

DOI 10.17150/978-5-7253-3040-3.17

К.И. ПАШКОВ

УДК 94(571.53)

ББК 63.3(253.5)

ОРГАНИЗАЦИЯ И НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ БАЙКАЛЬСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ В 1904–1905 ГОДАХ

Долгие годы Русско-японскую войну в отечественной историографии считали бесславно проигранной. Мировая и отечественная либеральная пресса, а затем и советская историческая наука всеми силами стремились создать впечатление полного поражения России.

Однако, если провести более глубокий анализ военных событий, то становится очевидным то обстоятельство, что спустя всего лишь год после начала войны наступательный напор Японии иссяк и на первый план

выступили ее возникшие экономические и военные проблемы. Япония не ожидала, что противник сможет наладить эффективное и бесперебойное снабжение войск: за короткий срок вместо слабо оборудованной Сибирской дороги образовалась и функционировала четко отлаженная магистраль, соединяющая непрерывным рельсовым путем центр России с воюющей на востоке страны армией. Байкальская же переправа в 1904–1905 гг., являясь единственной связкой Транссиба, определяла пропускную способность всей магистрали. Данная статья освещает некоторые аспекты и итоги ее работы в этот период.

Ключевые слова: русско-японская война, переправа, рельсовый путь, ледокол.

K.I. PASHKOV

ORGANIZATION AND SOME RESULTS OF THE WORK BAIKAL FERRY IN 1904–1905

For many years, the Russian-Japanese war was considered ingloriously lost in Russian historiography. The world and domestic liberal press, and then the Soviet historical science, tried with all their might to create the impression of a complete defeat of Russia.

However, if we conduct a deeper analysis of military events, it becomes obvious that only a year after the start of the war, Japan's offensive pressure dried up and its emerging economic and military problems came to the fore. Japan did not expect that the enemy would be able to establish an effective and uninterrupted supply of troops: in a short time, instead of a poorly equipped Siberian road, a well-established highway was developed and operated, connecting the center of Russia with the army fighting in the east of the country by a continuous rail route. The Baikal ferry in 1904–1905, being the only link of the Trans-Siberian Railway, determined the capacity of the entire highway. This article highlights some aspects and results of its work during this period.

Keywords: Russian-Japanese war, crossing, rail track, icebreaker.

Остановка работы переправы, вызванная аварией на пароме «Байкал» еще в 1901 г., поставила железную дорогу в тяжелое положение. Встал серьезный вопрос, что делать: или прокладывать рельсовый путь по льду, о чем говорили еще задолго до строительства переправы, или организовывать гужевую переправу грузов и пассажиров через оз. Байкал. Выбор был сделан в пользу гужевой переправы. После успешной работы зимой 1900–1901 гг. ее стали организовывать ежегодно, вплоть до постройки Кругобайкальской железной дороги. На следующие зимние периоды организация гужевой переправы была поручена иркутским купцам 1 гильдии Кузнецу и Пастернаку.

Опыт ее эксплуатации в 1900–1903 гг. позволил организовать беспрепятственное движение войск и воинских грузов в самый тяжелый период работы Байкальской переправы — во время русско-японской

войны. Ее работа приобрела для России стратегическое значение и определяла пропускную способность всех железных дорог Транссиба и КВЖД.

Единственным большим начальником, который в полном смысле слова оказался на своем посту в день начала русско-японской войны, был министр путей сообщения князь Михаил Иванович Хилков. Ночью 27 января 1904 г. японские миноносцы атаковали русскую эскадру на внешнем рейде Порт-Артура, а через сутки министр прибыл на станцию Байкал [5, с. 25].

С 12 января гужевая переправа уже работала. Организована она была образцово. Через каждые 6 верст вдоль дороги стояли теплые бараки, на половине ее действовала станция «Середина» для отдыха пассажиров и лошадей. Станции на берегу сообщались с бараками и «Серединою» проведенной на столбах телефонной линией. По указанию Хилкова на станциях Байкал и Танхой были установлены аппараты беспроводного телеграфа для ледокольных депеш [1, д. 1294, л. 11]. Во время навигации в 1904 и 1905 гг. с помощью этих станций передавались сведения о движении ледоколов, своевременно осуществлялась оперативная связь руководства переправы с судами. На случай движения ночью, во время тумана или пурги, дорога имела освещение: на станциях Байкал и Танхой оно было электрическое, на льду использовались керосиновые фонари. Три тысячи лошадей обеспечивали бесперебойное движение по ледовой трассе. Ответственным за работу в зиму 1904–1905 гг. являлся уже упоминавшийся выше Д.М. Кузнец, с которым руководством МПС был заключен договор [1, д. 26, л. 9]. Для наблюдения за состоянием дороги были организованы особые артели рабочих, которые расчищали путь, в местах появления трещин сооружали небольшие мостики.

На случай весьма частых буранов и метелей около всех барачных бараков были установлены колокола, чтобы указывать направление едущим подводам. На средства МПС были закуплены тулупы и валенки, которые выдавались пассажирам в начале поездки по озеру и возвращались ими на противоположном берегу. Для перевозки пассажиров через Байкал использовались трехместные кошевки, в которых с некоторым удобством могли поместиться три человека и три пуда ручного багажа. В кошевки должны были впрягаться по две или три лошади, в зависимости от их состояния. Средняя скорость движения составляла 10 верст в час. Для пассажиров и возчиков на середине Байкала на каждом из трактов были устроены теплые помещения, в которых они могли обогреться и поесть. Такой способ перевозки пассажиров стали называть скорым.

Воинские команды, железнодорожные рабочие и частные пассажиры, которым не удалось попасть в кошевки, перевозились в обыкновенных санях со скоростью в среднем 4 версты час.

Для обеспечения гужевой переправы фуражом требовалось поставлять на ст. Байкал 37 вагонов овса и 20 вагонов прессованного сена в неделю.

В этот период по ледовой дороге переправлялись многие государственные деятели: в феврале — Великий князь Кирилл Владимирович, в марте — главнокомандующий Маньчжурской армией А.Н. Куропаткин и Великий князь Борис Владимирович [4, с. 191].

Переправа войск через озеро происходила следующим образом. 3-4 эшелона в сутки прибывали на станцию Байкал, где солдаты получали чайное довольствие, а нуждающимся выдавались теплые вещи (полушубки, валенки, шапки и рукавицы). Далее подразделения в походном строю двигались по дороге. В случае неблагоприятной погоды или чрезмерной усталости они совершали переезд на санях, по четыре человека в каждых. На станции Середина они получали горячую пищу, отдыхали два часа и следовали дальше. За период с 12 января по 1 марта походным порядком от ст. Байкал до Танхоя проследовало 12 297 нижних чинов, 10 401 пехотинец и 3 200 артиллеристов. Кроме этого, за первые 2 месяца по трассе было перевезено 16 тыс. пассажиров и 8,2 тыс. тонн грузов (2 627 товарных вагонов) [1, д. 26, л. 10].

В условиях военного времени огромной трудностью была организация передачи через Байкал подвижного состава. Первоначально в безопасности железнодорожного движения по льду никто не сомневался, опасались лишь боковых ветров. Мысль о подобном рельсовом пути возникла уже в первый год, когда потребовалась организация зимней гужевой переправы. Еще перед своим выездом на Байкал, Хилков распорядился начать работы по подвозке необходимых материалов для устройства рельсового пути по льду озера. Ко времени его приезда значительная часть рельсов, креплений и шпал была уже подвезена.

Как уже указывалось, М.И. Хилков прибыл на Байкал 28 января 1904 г., к его приезду на льду озера было уже уложено более двух километров рельсов. Сразу по приезду Хилков отправился осматривать строящуюся железную дорогу. К концу января лед на участке строительства пути достиг толщины более 1 метра и мог выдержать движение паровозов под парами, выводивших на ледовую ветку груженные вагоны. Опасения вызывали трещины, неожиданно появлявшиеся на трассе и торосы, нарушавшие всякие расчеты и предположения. Причины возникновения трещин тогда еще не были выяснены, но предполагалось, что их появление связано с вулканическими процессами. Сам Хилков неоднократно наблюдал землетрясения, когда лед на озере колебался, и подземные толчки ощущались на берегу. Но чаще всего трещины образовывались моментально и без всяких видимых или ощущаемых причин. Ширина трещин под рельсовым путем иногда доходила до двух аршин (1,5 м). Сила движения льда в трещинах была настолько велика, что рельсы лопались, болты и скрепления разлета-

лись в стороны со страшной силой. Путь, таким образом, разрушался на расстоянии нескольких десятков саженей [3, с. 249].

В первые дни укладки пути по льду, вследствие неблагоприятных природных условий, трещины возникали настолько часто и так сильно портили сделанную уже работу, что были моменты, когда осуществление перевозки составов по рельсовому пути через озеро казалось невозможным. Но благодаря упорному и самоотверженному труду укладчиков эти препятствия постепенно преодолевались. Были найдены способы, по крайней мере, значительно ослаблявшие влияние этих стихийных явлений. Опытным путем установили те места трассы, где трещины возникали наиболее часто. Специальные партии рабочих перекрывали эти места накрест длинными, не скрепленными между собой брусьями; на эти клетки затем укладывали шпалы и рельсы. Получалось, что в случае движения льда вследствие трещины эти крестообразно уложенные брусья сжимались или расширялись, предохраняя сам рельсовый путь от разрушения. На переходе через трещины два рельсовых стыка с каждой стороны трещины не крепились на болты на случай возможных сжимов льда. Таким образом, рельсовый путь был подготовлен к перекалке вагонов.

17 февраля 1904 г. решено было начать перевозку вагонов по рельсам, уложенным на льду. К 9 часам утра на ст. Байкал прибыли министр путей сообщения М.И. Хилков с супругой, духовенство из с. Лиственичное с хором, руководители Забайкальской железной дороги. После молебна княгиня Хилкова ножницами перерезала белую атласную ленту, и первый вагон с припряженными к нему четырема лошадьми покатился на ст. Танхой. Вслед за первым вагоном двинулись еще десять. За ними на тройке в простой кошевке поехал и сам министр. Он лично просмотрел весь путь следования вагонов от ст. Байкал до ст. Танхой. И с 18 февраля началась постоянная переброска вагонов через Байкал по ледовой железной дороге. В тот день было спущено на лед свыше 100 вагонов. Они двигались конной тягой на расстоянии 35 м один от другого. Первоначально для перекалки вагона запрягали четверку лошадей, а затем, когда люди и лошади привыкли к этой работе, каждый вагон вела одна пара лошадей. В некоторые дни по рельсовому пути через озеро перекатывалось более 200 вагонов. Со льда на береговой железнодорожный путь они вытаскивались паровозом, а если его вдруг не было, оставались на льду, что было весьма опасно. Так, утром 27 февраля из-за отсутствия паровоза у Танхой скопилось 90 вагонов, которые пришлось расставлять на пути между щелями во льду. Случалось и другое: так, 26 февраля в Танхой отправили всего 108 вагонов, так как на ст. Байкал их просто не было.

Проблему отсутствия паровоза решили сравнительно просто: начальник Забайкальской дороги приказал срочно назначить постоянный паровоз на пристань в Танхое. А вот проблема с нехваткой вагонов для

перекатки в соответствии с возможностями была практически неразрешима. Недодача вагонов на ст. Байкал 26 февраля объяснялась аварией на 40-й версте ветви Иркутск — Байкал и последовавшим ремонтом пути. Пропускная способность участка Иркутск — Байкал составляла 10 пар поездов в сутки, из которых одна пара почтовых и четыре воинских, составы которых почти целиком возвращались в Иркутск. Таким образом, вагоны из Иркутска на Байкал можно было доставить лишь пятью поездами. Причем военная обстановка требовала, чтобы из них не менее двух поездов были бы гружеными, то есть имели по 23 вагона и притом включали бы в себя около 30 % груза на платформах.

Таким образом, в целом при благоприятных условиях можно было подавать для перекатки только 125-150 вагонов. А при увеличении подачи в Байкал груженных составов и эта цифра уменьшится, так как еще во время строительства на участке Иркутск—Байкал было признано необходимым устройство только двух разъездов, что позволяло пропускать не более 10-12 пар поездов в сутки. Таким образом, для увеличения представляемых к перекатке вагонов требовалось увеличение пропускной способности участка Иркутск—Байкал, а, следовательно, надо было строить новые разъезды.

В результате появления трещин и ремонта пути неоднократно прекращался спуск на ледовую дорогу новых вагонов, а иногда перекатка приостанавливалась вообще. Но в целом передача вагонов успешно продолжалась до 1 марта 1904 г. После этого намечалось приостановить перевозку вагонов, исправить путь и затем приступить к перекатке паровозов. Однако здесь случилось новое происшествие, неблагоприятно отразившееся на работе переправы. До этого времени большинство значимых трещин, образовывавшихся во льду, шли по длине озера, и, следовательно, перпендикулярно направлению пути. Борьба с ними было достаточно легко. Но 24 февраля в Управление Забайкальской дороги по телефону поступила записка, в которой говорилось, что 23 февраля в 8 часов вечера по всему озеру раздался треск, который случился в результате сильного надлома льда по линии рельсового пути от 10-й до 25-й версты. На этом участке был значительно поврежден путь, и в разных местах сошло с рельс 13 вагонов. Положение было исправлено, но, начиная с 28 февраля, трещина стала быстро расти. Ко 2 марта она простиралась уже вдоль пути на расстоянии более 20 верст, в некоторых местах проходя между рельсами. Вследствие этого потребовалось срочно передвинуть путь от трещины на всем ее протяжении.

Проблема была решена к 5 марта: железнодорожный путь перенесли в сторону на 7–20 м на всем протяжении трещины. В тот же день для укатки пути и для испытания его прочности перед пропуском паровозов было отправлено в Танхой 28 груженных товарных и 10 пассажирских вагонов. Затем, с 6 марта, началась перекатка паровозов [6, с. 223].

Перевозка этих огромных транспортных средств также не обошлась без сложностей. Уже сама подготовка к их транспортировке заставила отступить от первоначальных проектов. Сначала была сделана попытка передавать их целиком в холодном виде. Расчетная прочность льда вполне позволяла это. Но затруднение возникло вследствие образования трещин. Опыт пропуска небольшого 30-тонного старого паровоза через рельсовый путь, уложенный на клетках через трещину, доказал рискованность подобной передачи. Паровоз осел передними колесами в лед. Не смотря на то, что он был поднят на поверхность льда и вывезен на берег, тем не менее, М.И. Хилков не решился передачу паровозов таким способом, так как каждый из них весил более 45 т. Вследствие этого было решено приступить к разборке паровозов на две части. С рамы паровоза снимали весь котел целиком и ставили его на две платформы. Рама же со своими ходовыми частями двигалась по рельсам отдельно. Таким образом, вес каждой части паровоза был не более 1 800 пуд (30 т). В то же время сборка паровоза на противоположном берегу Байкала была не сложна: требовалось лишь поставить котел на раму и произвести регулировочные работы. К тому времени для ремонта подвижного состава и для разборки-сборки паровозов, переправлявшихся по льду, в Байкале и в Танхое уже выстроили временные мастерские.

По такому варианту первые 20 паровозов были перевезены через озеро и утром 7 марта благополучно прибыли в Танхой. Всего же на восточный берег Байкала по такой системе было передано 65 паровозов. Одновременно с передачей паровозов по рельсовому пути перевозили товарные и пассажирские вагоны [3, с. 250].

После прохода 9 марта последних паровозов снова было замечено увеличение трещины, идущей вдоль пути. Поэтому, учитывая наступление более теплой погоды и принимая во внимание, что вместе с переданными на КВЖД 38 паровозами с Уссурийской ветки, парк локомотивов за Байкалом увеличился на 100 паровозов, работу железнодорожной переправы прекратили. Остальные паровозы, необходимые для восточных железных дорог, к этому времени уже прибыли в Иркутск и было решено перевезти их на пароме-ледоколе «Байкал».

Руководство переправы встречалось и с другого рода трудностями. Так, в конце февраля вследствие сильных буранов и вообще трудных условий работы на озере стали увольняться рабочие. Тогда М.И. Хилков обратился к генералу-адъютанту Сахарову с ходатайством разрешить в случае необходимости использовать для этих работ за определенное вознаграждение войсковые части Иркутского гарнизона. 26 февраля одна рота солдат в полном составе при двух офицерах вышла на работы на Байкале. Это оказало самое благоприятное влияние на остальных рабочих: они стали возвращаться, и в последующее

время на линии работало около 600 человек. С 15 марта началась разборка железной дороги.

Император России Николай II лично поздравил всех, кто принимал участие в строительстве и эксплуатации железной дороги через Байкал по льду. В апреле М.И. Хилков привез царские подарки для работников ледовой переправы. Золотыми часами были награждены: начальник переправы С.А. Заблоцкий, его помощник Б.А. Курьяк, начальник временного участка по льду Чижевский. Позднее С.А. Заблоцкий получил в подарок золотой портсигар с бриллиантовым изображением государственного герба России, Б.А. Курьяк — золотые часы с эмалевым изображением герба. Купец 1 гильдии Д.М. Кузнец был награжден золотыми часами и пожалован званием потомственного почетного гражданина.

В 1904–1905 г. все усилия Транссиба были направлены на поддержание воюющей на Дальнем Востоке русской армии. «Эти годы стали временем наиболее интенсивной работы всех подразделений Забайкальской железной дороги. Байкальская переправа работала на полную мощность и всемерно помогала выполнению главной задачи — обеспечению непрерывного движения войск, военной техники и грузов на восток. При том переправа в большом количестве осуществляла и перевозки пассажиров, гражданских и железнодорожных грузов и материалов. Сумев мобилизоваться, найти наилучшую степень сочетания имеющегося уже опыта с вновь вставшими задачами, служба переправы с поставленной задачей в целом справилась», — отмечали все историки, изучавшие деятельность Байкальской переправы [3, с. 273].

О том, как возрастала интенсивность перевозок, можно судить по следующим фактам. В самом начале XX века, когда Транссиб только вступал в эксплуатацию, планировалось пропускать 2, самое большое 3 пары поездов в сутки. Но уже в 1904–1905 г. в связи с военными событиями путевцам в течение полутора лет пришлось 5 раз менять графики движения. С 1 апреля 1904 г. был введен 9-парный график, с 15 июля — уже 12-парный, с 15 сентября — 16,5 парный, а с августа 1905 г. — 20 парный. Четыре последних относились ко времени начала сквозного движения по Кругобайкальской ветки, но и 9 пар поездов в сутки — совершенно фантастическое достижение для переправы, ведь условия водных перевозок технически существенно отличаются от железнодорожных. Выше указывалось, что стараниями Хилкова удалось существенно увеличить интенсивность работы судов переправы. Ледокол «Байкал», приспособленный для перевозки груженых вагонов за один раз мог принять кроме 28 вагонов, вкатываемых на нижнюю палубу прямо с пристани, еще от 2 000 до 2 300 человек. 600-800 солдат размещалось на нижней палубе между вагонами и 1 400-1 500 — на верхней. В 1904 г. были случаи одновременной посадки 3000 человек. Обоз можно было грузить на верхнюю палубу. Так как в состав

войсковых эшелонов могло входить около 14 вагонов для лошадей и платформ, то паром за один рейс мог принять два полных эшелона. Когда удалось довести количество рейсов парома до четырех, и были задействованы ледокол «Ангара» (груз 9-10 вагонов), казенные пароходы «Малыгин», «Кругобайкалец», «Второй» с частными пароходами и баржами переправа могла перевезти 10 полных поездов в сутки [3, с. 274]. Это даже превышало провозную способность Забайкальской дороги летом 1904 г. Переправа продолжала работать до 12 января 1905 г., поддерживая запланированную провозную способность магистрали, которую не могла обеспечить открытая объездная ветка. Также же на полную мощность она действовала и в навигацию 1905 г., начавшуюся 26 апреля. Во время зимнего перерыва вновь организовали гужевую перевозку грузов по льду с 27 января по 10 апреля.

В 1904 г. через паромную переправу перевезли 108,8 тыс. тонн грузов, 621,4 тыс. человек, в основном военнослужащих, осуществив при этом 1 188 рейсов. В следующем г. через переправу было переброшено 125,6 тыс. т грузов и 376,4 тыс. человек. А вот цифры рабочей ведомости работы переправы и уже использовавшей для железнодорожных перевозок Кругобайкальской дороги практически за период Русско-японской войны (февраль 1904 — сентябрь 1905 г.). Всего перевезено — 53 575 004 пудов (857,2 тыс. т).

Через гужевую ледовую переправу провезли 3 650 516 пудов грузов (58,4 тыс. т). Плавсредства доставили 17 955 302 пуда (287,3 тыс. т), через Кругобайкалку перевезли 31 969 186 пудов (511,5 тыс. т). Стоит учесть то обстоятельство, что своего пика за указываемый период грузоперевозки по Кругобайкалке достигли в сентябре 1905 г. — 4 072 113 пудов (65,2 тыс. т), тогда как в сентябре 1904 г. они равнялись только 176 025 пудам (2,8 тыс. т) [7, с. 321].

Таким образом, в 1904г. Байкальская паромная переправа обеспечила основной грузопоток необходимых для войны грузов и даже с увеличением в 1905 г. перевозок по железной дороге практически половина перевезенных грузов была осуществлена при ее участии.

Усилиями работы МПС под руководством князя М.И. Хилкова уже к марту 1905 г. пропускная способность Транссиба была доведена до 17 пар поездов в сутки. Они включали в себя: 1 — почтовый и пассажирский поезд, 1 — санитарный, 9 — воинских, 1 — угольный, 2 — дровяных, 1 — продовольственный или внеплановый, 1 — для перевозки рабочих — ремонтников путей.

Стоит отметить, что работа переправы ускорила строительство необходимых участков Маньчжурской дороги, именно ее деятельность позволила в кратчайшие сроки перебросить крайне необходимые материалы для ее сооружения. Через переправу было доставлено 532 тыс. рельсов, 67 тыс. пудов креплений, 578 стрелок, 240 паровозов и 3 410 вагонов [2, с. 160].

Итак, если подвести итоги работы Байкальской переправы в 1904–1905 гг. можно сделать вывод, что она являлась единственной связкой Транссиба и определяла пропускную способность всей магистрали. Военно-стратегическое значение переправы было так велико, что англичане открыто советовали японцам вывести ее из строя. В это тяжелое время весь груз ответственности приняли на себя железнодорожники, моряки, жители Иркутской губернии и Забайкалья.

Прокладка рельсового пути по льду озера составляет одну из блестящих страниц истории Русско-японской войны. К лету 1905 г. ценой титанических усилий пропускная способность магистрали была максимально увеличена. К этому времени Россия располагала на Дальнем Востоке миллионной армией, оснащенной всем необходимым.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Иркутской области. — Ф. Р-72. — Оп. 1. — Д. 25; Д. 26; Д. 1269; Д. 1294.
2. История железнодорожного транспорта России. — Т. 1. — Санкт-Петербург : Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 1996. — 336 с.
3. Колотило Л. Г. Транс-байкальский перекресток: проблемы транспортных путей и железнодорожной паромной переправы через озеро Байкал на рубеже XIX–XX вв. / Л. Г. Колотило, В. Г. Андриенко — Санкт-Петербург : «Наука», 2005. — 520 с.
4. Колотило Л. Г. Военные моряки Байкала. Проблемы исторической реконструкции деятельности военных моряков российского флота по физико-географическому изучению и освоению озера Байкал в XVIII–XX вв. / Л. Г. Колотило. — Москва : Наука, 2004. — 560 с.
5. Мелентьев А. Забайкальская железная дорога во время мира и русско-японскую войну (1900–1907 гг.) / А. Мелентьев. — Ашхабат, 1911. — 226 с.
6. Третьяков В. Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль: Путь в сто лет (1898–1998) / В. Третьяков. — Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та., 1998. — 550 с.
7. Третьяков В. Г. Байкальская паромная железнодорожная переправа: К 100-летию строительства и эксплуатации / В. Г. Третьяков, А. И. Касьянов, Г. П. Комаров и др. / под общ. ред. Третьякова В. Г. — Иркутск : Изд-во ИрГТУ, 2000. — 334 с.

Информация об авторе

Пашков Константин Иванович — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Иркутского областного краеведческого музея, 664081, Иркутск, ул. Станиславского, 18-15.

Author

Konstantin I. Pashkov — PhD in History, senior researcher of the department of the Irkutsk Regional Museum of Local Lore.