



ВЬЮЧНЫЙ АРЕНДНЫЙ ТРАНСПОРТЪ

въ русско-японскую войну 1904—1905 гг.

Маньчжурская армія развѣтывалась съ февраля 1904 г. въ южной Маньчжуріи, не имѣя никакихъ обще-армейскихъ перевозочныхъ средствъ и располагая очень слабыми войсковыми обозами, недостаточными не только для подвоза запасовъ изъ магазиновъ, но даже для выполненія ближайшихъ хозяйственныхъ потребностей частей войскъ. При всей, однако, срочности вопроса относительно армейскихъ перевозочныхъ средствъ, окончательное рѣшеніе откладывалось до прибытія въ Ляоянь Командующаго арміей.

Горный характеръ театра войны и непроходимыя для колесъ болота, вмѣсто дорогъ въ дождливое время года, обязывали имѣть при арміи вьючныхъ животныхъ, независимо колесныхъ средствъ перевозки, и надобность во вьючныхъ транспортахъ признавалась уже въ мартѣ 1904 года; но мѣстные условія формировація этихъ транспортовъ были неизвѣстны; поэтому, принимались и обсуждались разныя мѣры рѣшить намѣченный вопросъ; въ числѣ этихъ мѣръ наиболѣе выдающимися были слѣдующія:

Командующій Маньчжурской арміей, телеграммой на имя военнаго министра отъ 25 марта за № 2099, увѣдомилъ о необходимости возможно скорѣе выслать въ Харбинь имущество и личный

составъ пяти вьючныхъ транспортовъ, на что военный министръ отвѣтилъ телеграмою 7 апрѣля за № 14286, что въ непродолжительномъ времени предложено сформировать и выслать въ армию 5 вьючныхъ транспортовъ, съ общемою подъемною силою въ 10,000 пудовъ. Въ дѣйствительности высланы только вьючныя принадлежности, каковыя получены въ Мукденѣ въ ноябрѣ 1904 года и переданы въ сформированныя уже въ то время вьючные транспорты, въ дополненіе къ вьюкамъ мѣстнаго типа.

Въ мартѣ рѣшено приобрести лошадей въ Западной Сибири, въ виду чего въ мартѣ же сдѣлано сношеніе со штабомъ Сибирскаго военного округа о покупкѣ 2,000 лошадей, годныхъ подъ вьюкъ. Изъ мѣстъ покупки въ Сибири въ Южную Маньчжурію предполагалось лошадей гнать гонимъ; прибытіе вьючныхъ животныхъ въ Ляоянь можно было ожидать въ августѣ и сентябрѣ 1904 года. Проектъ этотъ не былъ приведенъ въ исполненіе.

Поступали также предложенія доставить на театръ войны вьючные транспорты съ Кавказа; условія подобной операціи видны изъ прилагаемой въ копіи телеграммы изъ Тифлиса, отъ 14 февраля 1904 года, инженера Черневскаго, предложившаго свои услуги.

«Имѣю возможность немедленно организовать для обслуживания дѣйствующей арміи вьючный, вполне снаряженный обозъ изъ тысячи лошадей; гарантирую минимальный грузъ на лошадь шесть пудовъ; скорость обоза полезную недѣльную работу лошади шестьсотъ пудоверствъ; персоналъ, ремонтъ обоза мой; расходъ, начиная со дня посадки обоза въ вагоны или пароходъ, до дня обратнаго возвращенія обоза на первоначальную станцію отправленія; прошу за каждый день и лошадь пять рублей и право пользоваться за время контракта фуражемъ отъ интендантства, за плату по заготовочной цѣнѣ; провозъ обоза и персонала туда и обратно на счетъ казны; если мое предложеніе одобряете, благоволите поручить подробное составленіе договора Кавказскому округу. Инженеръ Черневскій. Тифлисъ, Гаповская 4».

Принятіе означеннаго условія приводило къ тому, что вьючный транспортъ прибылъ бы на театръ войны только въ сентябрѣ, получая въ теченіе трехъ мѣсяцевъ пути содержаніе отъ казны, бесполезно для дѣла. Перевозка транспорта въ оба конца вызывала совершенно произвольный расходъ въ 1.150,000 рублей, включая арендную плату за 6 мѣсяцевъ пути и провозную плату за людей и лошадей съ Кавказа въ Южную Маньчжурію и обратно.

Хотя полевой интендантъ, отзывомъ своимъ 4 апрѣля 1904 года

за № 1918 на имя дежурнаго генерала арміи, призналъ предложеніе инженера Черневскаго интереснымъ и далъ заключеніе, что отъ принятія проекта предложенія армія только выиграетъ,—тѣмъ не менѣе, предложеніе было отклонено.

Въ мартѣ мѣсяцѣ поступило два предложенія отъ подрядчиковъ Першина и Рифа сформировать въ Монголіи верблюжій транспортъ и доставить ихъ на театръ войны; предложеніе подрядчиковъ обошлось бы казнѣ въ $7\frac{1}{2}$ миліоновъ рублей. Принимая во вниманіе, что въ гористой мѣстности Южной Маньчжуріи верблюды служить не могутъ, предложеніе было отклонено.

Кромѣ изложенныхъ выше предложеній, поступали также заявленія пригнать изъ Монголіи нѣсколько тысячъ лошадей, якобы годныхъ подъ вьюкъ, но въ дѣйствительности—дикихъ, невыѣзженныхъ и непривычныхъ къ мѣстнымъ суррогатамъ фуража, коими питаются лошади китайцевъ въ Маньчжуріи. Всѣ эти заявленія, сопровождаемыя требованіемъ немедленно выдать очень большіе авансы, совершенно не отвѣчали условіямъ, при коихъ въ дѣйствительности приходилось рѣшать вопросъ о формированіи вьючныхъ транспортовъ.

Дѣло въ томъ, что въ распоряженіи начальника транспортовъ не было нижнихъ чиновъ не только для сформированія личнаго состава транспортовъ, но не доставало людей даже для пріема и охраны купленныхъ животныхъ; во-вторыхъ—не только не было времени ожидать 4 мѣсяца прибытія на театръ войны транспорта, но требовалось изыскать средства перевозки немедленно, въ нѣсколько дней, такъ какъ наряды на отправку грузовъ ежедневно увеличивались и ежедневно поступали новые и болѣе сложные запросы на перевозочныя средства со стороны полевыхъ управленій и частей войскъ.

Въ виду изложеннаго, начальникъ транспортовъ, генеральнаго штаба полковникъ Ухачь-Огоровичъ рѣшилъ, во-первыхъ, совершенно отказаться отъ формированія вьючныхъ транспортовъ вѣдъ театра войны; во-вторыхъ, вьючные транспорты формировать только въ Маньчжуріи, и притомъ исключительно изъ муловъ, этихъ единственно пригодныхъ для вьюко-транспортной службы животныхъ. Но принимая во вниманіе совершенное отсутствіе людей, въ апрѣлѣ и даже въ маѣ, недостатокъ времени и чрезвычайную срочность нарядовъ на перевозку грузовъ, особенно послѣ боя у Тюренчена 18-го апрѣля, пришлось прибѣгнуть къ найму на арендныхъ условіяхъ вьючныхъ транспортовъ у мѣстныхъ купцовъ, съ

тѣмъ, чтобы при первой возможности приобрести вьючныхъ муловъ въ собственность казны. Выгоды подобной мѣры заключались въ томъ, что управление транспортовъ получало отличныя перевозочныя средства немедленно, безъ потери времени и расхода людей, такъ какъ арендныхъ муловъ должны были обслуживать вожатые изъ китайцевъ. Кромѣ того, благодаря найму вьючныхъ животныхъ на театрѣ войны, устранялись расходы на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ транспортовъ, сформированныхъ внѣ Маньчжуріи, а также не было надобности платить арендную плату за дни слѣдованія транспортовъ отъ мѣста формированія, напримѣръ, съ Кавказа до Ляояна, и обратно.

Руководствуясь дѣйствительной обстановкой и указанными выше соображеніями, начальникъ транспортовъ, въ концѣ апрѣля 1904 года, нанялъ по договору съ китайскимъ купцомъ Тифонтаемъ, на арендныхъ условіяхъ,—1,000 вьючныхъ муловъ, съ вьючными принадлежностями и проводниками китайцами, съ платою по 4 рубля въ сутки за мула. Съ 20-го августа 1904 года по 18-е февраля 1905 года арендная плата уменьшена по 3 рублей 50 к. въ виду того, что въ бою подъ Ляояномъ почти всѣ вожатые китайцы разбѣжались и съ этого времени для обслуживанія муловъ были назначены нижніе чины; съ сентября 1904 года въ транспортѣ состояло около 15% опредѣленнаго договоромъ числа китайцевъ.

Взаимныя обязательства сторонъ видны изъ прилагаемаго договора.

ДОГОВОРЪ.

Мы нижеподписавшіеся: Начальникъ транспортовъ Маньчжурской арміи и купецъ Тифонтай, заключаемъ договоръ о наймѣ вьючныхъ муловъ на слѣдующихъ условіяхъ:

1) Тифонтай обязывается передать въ распоряженіе начальника транспортовъ Маньчжурской арміи одну тысячу вьючныхъ муловъ въ сроки: къ 26 апрѣля 100 муловъ; къ 1 мая 100; къ 10 мая 100; къ 1 іюня 300; къ 1 іюля 400 муловъ.

Сроки могутъ быть сокращены по взаимному соглашенію.

2) Мулы должны быть не старше 15 лѣтъ, вполнѣ здоровые, способные поднять семь пудовъ полезнаго груза.

3) На каждомъ мулѣ должны быть приспособлены вьючныя принадлежности для поднятія всякихъ грузовъ, включая ящики, вѣсомъ до трехъ пудовъ каждый; въ числѣ вьючныхъ принадлеж-

ностей должны быть на каждом мулѣ брезентъ достаточныхъ размѣровъ, могущій прикрыть весь вьючный грузъ.

4) На шесть муловъ приставляется по одному, вполнѣ надежному погонщику.

5) Передаваемые въ аренду арміи вьючные мулы съ погонщиками обязываются выступить въ походъ по первому требованію начальника транспортовъ арміи, днемъ и ночью, по тѣмъ дорогамъ, какія будутъ указаны военнымъ начальствомъ.

6) Содержаніе и довольствіе муловъ, а также погонщиковъ производится средствами и заботами Тифонтая. Полевое управленіе транспортовъ Маньчжурской арміи оказываетъ Тифонтаю возможное содѣйствіе по снабженію вьючныхъ обозовъ фуражемъ. Для обезпеченія вьючнаго обоза фуражемъ въ мѣстностяхъ малонаселенныхъ, обозу предоставляется необходимое число вьючныхъ муловъ для собственнаго фуража.

7) Мулы со всѣми вьючными принадлежностями сдаются Маньчжурской арміи въ аренду, съ платою по 4 рубля въ сутки.

8) Арендная плата вручается полевымъ управленіемъ транспортовъ арміи купцу Тифонтаю за десять дней впередъ, по числу муловъ, сданныхъ по акту въ аренду для арміи.

9) За украденный и утраченный грузъ по винѣ погонщиковъ Тифонтай обязуется платить по стоимости пропавшаго груза.

10) За убитаго непріателемъ вьючнаго мула, а также за мула убитаго или раненаго и приведеннаго въ негодность по винѣ воинскихъ чиновъ арміи, уплачивается Тифонтаю: за одного мула по 175 рублей, за вьючныя принадлежности съ брезентомъ по 25 р.

11) Въ случаѣ надобности, Тифонтай обязуется уступить въ собственность арміи необходимое число вьючныхъ муловъ, съ вьючными принадлежностями, съ платою по 200 рублей за мула съ вьюкомъ.

12) Деньги за аренду я, Тифонтай, довѣряю получать моему довѣренному Савелію Григорьевичу Герцбергу. 25 апрѣля 1904 г. Ляоянь.

Подлинный подписали: Хабаровскій 1-й гильдіи купецъ Н. И. Тифонтай и начальникъ транспортовъ Маньчжурской арміи генеральнаго штаба полковникъ Ухачь-Огоровичъ.

Означенный договоръ предварительно былъ доложенъ военному совѣту, подъ предсѣдательствомъ командующаго арміей, въ Ляоянѣ, 25 апрѣля 1904 года; вмѣстѣ съ симъ начальникъ транспортовъ, полковникъ Ухачь-Огоровичъ, доложилъ также и всѣ обстоятель-

ства, вызывающія необходимость принять условія и выгодность таковыхъ, въ виду отсутствія армейскихъ перевозочныхъ средствъ, надобность въ коихъ особенно увеличилась послѣ боя у Тюренчена 18-го апрѣля.

Выслушавъ мнѣнiе начальника штаба, генераль-квартирмейстера, начальника военныхъ сообщений, полевого контроля и юрисконсульта, командующей армiей утвердилъ договоръ, каковой былъ подписанъ и вступилъ въ силу того же 25-го апрѣля 1904 г.

Къ 1-му мая прибыла первая партiя вьючныхъ муловъ—155 головъ—и немедленно была отправлена изъ Ляояна въ горы, по этапной линiи на Саймадзы. Въ первый же день работы транспорта оказалось, что арендные вьючные мулы служатъ прекраснымъ перевозочнымъ средствомъ, легко несутъ 6—8 пудовъ груза, проходятъ по мѣстности безъ дорогъ, идутъ обочинами, а потому свободно обгоняютъ попутные обозы и не задерживаютъ встрѣчныхъ транспортовъ.

Начиная со 2-го мая, ежедневно прибывали партiи вьючныхъ муловъ отъ 50 до 100 головъ, и къ 10-му iюня прибыли всѣ арендованные мулы, 1,000 головъ, на 20 дней ранѣе договорнаго срока.

Для административнаго завѣдыванiя транспортомъ и учета муловъ былъ назначенъ особый офицеръ, который велъ дневникъ съ точнымъ указанiемъ числа вьючныхъ животныхъ, бывшихъ въ работѣ; въ томъ случаѣ, когда изъ транспортовъ выдѣлялись партiи муловъ въ командировку, съ особымъ назначенiемъ, для завѣдыванiя партiями также назначались воинскiе чины.

Хозяйственная часть аренднаго транспорта находилась въ вѣдѣнiи довѣреннаго купца Тифонтая; довольствiе муловъ производилось попеченiемъ довѣреннаго; со стороны управленiя транспортовъ оказывалось содѣйствiе въ устройствѣ магазиновъ и полученiи фуража въ томъ случаѣ, когда транспортъ, работая на позицiи, не могъ достать корма на мѣстѣ, за отсутствiемъ населенiя; такое содѣйствiе требовалось лѣтомъ 1904 года, въ перiодъ операций подъ Ляояномъ, въ районѣ 10-го армейскаго корпуса и Восточнаго отряда. Ветеринарное наблюденiе и леченiе арендныхъ муловъ производилось безвозмездно ветеринарными врачами ближайшихъ казенныхъ транспортовъ. Уплата денегъ производилась на основанiи актовъ о приѣмѣ муловъ и дневниковъ, причемъ за больныхъ животныхъ плата не выдавалась. Для общей повѣрки состоянiя и числа муловъ производились осмотры начальникомъ транспортовъ, а кромѣ того, назначались особыя комисси.

Въ срединѣ іюля 1904 года началась въ арендномъ транспортѣ убыль муловъ, главнымъ образомъ вслѣдствіе боевыхъ дѣйствій, такъ какъ вьючному транспорту приходилось неоднократно работать подъ огнемъ противника, и въ сентябрѣ 1904 года, послѣ Ляоянскаго боя, въ арендномъ транспортѣ осталось всего 268 годныхъ къ работѣ вьючныхъ животныхъ. Послѣ сформированія достаточнаго числа казенныхъ транспортовъ, въ октябрѣ 1904 года поднять вопросъ о приобрѣтеніи вьючныхъ арендныхъ муловъ въ собственность казны, и къ 18-му февраля 1905 года всѣ животныя были куплены, арендныя условія прекратились.

Всего, за время существованія аренднаго вьючнаго транспорта съ 1-го мая 1904 года по 18-е февраля 1905 года, въ общей сложности одного дня, состояло въ работѣ 156,783 вьючныхъ мула, за работу коихъ уплачено 596,104 рубля 91 коп.

Работа вьючнаго аренднаго транспорта распадается на два періода: Ляонскій — съ 1 мая по 26 августа 1904 года, и Мукденскій — съ 26 августа 1904 г. по 18 февраля 1905 г.

Ляоянскій періодъ.

Послѣ неудачнаго для насъ боя у Тюренчена 18 апрѣля 1904 года, Восточный отрядъ отступилъ и занялъ позиціи сѣвернѣе Фыхуанчена, базируясь на магазины въ Ляньшаньгуани. Затѣмъ, для прикрытія путей, идущихъ отъ Фыхуанчена на Саймадзы къ переправамъ черезъ р. Тайдзыхе у Бенъсиху, слѣшно высылались изъ Ляояна чисти войскъ въ направленіи Ляоянь-Саймадзы. Дороги на Саймадзы не были разработаны; продовольственныхъ магазиновъ на нихъ не было, въ виду чего требовалось немедленно выслать наиболѣе подвижныя перевозочныя средства для обезпеченія довольствіемъ войскъ на позиціяхъ, и колесные транспорты — для образованія магазиновъ сѣвернѣе Сыгоулинскаго перевала. Въ такой тревожной обстановкѣ, когда на одномъ фронтѣ мы отступали, а на другомъ выдвинулись впередъ — началъ работу вьючный арендный транспортъ. Работа эта выразилась въ слѣдующемъ.

1) Въ маѣ и до 10 іюня мулы прибывали въ Ляоянь партіями, отъ 50 до 100 головъ, и немедленно послѣ приѣма въ аренду отправлялись съ грузомъ по назначенію. Первоначально, съ 4 мая всѣ мулы направлялись по этапной линіи Ляоянь-Аншинъ-Саймадзы, на позиціи 23-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка, а за-

тѣмъ, въ томъ же районѣ — 10 армейскаго корпуса. Всего, на означенной линіи работало до 400 вьючныхъ муловъ; число это въ серединѣ мая пришлось сократить, въ виду крайней необходимости часть транспорта перевести въ районъ Восточнаго отряда.

2) Съ 17-го мая потребовалось усилить перевозочными средствами линію Ляоянь-Ляньшаньгуань, занятую Восточнымъ отрядомъ. 17 мая отправлено на этапъ № 3, въ Ляньшаньгуань 250 муловъ, а 19 мая выслано въ томъ же направленіи еще 195 муловъ. для обслуживанія продовольственнаго магазина въ Чинертунѣ. По мѣрѣ увеличенія числа войскъ Восточнаго отряда, увеличивался вьючный транспортъ, работавшій въ районѣ Чинертунь-Ляньшаньгуань, и въ началѣ іюня въ означенномъ районѣ находилось 532 вьючныхъ мула, поднимавшихъ 3700 пудовъ полезнаго груза, что составляло двухдневный запасъ сухарей, крупы, чаю и сахару для Восточнаго отряда. Но въ началѣ іюня мѣсяца потребовалось перебросить часть аренднаго транспорта изъ Восточнаго отряда на южный фронтъ къ Дашичао, по слѣдующимъ причинамъ:

3) Одновременно съ возрастающей потребностью во вьючныхъ перевозкахъ на восточномъ нашемъ фронтѣ, увеличилась потребность также на югѣ, въ районѣ Дашичао, гдѣ находились 1-й и 4-й Сибирскіе корпуса и конный отрядъ ген. Мищенко.

Горныя дороги на южномъ фронтѣ совсѣмъ неразработаны; доставку грузовъ требовалось производить спѣшно; части войскъ, особенно конный отрядъ, передвигались постоянно и занимали новыя позиціи, базируясь, главнымъ образомъ, на магазины въ Дашичао.

Для доставки грузовъ на позиціи южнаго фронта, отправлено изъ Ляояна 24 мая и 2 іюня въ Гайджоу и Дашичао два двухколочныхъ транспорта, поднимавшихъ 7200 пудовъ полезнаго груза, а для подвоза въ промежуточные магазины постепенно передвигались въ Дашичао пять арбяныхъ транспортовъ. Вскорѣ оказалось, что средствъ этихъ недостаточно, особенно для доставки грузовъ въ наиболѣе гористыя участки занятаго нами района. Въ виду изложеннаго, 7-го іюня спѣшно были отправлены изъ Ляояна по желѣзной дорогѣ на югъ 300 вьючныхъ муловъ, взятыхъ съ этапной линіи Восточнаго отряда. 16 іюля отправлено въ Дашичао еще 100 муловъ. Работа на югѣ вьючнаго транспорта въ 400 головъ продолжалась до іюля мѣсяца, когда указанная ниже п. 5, обстоятельства заставили вновь перебросить транспортъ, по круж-

ной линіи въ 180 верстѣ изъ Дашичао черезъ Ляоянь—въ районѣ Восточнаго отряда, къ Ляньшаньгуаню.

4) Но до обратнаго перевода транспорта съ южнаго на восточный фронтъ, еще во время работы арендныхъ муловъ въ районѣ Дашичао, мы готовились въ концѣ іюня къ наступленію въ направленіи Хайченъ-Симучень и далѣе къ востоку. На усиленіе арбяныхъ транспортовъ, работавшихъ въ означенномъ районѣ, отправлено изъ Ляояна въ Хайченъ 24 іюня 450 вьючныхъ арендныхъ муловъ, которые перевозили грузъ до 15 іюля, на позиціи восточнѣе Хайчена, войскамъ 2-го Сибирскаго корпуса и 2-й бригадѣ 31-й пѣх. дивизіи. Изъ этой же Хайченской группы въ іюнѣ мѣсяцѣ выдѣлялись небольшіе транспорты арендныхъ муловъ для доставки запасовъ продовольствія отдѣльному отряду полковника Драгомірова, расположенному сѣверо-восточнѣе Хайчена, въ деревню Титуню.

5) Іюля 1 дня, отъ начальника Восточнаго отряда, генераль-лейтенанта графа Келлера, была получена изъ деревни Нютхайя телеграмма за № 2661, въ коей значилось, что въ виду боевыхъ задачъ, возложенныхъ на отрядъ командующимъ арміей, требовалось немедленно передать въ распоряженіе отряднаго интенданта 600 вьючныхъ муловъ.

Въ день полученія означеннаго требованія, вьючные арендные мулы работали по всему театру военныхъ дѣйствій, группируясь на четырехъ направленіяхъ: Ляоянь-Саймадзы; Ляоянь-Ляньшаньгуань; Хайченъ-Симучень и Дашичао-Тончи, и далѣе къ позиціямъ войскъ.

Хотя 2 іюля былъ уже сформированъ казенный вьючный транспортъ, но начальникъ транспортовъ, не имѣя еще достаточныхъ опытныхъ указаній, на сколько надежно работаютъ вожатые изъ нижнихъ чиновъ, приставленные къ совершенно незнакомому для нихъ дѣлу—рѣшилъ отправить въ Восточный отрядъ арендныхъ муловъ, придавъ имъ военную организацію. Для выполненія сего, немедленно были сняты арендные мулы съ этапной линіи Ляоянь-Саймадзы, а взамѣнъ арендныхъ животныхъ посланъ 2-го іюля на этапъ Сихіань казенный вьючный № 1-й транспортъ. Затѣмъ, изъ Дашичао въ Ляоянь, по желѣзной дорогѣ перевезены всѣ арендные мулы, на смѣну коихъ еще въ концѣ іюня отправлено въ Дашичао три двуколочныхъ транспорта, въ дополненіе къ имѣющимся двумъ такимъ же транспортамъ. Наконецъ, 80 арендныхъ муловъ доставлены въ Ляоянь изъ Хайченской группы, тоже по

жельзной дорогѣ. Такимъ образомъ, въ началѣ іюля было собрано въ Ляоянѣ 630 арендныхъ муловъ. Остальные 370 арендныхъ муловъ оставлены въ Хайченѣ для работы въ гористой мѣстности. Изъ наличныхъ въ Ляоянѣ вьючныхъ муловъ организованы для Восточнаго отряда перевозочныя средства, на слѣдующихъ основаніяхъ:

а) сформировано 2 вьючныхъ транспорта, при чемъ въ первый назначено 300, во второй 270 муловъ, съ общей подъемной силой въ 4000 пудовъ полезнаго груза;

б) для завѣдыванія каждымъ транспортомъ назначены поручики Погожевъ и Сусловъ;

в) для перевозки раненыхъ, къ транспортамъ придано 60 муловъ, изъ числа наиболѣе смирныхъ, и 30 вьючныхъ носилокъ, системы полковника Ухачъ-Огоровича;

г) для охраны транспортовъ приданъ конвой изъ 25 вооруженныхъ обозныхъ; въ послѣдствіи на позиціи, конвойные обозные были замѣнены полусотней казаковъ Уссурійскаго казачьяго полка, подъ командою двухъ офицеровъ, сотника Петрушевскаго и хорунжаго Ефимьева;

д) при выступленіи оба транспорта обезпечили себя фуражемъ на пять дней.

Для тщательнаго осмотра вьючныхъ животныхъ и въ устраненіе всякихъ недоразумѣній, начальникъ транспортовъ назначилъ комиссію для провѣрки числа и годности арендныхъ муловъ. Комиссія, въ указанномъ ниже составѣ, освидѣтельствовала транспорты, о чемъ составила актъ № 60, въ коемъ значилось: 5 іюля 1904 года, мы, командующій 1-мъ обознымъ вьючнымъ баталіономъ, подполковникъ Панченко, вмѣстѣ съ контролеромъ Г. Крыжановскимъ, присутствовали при отправкѣ вольнонаемныхъ вьючныхъ животныхъ въ Чинертунь, подъ командою поручиковъ Погожева и Сулова, при этомъ оказалось, что всего было отправлено съ китайскими погонщиками 630 вьючныхъ животныхъ съ вьючными сѣдлами. Подписали: подполковникъ Панченко, контролеръ Крыжановскій и довѣренный купца Тифонтая, г. Герцбергъ.

Транспорты отправлены изъ Ляояна утромъ 5 іюля, по этапной линіи на Ляньшаньгуань, и вечеромъ 5-го же іюля, въ дер. Чинертунни переданы въ распоряженіе Восточнаго отряда, въ составѣ котораго находились до отступленія къ Мукдену, въ концѣ августа мѣсяца; за это время перевозка грузовъ какъ въ магазины, такъ и на позиціи въ части войскъ, производилась по нарядамъ интен-

данта отряда. Кроме того, на арендных мулах неоднократно доставлялись войскамъ на позиціи патроны; такъ напр. 18 іюля, нагрузивъ въ дер. Эффа патроны, транспортъ доставилъ ихъ на Падалинскій перевалъ войскамъ Восточнаго отряда, во время боя.

6) Въ началѣ іюля, организованъ боковой отрядъ полковника Грулева, который занялъ переправы на рѣкѣ Тайдзыхе, у Беньсиху, восточнѣе Ляояна; отрядъ базировался на магазины, находившіеся на желѣзнодорожной станціи Копи Янтайскія, въ 30 верстахъ отъ переправы. Для образованія 16-ти дневнаго запаса продовольствія для отряда и доставки груза въ конныя части, расположенныя въ гористой мѣстности вдоль рѣки, требовалось перевезти 28.400 пудовъ груза, для чего необходимо было экстренно отправить на этапную линію Копи Янтайскія-Беньсиху 5 арбяныхъ транспортовъ и возможно больше вьючныхъ муловъ. За неимѣніемъ свободныхъ казенныхъ вьючныхъ животныхъ, вызваны изъ Хайчена въ Ляоянъ арендные мулы, изъ коихъ сформированъ вьючный транспортъ, въ составѣ 370 животныхъ, при 68 жогахъ; взявши изъ Ляоянскаго магазина 2220 пудовъ, т. е. полутора-суточную дачу, разныхъ запасовъ для отряда полковника Грулева, транспортъ выступилъ 18 іюля изъ Ляояна, подъ начальствомъ прапорщика Плетнева, и направился къ дер. Беньсиху мимо станціи Копи Янтайскія по грунтовымъ дорогамъ. Сдавши запасы по назначенію, арендные мулы перевозили затѣмъ грузы преимущественно въ конный отрядъ генераль-маіора Любавина, расположенный вдоль рѣки Тайдзыхе, къ востоку отъ Беньсиху, и работали въ означенномъ районѣ до 18 августа, послѣ чего отступили въ Мукденъ вмѣстѣ со всеми войсками.

7) Кроме изложенной выше правильной группировки арендныхъ муловъ, для выполненія систематической работы по перевозкѣ грузовъ, эти же мулы выполняли и другіе наряды, изъ коихъ главнѣйшіе: перевозка раненыхъ и перевозка подарковъ.

Въ концѣ апрѣля 1904 года начальникъ транспортовъ, полковникъ Ухачъ-Огоровичъ, построилъ вьючныя носилки своей системы. Вьючная носилка прикрѣплялась къ вьючнымъ сѣдламъ двухъ муловъ, идущихъ гуськомъ. Всего вьючныхъ носилокъ было построено 90, изъ коихъ формировались небольшіе транспорты въ составѣ 20—30 носилокъ и 40—60 арендныхъ муловъ, какыя отправлялись на позиціи, по особымъ распоряженіямъ начальника транспортовъ. Первый разъ арендные мулы съ вьючными

носилками были отправлены 3 мая 1904 года, по этапной линіи Ляоянъ-Ляньшаньгуань, въ районѣ Восточнаго отряда, а затѣмъ, ежедневно высылались къ югу отъ Ляояна на позиціи и въ полевые госпитали для эвакуаціи раненныхъ.

Въ началѣ іюля мѣсяца, въ составѣ двухъ транспортовъ арендныхъ муловъ, переданныхъ въ Восточный отрядъ, о чемъ указано въ п. 5 настоящаго отдѣла, было назначено 30 носилокъ и 60 муловъ изъ числа наиболѣе смирныхъ; впоследствии число носилокъ было увеличено до 42, а вьючныхъ муловъ подъ носилками до 84, каковыя находились въ постоянномъ пользованіи Восточнаго отряда и вывозили раненыхъ по непосредственнымъ распоряженіямъ командировъ транспортовъ. Остальныя вьючныя носилки и соотвѣтствующее число муловъ продолжали работать по нарядамъ изъ управленія транспортовъ. Кромѣ того, на арендныхъ мулахъ вывозились такіе раненые, которые могли сидѣть въ сѣдлѣ.

Всего въ Ляоянскій періодъ вывезено на арендныхъ мулахъ 3200 раненыхъ и больныхъ.

Въ іюнѣ прибыли въ Ляоянъ подарки воинскимъ чинамъ отъ имени Ея Величества, Государыни Императрицы Александры Федоровны. По заявленію завѣдывавшихъ складомъ подарковъ, ротмистра Половцева и камеръ-юнкера, графа Замойскаго, формировались изъ арендныхъ муловъ особые небольшіе транспорты, въ составѣ отъ 80 до 120 головъ. Такіе транспорты, подъ командой оберъ офицера для порученій при управленіи транспортовъ, поручика Поклада, доставляли подарки войскамъ 10 армейскаго корпуса и Восточнаго отряда, на Яндзулинскій переваль, а также и нѣкоторыя другія части, расположенныя южнѣ Ляояна. Всего перевезено, только на арендныхъ мулахъ, около 1200 пудовъ подарковъ.

Затѣмъ, командующій арміей, ген.-адъютантъ Куропаткинъ, посылалъ подарки отъ своего имени въ войсковыя части ко дню полковыхъ праздниковъ; такихъ подарковъ на арендныхъ мулахъ въ Ляоянскій періодъ отправлено около 100 пудовъ, и при томъ прямо въ части на передовыя позиціи.

8) Въ началѣ августа наши войска продолжали стягиваться съ юга къ Ляояну; начались Ляоянскіе бои. Въ это время, къ 12-му августа, арендные мулы были сведены въ три отдѣльныя группы, изъ коихъ первая группа, 91 мулъ, находилась въ Ляоянѣ, при управленіи перваго казеннаго вьючнаго баталіона; вторая—559 муловъ съ

вожатыми и конвоемъ, подъ начальствомъ поручика Сулова, работала въ районѣ Восточнаго отряда, на линіи Ляоянъ—Чинертунъ—Ляньшаньгуань ¹⁾; третья группа, 306 муловъ съ вожатыми подъ командою прапорщика Плетнева, находилась на этапной линіи Копи Янтайскаго — Бенъсиху. Всего 12-го августа состояло на учетѣ 956 вьючныхъ арендныхъ муловъ.

Въ срединѣ августа обстановка для первой и второй группъ арендныхъ муловъ сложилась въ высшей степени трудная. Приближаясь къ Ляояну, бой все болѣе и болѣе усиливался, постепенно сокращаясь по фронту отъ ста до двадцати верстъ, южнѣе Ляояна; въ тылу нашей арміи находилась рѣка Тайдзыхе, съ многими переправами; ближайшій къ Ляояну районъ былъ укрѣпленъ и движеніе обозовъ по этому району было весьма затруднительно; отступление нашей арміи производилось къ точкѣ — Ляояну, что вызывало скопленіе транспортовъ вблизи Ляоянскихъ магазиновъ и складовъ; наконецъ, войсковые обозы еще передъ боемъ были спѣшно отправлены на сѣверъ, за станцію Янтай, и войска остались безъ перевозочныхъ средствъ. Между тѣмъ, требовалось экстренно вывозить изъ передовыхъ магазиновъ цѣнный грузъ и въ тоже время посылать навстрѣчу отступающимъ войскамъ и развозить по позиціямъ продовольствіе и патроны, а также вывозить раненыхъ подъ напоромъ противника.

При такихъ условіяхъ, начальникъ транспортовъ отправилъ за рѣку Тайдзыхе арбяные транспорты и хозяйство двуколочныхъ транспортовъ, а на полѣ сраженія оставилъ наиболѣе подвижныя перевозочныя средства, а именно—двуколки Южно-Уссурийскаго обознаго баталіона, казенный вьючный транспортъ и арендныхъ муловъ.

Первая группа арендныхъ муловъ перевозила главнымъ образомъ раненыхъ, въ приспособленныхъ для сего вьючныхъ носилкахъ; изъ этой же группы назначались небольшія партіи, въ 10—20 муловъ, для перевозки въ ближайшія части патроновъ и сухарей.

Вторая группа, при коей состоялъ довѣренный Тифонтая, г. Шаповаловъ, подъ общемою командою поручика Сулова, продолжала работать въ центрѣ боевого расположенія арміи.

Изъ второй группы было выдѣлено 84 мула, на конхъ во время

¹⁾ Въ іюлѣ и первой половинѣ августа, изъ числа 630 арендныхъ муловъ Восточнаго отряда и 370 животныхъ по этапной линіи къ Бенъсиху, убыло больными одновременно 135 муловъ, изъ конхъ 91 впоследствии выздоровѣли, составили первую группу, и были оставлены въ Ляоянѣ для работы, по нарядамъ управленія транспортовъ.

Ляоянскаго боя вывозили раненыхъ на 42 вьючныхъ носилкахъ, приче́мъ провожатые поднимали раненыхъ непосредственно на полѣ сраженія и доставляли въ Ляоянь.

Изъ боевыхъ же столкновений второй группы отмѣчаются слѣдующія:

16-го августа, транспортъ въ числѣ 70 арендныхъ муловъ, нагруживъ хлѣбъ, чай и сахаръ въ деревнѣ Кавлецунь, выступилъ на Сеолинзинскій переваль, для передачи запасовъ Нѣжинскому пѣхотному полку; прійдя въ указанное мѣсто, транспортъ не засталъ полка, перешедшаго на другую позицію, вблизи деревни Уйдягоу, куда и направился транспортъ; слѣдуя по назначенію, у д. Цофаньтунь транспортъ былъ встрѣченъ сильнымъ ружейнымъ огнемъ японскаго развѣзда; находившаяся въ прикрытіи транспорта полусотня Уссурійскаго казачьяго полка, подъ командою сотника Петрушевскаго и хорунжаго Ефимьева, немедленно атаковала японцевъ и заставила противника отступить; во время боя, транспортъ хотя и находился подъ сильнымъ огнемъ, но сохранилъ полнѣйшее спокойствіе, а послѣ боя — продолжалъ путь, доставилъ грузъ по назначенію и сдалъ продовольствіе въ полкъ.

18-го августа транспортъ изъ 40 арендныхъ муловъ нагрузилъ подъ огнемъ японцевъ въ д. Юнхуанмяо 600 винтовокъ и доставилъ таковыя въ Ляоянь, въ артилерійскій складъ.

19-го августа, въ виду общаго отступленія арміи отъ Ляояна на сѣверъ, арендный транспортъ получилъ приказаніе погрузить запасы и имущество хлѣбопекарни № 72, въ деревнѣ Эффа, и доставить грузъ въ Мужденъ. Въ этотъ день деревня Эффа обстрѣливалась артилерійскимъ огнемъ противника; изъ имущества хлѣбопекарни приходилось взять на вьюки огромные печные своды изъ волнистаго желѣзо; шумъ желѣзныхъ листовъ въ связи съ артилерійской канонадой весьма сильно пугалъ животныхъ и потребовались невѣроятныя усилія навьючить на небольшія вьючныя сѣдла громоздкое имущество полевой хлѣбопекарни; въ эти трудныя минуты огромную пользу принесъ находившійся при транспортѣ купца Тифонтая, г. Шаповаловъ, который указаніями и собственноручной работой содѣйствовалъ навьючиванію казеннаго груза, совершенно неприспособленнаго для вьючной перевозки.

Выступивъ изъ Эффа на сѣверъ, транспортъ перешелъ рѣку Тайдзыхе и заночевалъ въ деревнѣ Синченъ. Утромъ 20-го августа транспортъ выступилъ далѣе, направляясь къ станціи Коши Янтайска, предполагая выйти на большую Мандаринскую дорогу,

Днемъ 20-го августа, въ районѣ нашихъ позицій у Копи Янтайскаго, транспортъ былъ обстрѣлянь нашимъ Инсарскимъ полкомъ; только благодаря распорядительности офицеровъ и довѣреннаго Шаповалова арендные мулы не разбѣжались. Въ 6 часовъ вечера, того же 20-го августа, транспортъ прибылъ въ д. Тайчендзы и сталъ размѣщаться на ночлегъ по фанзамъ; въ это время изъ гаоляна былъ открытъ огонь хунхузами, которые, въ числѣ 200 человекъ, окружили деревню. При первыхъ же выстрѣлахъ, полусотня Уссурійскаго казачьяго полка, подъ командою сотника Петрушевскаго и хорунжаго Ефимьева, а также часть вожатыхъ, подъ командой поручика Суслова, атаковали хунхузовъ и прогнали ихъ; во время боя при транспортѣ въ д. Тайчендзы оставалось всего 9 нижнихъ чиновъ, которые вмѣстѣ съ довѣреннымъ г. Шаповаловымъ удерживали вьючныхъ муловъ въ дворахъ китайскихъ фанзъ; но, несмотря на всѣ усилія вожатыхъ, 106 муловъ разбѣжались по гаолянѣ и не были найдены. 21-го августа транспортъ продолжалъ путь на сѣверъ и 23-го августа прибылъ въ Мукденъ.

Третья группа арендныхъ муловъ, подъ командой прапорщика Плевнева, работала на этапной линіи Копи Янтайскаго—Беньсиху съ 20-го іюля по 18-е августа, причѣмъ неоднократно подвергалась нападенію хунхузовъ. Особенно сильное нападеніе на транспортъ произведено хунхузами 27-го іюля 1904 года вблизи дер. Мухенцзами, не доходя Янтая; хотя въ конвоѣ было всего 10 обозныхъ, но хунхузы были отбиты безъ потерь для транспорта. 18-го августа, въ виду переправы японцевъ черезъ Тайдзыхе, транспортъ отступилъ на сѣверъ и 22-го августа прибылъ въ Мукденъ.

Въ общемъ, въ Ляоянскій періодъ на арендномъ транспортѣ перевезено 226.000 пудовъ груза и вывезено 3.200 раненыхъ.

Такимъ образомъ, въ Ляоянскій періодъ арендный транспортъ несъ усиленную службу на всемъ театрѣ войны, причѣмъ части транспорта перебрасывались съ восточнаго на южный фронтъ арміи, и обратно. Спѣшная, почти безъ отдыха работа, въ сферѣ непріятельскаго огня, движеніе по горнымъ, неразработаннымъ дорогамъ, а также и вовсе безъ дорогъ, отступленіе подъ огнемъ съ позицій нашего фронта до Мукдена, на протяженіи 150 вер.,— все это дѣйствовало на транспортъ весьма разрушительно. Прежде всего, во время Ляоянскаго боя, стали разбѣгаться вожатые - китайцы, а къ 20-му августа въ транспортѣ остались только переводчикъ и 2 старшихъ китайца. Затѣмъ, по прибытіи въ Мукденъ всѣхъ частей транспорта выяснилось, что къ 20-му августа, оста-

лось годныхъ къ работѣ всего 531 арендный мулъ, изъ числа 956 головъ, бывшихъ на учетѣ 12-го августа; за 14 дней боевыхъ дѣйствій погибло 425 муловъ, на сумму 85,000 рублей. Въ декабрѣ 1904 года владѣлецъ арендныхъ муловъ, купецъ Тифонтай, вошелъ съ ходатайствомъ о возмѣщеніи убытковъ за ту часть имущества, которая погибла отъ боевыхъ дѣйствій. По разслѣдованіи сего вопроса, выяснилось, что собственно отъ боевыхъ дѣйствій утрачено 342 мула, относительно коихъ начальникъ транспортовъ представилъ особое ходатайство, а начальникъ штаба Главнокомандующаго, въ докладѣ отъ 19-го сентября 1905 года за № 131, далъ такое заключеніе: «утрата 342 муловъ, разбѣжавшихся подъ огнемъ японцевъ, произошла не по винѣ Тифонтая, который лишь исполнялъ требованіе военного начальства доставить запасы къ передовымъ позиціямъ. Назначеніе транспортовъ обслуживать тылъ расположенія войскъ, и если бы Тифонтай отказался исполнить подобное требованіе и не доставилъ продовольствіе къ передовымъ позиціямъ, онъ бы сохранилъ своихъ муловъ. Подвергать его матеріальному ущербу за подчиненіе требованіямъ начальство являлось бы по отношенію къ нему несправедливостью и по-сему полагалъ бы, что стоимость этихъ муловъ, въ суммѣ 68,400 рублей, должна быть ему возмѣщена». Главнокомандующій утвердилъ докладъ; означенная сумма уплачена купцу Тифонтаю.

Мукденскій періодъ съ 26-го августа 1904 года по 18-е февраля 1905 года.

Послѣ отступленія отъ Ляояна, войска Маньчжурской арміи заняли позиціи южнѣе Мукдена; на новыхъ мѣстахъ магазиновъ не было, въ виду чего потребовалось экстренно отправлять войскамъ продовольствіе на транспортахъ, независимо спѣшнаго образованія магазиновъ и складовъ.

Для учета всѣхъ наличныхъ перевозочныхъ средствъ была произведена 23—26 августа общая провѣрка транспортовъ; провѣрены также арендные мулы и 26-го августа оказалось, что годныхъ къ работѣ всего 531 вьючное животное. Работа арендныхъ муловъ выразилась въ слѣдующемъ:

1) 28-го августа отправлено 109 вьючныхъ муловъ съ сухарями за колонною генераль-маіора Эка изъ Мукдена на востокъ черезъ Фулинь, Фушунъ и далѣе къ Инпани; 31-го августа въ Инпани транспортъ сдалъ сухари и возвратился въ Мукденъ, а на смѣну возвратившихся, отправленъ въ Инпанъ новый такой же транспортъ.

Запиской отъ 4-го сентября 1904 года генераль-маіоръ Эккъ удостовѣряетъ, что за все время слѣдованія транспорта за дивизіей въ транспортѣ былъ полный порядокъ и во всякое время онъ готовъ былъ удовлетворить требованіе войскъ въ выдачѣ сухарей: не было случая, чтобы транспортъ стѣснялъ движеніе войскъ.

2) Для обезпеченія продовольствіемъ конныхъ отрядовъ генераловъ Ренненкампа, Мищенко, Самсонова, Любавина и полковника Гурко, находившихся 40 верстъ южнѣе Мукдена, были одновременно высылаемы транспорты отъ 100 до 200 вьючныхъ муловъ каждый. Конные отряды часто мѣняли позиціи, въ виду чего вьючнымъ транспортамъ приходилось выбирать новыя дороги, не всегда безопасныя, какъ объ этомъ сообщилъ генераль-квартирмейстеръ арміи телеграммою отъ 31-го августа 1904 г. за № 8846 слѣдующаго содержанія: генераль Самсоновъ доноситъ, что ежедневно черезъ расположеніе его передовыхъ заставъ слѣдуютъ транспорты съ продовольствіемъ въ отрядъ генераль-маіора Любавина. Начальникъ штаба арміи приказалъ просить васъ избрать для этихъ транспортовъ болѣе безопасную дорогу. Такой дорогой можетъ служить дорога отъ Хуньхепу на Тиндяю».

Пути слѣдованія были измѣнены, но въ виду необходимости доставлять продовольствіе въ передовыя конныя части, транспорты были вынуждены двигаться иногда вдоль фронта нашихъ войскъ, въ близкомъ разстояніи отъ японцевъ.

3) Выше указано, что въ Ляоянскій періодъ вьючные арендные мулы, вмѣстѣ съ вьючными носилками, высылались на позиціи партіями по особымъ нарядамъ отъ 20 до 30 и 42 носилокъ въ каждой партіи. Означенный пріемъ давалъ возможность посылать носилки въ такомъ числѣ и въ такой районъ, гдѣ по ходу военныхъ дѣйствій болѣе всего носилки требовались. Но по мѣрѣ отхода нашихъ армій отъ Ляояна, большая часть корпусовъ была направлена по гористой полосѣ къ востоку отъ желѣзной дороги; кромѣ того, движеніе арміи на сѣверъ по разнымъ дорогамъ исключало возможность своевременно высылать носилки въ разныя части войскъ. Въ виду двухъ этихъ обстоятельствъ, начальникъ транспортовъ, полковникъ Ухачъ-Огоровичъ, выдѣлилъ 27 вьючныхъ носилокъ и 54 вьючныхъ мула, каковыя были прикомандированы съ 20 августа 1904 года къ десяти военно-санитарнымъ двукольнымъ транспортамъ и полутранспортамъ, для постоянной совмѣстной работы подъ руководствомъ командировъ означенныхъ санитарныхъ частей. Въ означенномъ прикомандированіи вьючныя но-

силки находились съ 20 августа 1904 года по февраль 1905 года, до дня приобрѣтенія арендныхъ муловъ въ казну, послѣ чего вьючныя носилки были переданы въ собственность Санитарной Части арміи, а небольшая часть арендныхъ муловъ замѣнена вьючными же мулами изъ казенныхъ транспортовъ. Остальныя вьючныя носилки, до 70 экземпляровъ, первоначально работали на прежнихъ основаніяхъ, то-есть посылались небольшими партіями по требованію войскъ, а затѣмъ были переданы для постоянного пользованія въ конные отряды генераловъ Мищенко, Ренненкампа и Самсонова.

Арендные мулы, находившіеся при военно-санитарныхъ транспортахъ и полутранспортахъ, получали казенный фуражъ; но такъ какъ по договору арендные мулы должны были получать довольствіе за счетъ владѣльца, купца Тифонтая, то при покупкѣ муловъ въ казну, изъ арендной платы была удержана стоимость казеннаго фуража съ 20 августа 1904 года по февраль 1905 года, всего 5884 рубля 21 коп., каковыя деньги переданы на возмѣщеніе расходовъ въ соотвѣтственные военно-санитарные транспорты и полутранспорты.

4) Безпрерывное, почти безъ отдыха передвиженіе вьючныхъ муловъ по горнымъ, неразработаннымъ дорогамъ и неопытность вожатыхъ изъ нижнихъ чиновъ, неумѣвшихъ вьючить, привело къ тому, что въ началѣ сентября 1904 года оказалось очень много вьючныхъ муловъ съ набитыми спинами. Поэтому, начальникъ транспортовъ назначилъ особую комиссію для освидѣтельствованія арендныхъ муловъ, и 7 сентября комиссія дала заключеніе, что годныхъ къ работѣ всего 268 вьючныхъ животныхъ, а остальные требуютъ продолжительнаго отдыха. Такимъ образомъ, 8 сентября, въ арендномъ транспортѣ осталось всего 268 головъ, включая 54 мула, находившихся съ вьючными носилками въ распоряженіи Санитарной Части арміи.

5) Въ первой половинѣ сентября наша армія готовилась къ наступленію на Ляоянъ; организуя перевозочныя средства для наступленія, начальникъ транспортовъ изъ всѣхъ наличныхъ годныхъ къ работѣ 214 арендныхъ муловъ, (за исключеніемъ 54, находившихся подъ вьючными носилками) сформировалъ одинъ транспортъ и поручилъ его весьма опытному офицеру, прапорщику Плетневу, въ вѣдѣніи коего находились арендные мулы, работавшіе на этапной линіи Копи Янтайскія-Беньсиху, въ іюль и августъ 1904 года. На время наступленія къ Ляояну, арендный транспортъ былъ вклю-

чень въ составъ шестого отряда перевозочныхъ средствъ арміи, для совмѣстной работы съ казенными двуколочными и вьючными транспортами, направленными за крайней лѣво-фланговой колонной генерала Ренненкампа.

18 сентября, навьючивши 1400 пудовъ сухарей въ Мукденъ, арендный транспортъ выступилъ изъ Мукдена на востокъ, въ Мандзяньдзянь, служившій сборнымъ пунктомъ транспортовъ 6-го отряда. Пройдя 67 верстъ, арендные мулы прибыли по назначенію 21 сентября и вступили въ общій кругооборотъ перевозочныхъ средствъ, слѣдовавшихъ во время наступленія за лѣво-фланговой колонной.

Послѣ боя на рѣкѣ Шахэ, въ серединѣ октября 1904 года, отрядъ генерала Ренненкампа занялъ позиціи южнѣ Далинскаго хребта, получая запасы изъ магазина въ Мандзяньдзяни, причѣмъ грузы приходилось доставлять за 54 версты, но главное—перевозить черезъ Далинскій переваль, каменистый и совершенно неразработанный. Съ наступленіемъ холодовъ, въ ноябрѣ, доставлять запасы непосредственно изъ Мандзяньдзяни за переваль оказалось совершенно невозможнымъ, въ виду чего у подножья Далинскаго хребта были образованы небольшіе магазины, въ деревнѣ Солунью—сѣвернѣ, и въ дер. Цихенченъ—южнѣ Далинскаго хребта. Для болѣе систематической доставки грузовъ, двуколочные транспорты перевозили запасы изъ Мандзяньдзяни до Солунью, а далѣе отъ этого магазина черезъ Далинскій переваль къ Цинхинчену грузы перевозили преимущественно на вьюкахъ казенными и арендными вьючными мулами; двуколки ходили черезъ переваль только по особому распоряженію. Перевозка грузовъ въ періодъ работы на участкѣ Мандзяньдзянь—Цихинченъ производилась по нарядамъ интенданта отряда генерала Ренненкампа.

6) Выше указано, что 7 сентября въ арендномъ транспортѣ осталось всего 268 вьючныхъ муловъ, годныхъ къ работѣ. Въ концѣ сентября стали возвращаться въ транспортъ выздоровѣвшіе мулы и составъ транспорта увеличился до 311 головъ; въ исходѣ ноября, вслѣдствіе усиленной работы въ гористой мѣстности за лѣвымъ флангомъ 1-й арміи, наличный составъ муловъ въ транспортѣ вновь понизился до 208 головъ.

Въ декабрѣ 1904 года мы готовились къ новому наступленію на Ляоянь, въ виду чего начальникъ транспортовъ принялъ рѣшительныя мѣры увеличить вьючныя перевозочныя средства на лѣвомъ флангѣ нашего расположенія; къ началу предполагаемаго

наступленія въ арендный транспортъ было возвращено около 200 вьючныхъ животныхъ, такъ что 8 декабря на учетъ было 405 арендныхъ муловъ; эти послѣдніе могли поднять 2800 пудовъ полезнаго груза, что составляло двухъ-дневный запасъ сухарей для всего отряда генерала Ренненкампфа. Затѣмъ, вслѣдствіе естественной убыли, въ серединѣ февраля 1905 года въ транспортъ осталось около 350 вьючныхъ животныхъ.

7) Въ январѣ 1905 года рѣшено приобрѣсти въ собственность казны наличныхъ годныхъ къ работѣ арендныхъ муловъ, въ виду чего въ концѣ января куплено 32, въ февралѣ—342 мула; всего куплено 374 вьючныхъ животныхъ, каковыя распределены по вьючнымъ транспортамъ, на общемъ основаніи.

Такимъ образомъ, къ 18 февраля 1905 года транспортъ арендныхъ муловъ былъ расформированъ и взаимныя обязательства казны и купца Тифонтая по договору прекратились.

8) Общіе результаты найма аренднаго транспорта выразились въ слѣдующемъ:

а) транспортъ работалъ съ 1 мая 1904 года по 18 февраля 1905 года, всего 9¹/₂ мѣсяцевъ, и за это время потерялъ 62% животныхъ; этотъ огромный процентъ убыли указываетъ, что работа транспорта производилась въ обстановкѣ, чрезвычайно неблагоприятной, и что служба транспорта была сопряжена съ очень тяжелыми жертвами; эти же данныя убѣждаютъ, что даже вольнонаемные транспорты имѣли въ русско-японскую войну исключительное значеніе, никакими законами не предусмотрѣнное, ибо при нормальной работѣ по установленному положенію убыль въ транспортахъ не должна была превышать семи процентовъ;

б) арендный транспортъ служилъ единственнымъ вьючнымъ перевозочнымъ средствомъ въ наиболѣе тяжелое время кампаніи, въ періодъ организациі перевозочныхъ средствъ, что вызывало перебрасываніе транспорта на сотни верстъ, съ одного на другой фронтъ арміи;

в) кромѣ исполненія прямыхъ обязанностей, т. е. кромѣ перевозки около 350.000 пудовъ груза, на арендныхъ мулахъ была организована перевозка раненыхъ на вьючныхъ носилкахъ, и этотъ способъ эвакуациі спасъ жизнь многихъ сотенъ воинскихъ чиновъ и въ значительной степени облегчилъ страданіе многихъ тысячъ раненыхъ;

г) арендный вьючный транспортъ, работая по всему театру войны, побывавши почти повсѣхъ частяхъ войскъ, служилъ образ-

цомъ для организаціи вьючной перевозки. На арендныхъ мулахъ тысячи воинскихъ чиновъ научились вьючить грузъ, правильно обращаться съ муломъ и вьючными принадлежностями мѣстнаго типа, что принесло огромную пользу при послѣдующихъ формированіяхъ вьючныхъ армейскихъ транспортовъ, санитарныхъ полутранспортовъ, вьючнаго обоза полковъ, батарей, охотничьихъ командъ и другихъ частей арміи.

Н. А. Ухачъ-Сторобичъ.

