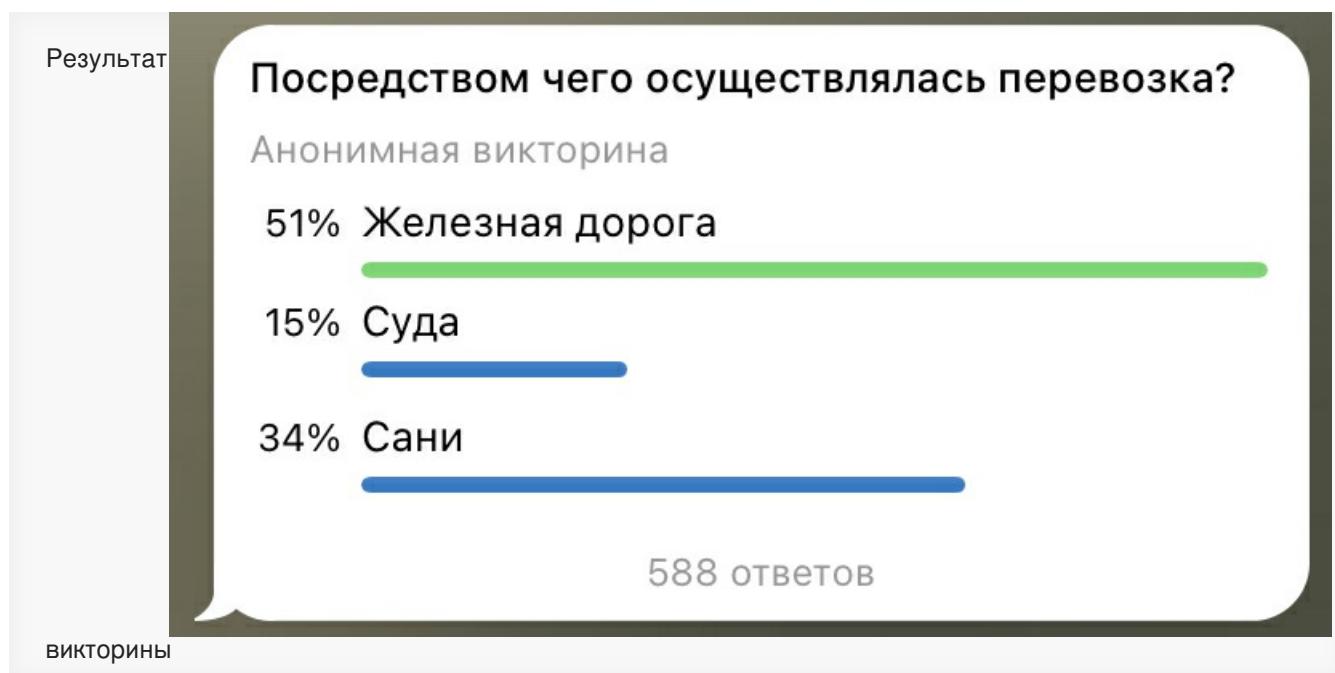


## Паровоз на льду, ставший японской карикатурой: итоги викторины Бабра

В рамках викторины Бабр не только обращается к экологии Байкала и удивительным явлениям на его берегах, но и предлагает заглянуть в прошлое и вспомнить важные исторические события, тесно связанные с этим великим озером. Так, во время русско-японской войны через Байкал осуществлялась переправка военных грузов и техники. Перед инженерами всталась непростая задача: как безопасно перевезти тяжёлые паровозы через озеро. Решение оказалось одновременно изобретательным и практичным.

Телеграм-канал [«Бурятия. Бабр. Дальше некуда»](#) предложил читателям угадать, посредством чего осуществлялась перевозка грузов. Большинство опрошенных знает, что это была **железная дорога**. И не в традиционном её виде, а прям на льду...



С началом войны в 1904 году при активизации боевых действий на Дальнем Востоке резко возросли потребности в оперативной перегруппировке войск, снаряжения и подвижного состава на Транссибирской магистрали – главным логистическим коридором России на восток. В обычное время на Байкале использовались паром-ледоколы «Байкал» и «Ангара» для перевозки составов между западным и восточным берегами, но зимой ледовые условия практически останавливали судоходство, а по кругу через горы и долины путь длился сотни километров и отнимал дни.

В первые холодные месяцы 1903-1904 годов было понятно, что стандартная логистика через Байкал не справляется с потоками военных грузов. Конная и гужовая тяга с переносом снаряжения севернее и южнее озера занимала слишком много времени и ресурсов. Тогда в феврале 1904 года было принято экстренное решение проложить **железнодорожный путь прямо по льду** с западного берега от станции Байкал до станции Танхой на восточном.



Длина ледового пути достигала около 40 километров, каждые шесть километров вдоль рельсов строились обогревательные бараки, была проложена телефонная линия и установлены звуковые сигналы для ориентирования в метель. Вагоны и локомотивы на ледовой дороге продвигались в основном конной тягой, поскольку лёд ещё не мог обеспечить безопасное движение тяжёлых локомотивов.

На первых этапах использования железной дороги оптимизм инженеров слегка вышел за рамки. Паровозы были поставлены целиком на лёд, после чего **один из них провалился и частично ушёл под воду**. Эта сцена настолько впечатлила японских художников, что ими была написана целая серия японских карикатур и укие-э с изображением падения поезда.

В одном из таких отпечатков 1904 года японский художник Кокунимаса (Utagawa Kokunimasa) запечатлел сеанс «телеграфной новости»: паровоз и вагоны тонут вместе с офицерами и солдатами, что, по японской интерпретации, серьёзно «повредило транспортный потенциал России».

Как было на самом деле:

Как



увидели японцы:

На



самой ледовой дороге также часты были и другие курьёзы. Сильные ветра, например, буквально гоняли вагоны, ломали постремки лошадей и приводили к авариям прямо на льду Байкала. Тогда было окончательно решено разбирать локомотивы на части: котлы снимали и распределяли по двум платформам, а рамы с ходовыми частями складировали отдельно. Такой метод позволил снизить вес каждой транспортируемой части и благополучно переправить первые локомотивы и вагоны на восточный берег.

По железной дороге, проложенной по льду Байкала, переправляли не только технику, но и значительные объёмы грузов и людей. За период с 17 февраля по 17 марта 1904 года было перекатано по льду около 2402 единиц подвижного состава, среди которых 65 паровозов и 1612 крытых вагонов, причём в отдельные дни доходило до 220 вагонов в сутки. А число пассажиров, пересёкших лёд, достигло свыше 26000 человек суммарно в обоих направлениях.

Позже, с окончанием холодного сезона и возобновлением навигации паромов «Байкал» и «Ангара», а также с открытием постоянной Кругобайкальской железной дороги в 1905 году, необходимость в ледовой переправе отпала. Но этот уникальный опыт отпечатался в истории Байкала, внезапно ставшего союзником в крупнейших государственных проектах.

## Предыдущие публикации по теме:

- [Подводные лабиринты великого озера: итоги викторины Бабра](#)
- [Горящий лёд Байкала: итоги викторины Бабра](#)
- [От ссылки к открытиям: итоги викторины Бабра](#)

Фото: [baikal-pererevra.ru](#), [ukiyo-e.org](#)

Автор: Есения Линней © Babr24.com ИСТОРИЯ, ТРАНСПОРТ, БАЙКАЛ, БУРЯТИЯ, ИРКУТСК 30.01.2026, 23:05

URL: <https://babr24.com/?IDE=287773> Bytes: 4981 / 4210 [Версия для печати](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)



Автор текста: **Есения Линней**,  
научный обозреватель.

На сайте опубликовано **1240**  
текстов этого автора.

### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

Эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24\_link\_bot  
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: @tomsk24\_link\_bot  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

**ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)