозочныхъ средствъ на переправѣ вполнѣ соотвѣтствовало развитію провозоспособности желѣзной дороги.

Съ начала воинскихъ перевозокъ на Забайкальской дорогѣ отъ времени до времени случались нѣкоторыя происшествія, которыя такъ или иначе отражались на движеніи воинскихъ поѣздовъ, но, главнымъ образомъ, влекли за собой ихъ опозданія. Серьезное несчастіе имѣло мѣсто 18-го іюля, когда почтовый поѣздъ № 4 потерпѣлъ крушеніе (наскочивъ на обвалъ) на участкѣ между Иркутскомъ и Байкаломъ; впрочемъ, при этомъ не только не пострадалъ никто изъ воинскихъ чиновъ, но и самое крушеніе нисколько не отразилось на правильности воинскаго движенія, производившагося тогда еще въ небольшихъ размѣрахъ.

Временемъ наиболѣе усиленнаго воинскаго движенія, какъ войскового, такъ и грузового, оказался періодъ съ 18-го по 23-е августа. Въ это время съ одной стороны пропускная и провозная способность, какъ Забайкальской дороги, такъ и переправы черезъ Байкаль, достигли высшей возможной степени своего развитія, а съ другой стороны имѣлся въ большомъ количествѣ и матеріалъ для перевозки, т. е. подходившіе непрерывно войсковые эшелоны и воинскіе грузы.

Въ теченіе этого періода закончилась перевозка 3-ей стрѣлковой бригады и Сибирской казачьей дивизіи и начались и имѣлись въ виду не менѣе серьезныя перевозки, а именно, началось отправ-

леніе за Байкаль многочисленныхъ непитатныхъ эшелоновъ лошадей, второго призыва запасныхъ Сибирскаго округа и ожидалась перевозка гвардейской скорострѣльной батареи и 2-й Сибирской пѣхотной бригады.

Эшелоны лошадей отправлялись исключительно трактомъ на Лиственничное, откуда перевозились въ Мысовую на баржахъ Нѣмчинова.

Отправление запасныхъ производилось большими партиями (не менѣе 1,000 человекъ), но было нѣсколько задержано вслѣдствіе полученія распоряженія, — до выхода изъ Иркутска, снабдить ихъ теплой одеждой.

Въ самый разгаръ движенія неожиданно произошелъ въ высшей степени печальный случай. Ночью съ 23-го на 24-е августа воинскій поѣздъ, отправленный изъ Мысовой съ эшелономъ лошадей 9-го стрѣлковаго полка, потерпѣлъ страшное крушеніе, отойдя отъ Мысовой всего лишь 25 верстъ. Крушеніе это, послѣдствіемъ котораго было разбитіе 22-хъ вагоновъ и серьезная порча пути, въ смыслѣ жертвъ, кончилось сравнительно благополучно, а именно оказалось 11 легко раненыхъ людей (изъ нихъ 7 нижнихъ чиновъ), 2 убитыхъ и 5 раненыхъ лошадей; такой сравнительно счастливый исходъ получился лишь потому, что вслѣдствіе малаго состава эшелона, поѣздъ былъ дополненъ шестнадцатью вагонами съ овсомъ военнаго вѣдомства, поставленными впереди; на нихъ, главнымъ образомъ, и разразилась разрушительная сила крушенія. Причиной крушенія опредѣлены: недостаточно забаластированный путь, при нѣсколько увеличенной скорости хода, и частью размывъ полотна шедшимъ въ теченіе нѣсколькихъ дней дождемъ.

Результатомъ этого крушенія былъ полный перерывъ движенія въ теченіе трехъ сутокъ, т. е. до 27-го августа, и лишь 29-го августа движеніе могло войти въ норму.

Нѣсколько эшелоновъ, находившіеся въ моментъ крушенія уже на пути изъ Иркутска въ Мысовую, должны были выжидать возобновленія движенія на послѣдней; въ воспособленіе довольствію ихъ, немедленно по полученіи извѣстія о крушеніи, высланъ изъ Иркутска вагонъ хлѣба.

Передача грузовъ черезъ Байкаль, вслѣдствіе невозможности отправлять ихъ изъ Мысовой, также замедлилась.

Въ отношеніи замедленія отправления изъ Иркутска, крушеніе близъ Мысовой болѣе всего отразилось на времени выступленія

изъ Иркутска и Красноярска полковъ 2-й Сибирской пѣхотной бригады, которое сначала предполагалось возможнымъ начать 25-го августа, послѣ же крушенія пришлось отложить до 1-го сентября.

Почти одновременно съ крушеніемъ, увеличилось вліяніе на замедленіе движенія и другой причины, а именно, чаще и чаще состояніе погоды стало отражаться въ большей степени на правильности рейсовъ ледоколовъ и баржей. Постоянно стали приходиться извѣщенія о томъ, что, вслѣдствіе бури, имъ приходится отставаться на той или другой сторонѣ озера.

30-го августа, когда какъ разъ разстроенное крушеніемъ близъ Мысовой воинское движеніе почти уже пришло въ норму, получено распоряженіе о приостановкѣ отправленія изъ Иркутска запасныхъ нижнихъ чиновъ Сибирскаго округа. Какъ выше упомянуто, запасные нѣсколько задерживались въ Иркутскѣ для снабженія ихъ теплой одеждой. Изъ всего ихъ количества, перевезеннаго до Иркутска, остались неотправленными въ Забайкалье около 2,500 человекъ. На другой же день, 31-го августа, получено распоряженіе о возвращеніи ихъ на сборные пункты.

Этимъ было положено начало обратнымъ перевозкамъ.

Съ частной приостановкой движенія на востокъ войскъ, совпало и уменьшеніе притока воинскихъ грузовъ, передававшихся съ Сибирской дороги на Забайкальскую; поэтому сдѣлано распоряженіе о прекращеніи съ 1-го сентября пользованія для переправы черезъ Байкаль этихъ грузовъ баржами Нѣмчинова.

Въ виду отмены перевозки на востокъ назначенныхъ уже къ отправленію партій запасныхъ нижнихъ чиновъ, явилась возможность немедленно приступить къ перевозкѣ Иркутскаго полка и къ отправленію изъ Красноярска Красноярскаго полка, который началъ прибывать въ Иркутскъ 7-го сентября и безъ задержекъ передавался въ Забайкалье до 14-го сентября включительно.

15-го сентября получено распоряженіе о приостановкѣ движенія Иркутскаго и Красноярскаго полковъ и возвращеніи ихъ въ пункты постояннаго квартированія. Три послѣдніе эшелона красноярцевъ не успѣли дойти до Срѣтенска и возвращены съ дороги. Первые пять эшелоновъ Красноярскаго полка возвращены изъ Срѣтенска. Что касается до Иркутскаго полка, то онъ успѣлъ уже небольшими эшелонами почти весь выступить изъ Срѣтенска на старыя Цурухайтуй и Хайларъ.

Обратная перевозка организована слѣдующимъ образомъ:

Въ виду постоянно прогресировавшей неакуратности рейсовъ ледокола, было сочтено возможнымъ расчитывать на перевозку на немъ только одного эшелона въ сутки; второй же эшелонъ въ сутки предположено отправлять на баржахъ Нѣмчинова.

Сообразно съ этимъ на дѣйствовавшемъ графикѣ Забайкальской дороги выбраны два росписанія для отправленія по нимъ войсковыхъ поѣздовъ; одно изъ нихъ было вполне удобно для довольствія перевозимыхъ войскъ на обоихъ промежуточныхъ продовольственныхъ пунктахъ (на станціяхъ «Чита» и «Петровскій Заводъ»); для эшелоновъ же, отправляемыхъ по другому выбранному росписанію, введено, въ видѣ вспомогательнаго средства, довольствіе изъ вагоновъ-кухонъ, которые приказано ежедневно высылать навстрѣчу воинскому поѣзду (на станцію «Хилокъ») съ пищей, заложеной въ нихъ на станціи расположенія продовольственнаго пункта («Петровскій Заводъ»). Наблюденіе за правильностью функціонированія этихъ вагоновъ-кухонъ возложено на особаго офицера. Такой порядокъ продолжался до 15-го октября.

Кромѣ полковъ 2-й Сибирской пѣхотной бригады (16 эшелоновъ) въ періодъ обратной перевозки матеріаломъ для нея послужили: вся Сибирская казачья дивизія (27 эшелоновъ) и 11,500 запасныхъ нижнихъ чиновъ (19 эшелоновъ).

Такъ какъ ледоколъ «Байкаль» въ среднемъ дѣлалъ все-таки болѣе одного рейса въ сутки и, кромѣ того, по разнымъ причинамъ изъ Срѣтенска отправлялось далеко не каждый день по два поѣзда, то явилась возможность пользоваться перевозкой эшелоновъ на баржахъ Нѣмчинова лишь какъ вспомогательнымъ средствомъ, къ которому пришлось прибѣгнуть въ теченіе всей обратной перевозки всего шесть разъ.

Вліяніе бурной погоды значительно уже отзывалось на своевременности переправы эшелоновъ черезъ Байкаль; на примѣръ, одной казачьей сотнѣ пришлось выжидать погоды въ Мысовой цѣльмя двое сутокъ.

Еще въ сентябрѣ на Забайкальскую дорогу начали прибывать вагоны-теплушки, и съ начала октября уже всѣ безъ исключенія люди перевозились въ отапливаемыхъ вагонахъ.

Въ теченіе того же мѣсяца произведены работы по устройству на продовольственныхъ пунктахъ теплыхъ помѣщеній для кухонъ и для жилья нижнихъ чиновъ, входившихъ въ составъ командъ для обслуживанія пунктовъ; для столовыхъ устроены особыя закрытыя помѣщенія. Въ началѣ октября приступлено къ постройкѣ

при станціи «Мысовой» двухъ теплыхъ бараконъ, въ общемъ на 400 человекъ, для размѣщенія въ нихъ, въ случаѣ надобности, проходящихъ командъ (эта постройка закончена къ исходу декабря).

Съ 15-го октября на Забайкальской дорогѣ введено зимнее расписание, при которомъ явилась возможность довольствоваться эшелонами въ мѣстахъ учрежденія продовольственныхъ пунктовъ, почему прекратилась надобность въ регулярномъ пользованіи вагонами-кухнями.

По окончаніи перевозки Сибирской казачьей дивизіи, послѣдній эшелонъ которой прибылъ въ Иркутскъ 7-го ноября, массовая перевозка могла считаться прекратившейся.

Результаты массовой перевозки войскъ и военныхъ грузовъ лѣтомъ и осенью 1900 года сводятся къ слѣдующему:

1) Въ составѣ *войсковыхъ эшелоновъ* перевезено: а) изъ Иркутска въ Забайкалье съ 15-го іюля по 15-е сентября—527 офицеровъ, 39,525 нижнихъ чиновъ, 10,125 лошадей, 1,976 повозокъ и 251 вагонъ войсковыхъ грузовъ (слѣдовавшихъ при эшелонахъ); б) обратно изъ Забайкалья въ предѣлы Сибирскаго округа съ 15-го сентября по 7-е ноября—250 офицеровъ, 23,931 нижнихъ чиновъ, 5,271 лошадь, 800 повозокъ и 68 вагоновъ эшелонныхъ грузовъ, и в) между станціями Забайкальской дороги въ предѣлахъ Забайкальской области съ 18-го іюля по 7-е ноября—99 офицеровъ, 4,030 нижнихъ чиновъ, 2,158 лошадей, 413 повозокъ и 19 вагоновъ войсковыхъ грузовъ.

Въ общей сложности, за весь періодъ массовой перевозки, въ составѣ эшелоновъ, въ воинскихъ поѣздахъ перевезено: 876 офицеровъ, 67,556 нижнихъ чиновъ, 17,554 лошади, 3,189 повозокъ и 338 вагоновъ войсковыхъ грузовъ.

За рассматриваемый періодъ наиболѣе усиленное движеніе имѣло мѣсто: 1) при перевозкѣ на востокъ: съ 7-го августа (день открытія пути на Лиственичное) по 23-е августа (день крушенія близъ Мысовой), когда въ среднемъ перевозилось 2,7⁶ эшелона въ сутки, и съ 27-го августа (день возстановленія движенія послѣ крушенія) по 14-е сентября—въ среднемъ по 2,4² эшелона въ сутки, и 2) при обратномъ движеніи: съ 18-го по 24-е сентября—по 1,7¹ эшелона и съ 2-го по 15-е октября—по 1,3² эшелона въ сутки.

2) *Воинскихъ грузовъ*, слѣдовавшихъ въ товарныхъ поѣздахъ,

по Забайкальской дорогѣ съ 15-го іюля по 1-е ноября перевезено 990,642 пуда.

Наибольшія затрудненія представила передача воинскихъ грузовъ черезъ озеро Байкаль, тѣмъ болѣе, что болшую часть ихъ пришлось для переправы перегружать изъ вагоновъ на суда и затѣмъ снова въ вагоны; параллельно съ воинскими грузами, производилась передача черезъ Байкаль желѣзнодорожныхъ грузовъ для строившейся вѣтви къ китайской границѣ (Кайдаловской), срочная доставка которыхъ была признана одинаково важной.

Воинскихъ грузовъ черезъ Байкаль съ 15-го іюля по 1-е ноября передано 794,660 пудовъ, грузовъ для китайской вѣтви— 1.224,374 пуда, а всего — 2.023,034 пуда. Желѣзнодорожные грузы, немедленно по переправѣ черезъ озеро, перевозились по Забайкальской дорогѣ до станціи «Китайскій разъѣздъ».

Передача воинскихъ грузовъ черезъ Байкаль получила наибольшее развитіе во второй половинѣ августа, когда въ день, при усиленномъ въ то же время движеніи войскъ, не считая грузовъ, слѣдовавшихъ въ составѣ эшелоновъ, передавалось по 16,4 тысячъ пудовъ.

Вмѣстѣ съ грузами для китайской вѣтви, наиболѣе продуктивна была переправа грузовъ въ сентябрѣ, когда въ среднемъ перевозилось въ сутки по 22,000 пудовъ, несмотря на часто наблюдавшуюся въ этомъ мѣсяцѣ бурную погоду; въ это время, вслѣдствіе ослабленія движенія войскъ, перевозкой грузовъ былъ въ значительной степени занятъ ледоколъ «Байкаль».

Такъ какъ это судно явилось главнымъ средствомъ переправы черезъ Байкаль въ періодъ массоваго воинскаго движенія и вообще, по размѣрамъ его и назначенію поддерживать сообщеніе черезъ озеро даже въ зимнее время, далеко выдѣляется въ рядахъ Байкальской флотилии, то не лишены интереса выясненныя на опытѣ среднія цифры времени пробѣга его между пристанями «Байкаль» и «Мысовая», а также и стоянокъ его на той и другой. При этомъ надо замѣтить, что, такъ какъ за весь періодъ массовой перевозки ледоколъ «Байкаль» былъ использованъ въ наивысшей возможной степени, то и стоянки его на пристаняхъ продолжались наименьшіе промежутки времени, необходимые для нагрузки и выгрузки эшелоновъ и грузовъ и погрузки угля для питанія самаго ледокола.

Продолжительность рейсовъ ледокола «Байкаль», на протяженіи 70-ти верстъ между пристанями «Байкаль» и «Мысовая», со

включеніемъ времени, необходимаго для причала и отчаливанія, колебалась, ббльшей частью, между 4^{1/2} и 6^{1/2} часами и оказалась въ среднемъ равной около 5^{1/2} часовъ при движеніи къ Мысовой и около 6-ти часовъ при обратномъ движеніи; продолжительность же отдѣльныхъ рейсовъ, въ зависимости отъ состоянія погоды, доходила до 9-ти, 12-ти и даже 17-ти часовъ; эти цифры указываютъ, что на какую-либо срочность переправы даже на такомъ большомъ и специально приспособленномъ суднѣ, какъ ледоколъ «Байкаль», рассчитывать трудно.

Продолжительность стоянокъ ледокола на пристаняхъ, т. е. минимальныхъ сроковъ, необходимыхъ для нагрузки и выгрузки ледокола и питанія его топливомъ, колебалась отъ 2-хъ до 3-хъ часовъ; но часто продолжительность стоянокъ увеличивалась невозможностью для ледокола выдти изъ гавани вслѣдствіе бурнаго состоянія погоды до 4-хъ, 5-ти, 6-ти и болѣе часовъ; въ двухъ случаяхъ буря препятствовала выходу ледокола изъ гавани 29 и 36 часовъ.

Средняя продолжительность полного оборотнаго рейса ледокола (2 рейса, туда и обратно, и 2 стоянки) колебалась между 15,3 и 17,4 часами, или въ сутки ледоколъ дѣлалъ въ среднемъ нѣсколько менѣе 1^{1/2} рейсовъ.

Главнѣйшіе выводы, къ которымъ привелъ опытъ массовой перевозки войскъ между Иркутскомъ и Стрѣтенскомъ въ 1900 г., могутъ быть въ общихъ чертахъ формулированы слѣдующимъ образомъ:

1) Несмотря на полную неподготовленность къ усиленной работѣ вообще, и воинскому движенію въ частности, и въ высшей степени неблагоприятныя условія, при которыхъ произошла организація этого движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ и на переправѣ черезъ озеро Байкаль,—какъ та, такъ и другая справились съ поставленной имъ трудной задачей вполне удовлетворительно. Нѣкоторая задержка движенія войскъ и воинскихъ грузовъ въ Иркутскѣ, имѣвшая мѣсто въ концѣ іюля и началѣ августа, вполне объясняется тѣмъ, что застигнутыя въ расплохъ дорога и переправа потребовали нѣкотораго промежутка времени для усиленія ихъ провозной и пропускной способности—тѣмъ болѣе, что значительная часть вспомогательныхъ средствъ на дорогу должна была успѣть прибыть изъ Европейской Россіи.

2) Несмотря на удовлетворительное выполненіе всей перевозки въ совокупности, выяснилось, что не было никакой возможности

даже за небольшой промежутокъ времени рассчитывать на точное и своевременное, по заранѣ составленному предположенію, исполненіе перевозки каждой части войскъ въ отдѣльности; причина этого та, что возможность безпрепятственной переправы черезъ озеро Байкаль находится въ тѣсной зависимости отъ времени года и состоянія погоды, которое постоянно можетъ задержать перевозку части или эшелона на сутки или болѣе; такимъ образомъ, озеро Байкаль несомнѣнно представляетъ изъ себя нѣкоторую преграду для движенія войскъ и притомъ преграду, сопротивление которой заранѣе рассчитать никоимъ образомъ невозможно.

3) Такъ какъ переправа черезъ Байкаль, впредь до обхода этого озера, какъ преграды, желѣзнымъ путемъ,—является непремѣнной составной, и притомъ внутренней, частью великаго Сибирскаго пути, то существованіе такой преграды не можетъ не отразиться и на пропускной способности всего этого пути.

4) Поэтому, въ интересахъ безпрепятственнаго и заранѣе рассчитаннаго сообщенія между Забайкальемъ и Иркутскомъ, а, слѣдовательно, и всѣми другими пунктами, связанными съ послѣднимъ непрерывной рельсовой колеей, совершенно необходима постройка Кругобайкальской желѣзной дороги.

5) Впредь до сооруженія этой дороги, желательнo имѣть возможность, безъ особыхъ затрудненій, расположить не доѣзжая Байкала, лучше всего въ Иркутскѣ или его окрестностяхъ, значительное количество войскъ, которыя могли бы здѣсь выжидать очереди для переправы ихъ черезъ Байкаль въ томъ случаѣ, если немедленная передача ихъ черезъ озеро встрѣтитъ затрудненія изъ-за состоянія погоды; для этого необходимо устроить въ Иркутскѣ или близъ него особый остановочный пунктъ.

6) Наконецъ, для увѣренности въ большей безопасности и, слѣдовательно, непрерывности воинскаго движенія, а также и увеличенія скорости этого движенія, желательна возможно скорѣйшая замѣна уложенныхъ на Забайкальской дорогѣ облегченныхъ рельсовъ рельсами нормальнаго типа, которые только и могутъ вполнѣ соответствовать принятымъ на дорогѣ тяжелымъ паровозамъ системы «Компаундъ».

Б. Новаковъ.

