

Наследие эпохи Карафуту на острове Сахалин – «Чертов мост»

Хахулина Л.В., Самотина О.Ю.

В статье приводятся сведения о возникновении железнодорожного сообщения на юге о. Сахалин, подчеркивается роль и значение железной дороги в развитии региона и в том числе повышении его туристской привлекательности за счет уникальных туристских объектов. В качестве такого объекта авторы рассматривают «Чертов мост», возведенный японскими инженерами в эпоху губернаторства Карафуту на южном Сахалине (1905–1945 гг.).

Ключевые слова: о. Сахалин, губернаторство Карафуту, железная дорога, железнодорожный мост, культурно-историческое пространство, памятники истории, паспорт маршрута, интерактивный портал «Живая карта России».

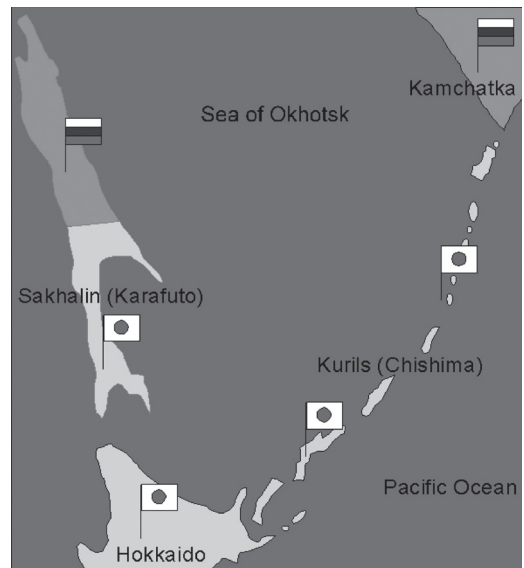
Information about initiation of railroad transport in the south of Sakhalin island is presented in the article. Role and significance of railroad for region development is outlined including its tourist attraction promotion due to unique tourist objects. As an example of such object authors consider «Devil's bridge» that was erected by Japanese engineers in the days of the Karafuto governorate on the south Sakhalin (1905–1945).

Keywords: Sakhalin island, the Karafuto governorate, railroad, railroad bridge, cultural and historic area, historic monument, route passport, interactive portal «Live Map of Russia».

Далекий остров, похожий на рыбу, на самом краю света... С богатой флорой, фауной, изобилием полезных иско-

паемых... Здесь начинается утро родины... Много снега и красной икры... Как и 50 лет назад, так и сегодня представления о единственной островной территории остаются весьма скромными. Несмотря на это, Сахалин обладает не только уникальными природными ресурсами, но и богатым историческим прошлым, неразрывно связанным с соседним государством — Японией. Заглянем немного в прошлое...

6 августа 1908 г. был подписан между Россией и Японией «Документ по установлению государственной границы на Сахалине» по 50-параллели. Договор завершил трехлетнюю работу международной рос-



50-я параллель: граница Российской империи и Японии

сийско-японской разграничительной комиссии, созданной в соответствии с мирным договором, заключенного между Россией и Японией 23 августа (5 сентября) 1905 г. в Портсмуте (США), в соответствии с которым южная часть Сахалина до 50-й параллели отошла к Японии [3, с. 24].

С этого момента исторические судьбы северной и южной частей острова разошлись на долгие 40 лет, чтобы вновь объединиться в конце Второй мировой войны [9, с. 15–16].

В марте 1907 г. на завоеванной земле южного Сахалина Япония создает губернаторство Карафуто с административным центром в Корсаковском порту, а затем (1908 г.) в г. Тохара (г. Южно-Сахалинск). Губернаторство имело статус колонии и стало составной частью Японии лишь в 1942 г. Японцы обустроивались на Сахалине основательно. Каменные пограничные столбы между японской и российской частями острова были установлены на мощном, глубиной до двух метров, бетонном фундаменте. На столбах были сделаны надписи «Россия» и «Великая японская империя», вырезаны символы двух государств: двуглавый орел и хризантема.

Южный Сахалин с его полиэтничным населением (айны, нивхи, ороки, русские, корейцы, китайцы и др.) стремительно менял свой облик, покрываясь ти-

пичными японскими жилыми постройками, храмами, фабриками, торговыми лавками, шахтами, железными дорогами. В течение трех послевоенных лет победители заменили названия всех русских населенных пунктов южнее 50-й параллели на японские, хотя большинство из них представляли собой измененные на японский манер айнские названия (коренных жителей острова).

К 1905 г. японцы имели уже более чем 15-летний опыт строительства и эксплуатации железных дорог на о. Хоккайдо — самом северном из островов Японского архипелага — в сложных природно-климатических условиях. Поэтому сразу же после окончания русско-японской войны, летом 1906 г., японцы начали строительство железной дороги на Южном Сахалине. Масштабное железнодорожное строительство в сахалинских условиях не являлось чем-то исключительным. Скорее наоборот — их традиционный опыт в этой сфере сформировался в сходных географических условиях. Некоторой особенностью Сахалина являлся для них, пожалуй, только климат с более суровыми и снежными зимами.

С историей зарождения и развития железнодорожного транспорта в Японии связана главная особенность современной Сахалинской железной дороги — необычная для России ширина рельсовой колеи — 1 067 мм. Других магистралей с подобной шириной колеи в России нет. Хотя, как утверждают многие исследователи, в качестве исторического прецедента как раз именно колею в 1 067 мм. можно считать исконно русской, поскольку построенная П.К. Фроловым на Колыванских заводах в 1806–1809 гг. первая железная дорога имела такую же ширину колеи. [8, с. 24–25]

В настоящее время в большинстве стран мира используется так называемая «стефенсоновская» колея — 1 435 мм. Ее принято считать нормальной.



Пограничный знак Японской империи (50-я параллель)

В России и странах СНГ используют колею в 1 520 мм., которую называют широкой. В Японии на рубеже 19–20 вв. утвердился стандарт колеи 1 067 мм (так называемая узкоколейная дорога), которая затем стала основной при строительстве железных дорог на Южном Сахалине. В наши дни такая колея используется на железных дорогах Африки, Южной Америки, Индии и в ряде других стран [11, с. 72–76].

Летом 1906 г. японские военные власти начали строительство первой железной дороги в губернаторстве Карафуто, на которое было отведено всего 60 дней и более 140 000 иен — четверть всех расходов по Южному Сахалину. Линия полевой железной дороги соединяла г. Тохару (г. Южно-Сахалинск) и портовый г. Отомери (г. Корсаков). Для ее возведения на южную часть острова прибыл батальон в составе 3 офицеров, 102 нижних чинов и 500 чернорабочих.

Небольшие паровозики германского производства с трудом тянули состав из нескольких платформ и вагончиков открытого типа по железнодорожной линии, проложенной через сопки с очень большим уклоном.

Из воспоминаний епископа Сергия из русской православной миссии в Токио, посетившего Карафуту в 1909 г.: «В вагончик может поместиться не больше 12 человек без багажа, а с багажом (для которого единственное место — пол!) трудно сидеть и восьмерым! Локомотивчики — парные, платформы приспособлены для перевозки леса. Билеты продаются в вагонах, кроме конечных пунктов дороги, где продают их и на станциях» [7, с. 40].

В 1917 г. японский парламент одобрил предложение о сооружении дорогостоящего, но экономически более целесообразного варианта широтной трассы между г. Тохарой (г. Южно-Сахалинск) и г. Маокой (г. Холмск) — главными морскими и железнодорожными воротами Сахали-

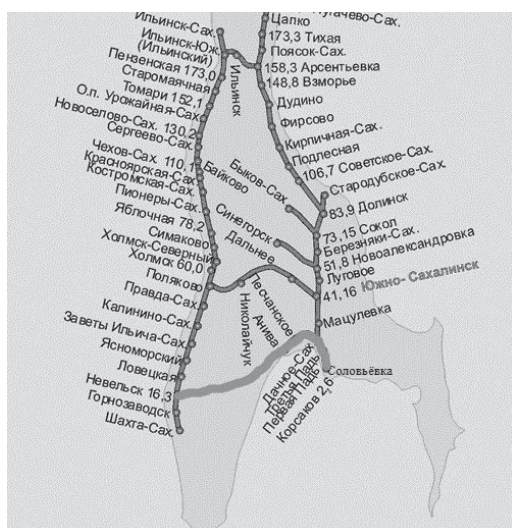
на, поскольку Маока — незамерзаемый порт. За время японского господства некогда селение Маука (в переводе с айнского «холмы, поросшие шиповником») было переименовано в Маока (до 1946 г.), который превратился в крупный транспортный узел, через который каждый год осуществлялась связь Карафуту с портами Японии, Китая, Кореи и других стран.

Анализируя этот факт, невольно задаешься вопросом: почему именно этот сложный район был выбран для прокладки трассы? Ведь существовал иной вариант соединения восточной и западной железнодорожных линий — Кайдзука (Соловьевка) — Хонто (Невельск) — по южной оконечности Западно-Сахалинских гор. Там и местность более равнинная, и почва более удобная для строительства железнодорожного полотна. Однако японцы выбрали более трудоемкий, затратный вариант. Дело в том, что в перспективе стратегическое значение ветки Таехара (Южно-Сахалинск) — Маока (г. Холмск) виделось им более значимым, поскольку г. Маока (г. Холмск) — главные морские и железнодорожные ворота Южного Сахалина.

Как уже отмечалось, строительство данной железной дороги имело важное значение для дальнейшего развития промышленности Карафуту. На морской линии Хонто (г. Невельск) — Вакканай регулярно курсировали суда «Северо-японской пароходной акционерной компании»,



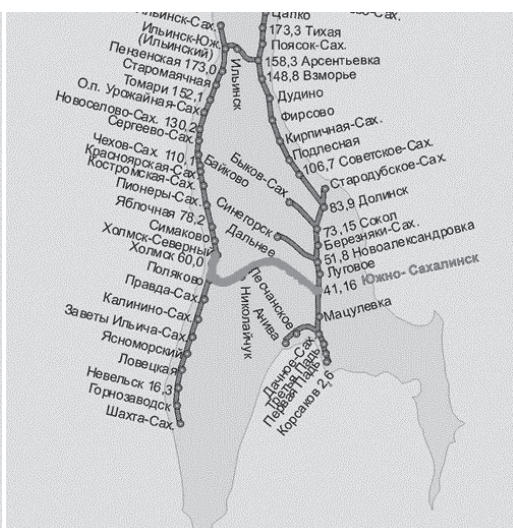
Паровоз губернаторства Карафуту



Вариант соединения восточной и западной ж/д линий: Кайдзука — Хонто

а с открытием движения поездов от г. Таехары (г. Южно-Сахалинск) до г. Маоки (г. Холмск) популярность этого маршрута еще более возросла. Кроме того, проведение данной железной дороги позволило вовлечь в процесс хозяйственного освоения внутренние районы южной части острова. Вдоль линии дороги стали быстро расти населенные пункты, благодаря хорошему климату и благоприятным почвенным условиям получило развитие сельское хозяйство [9, с. 28–32].

В 1921 г. приступили к строительству данной железнодорожной ветки, которое требовало больших затрат времени, материальных ресурсов и денежных средств. Строителям будущей трассы предстояло преодолеть Мицунский и Южно-Камышовый хребты, а также Южно Прибрежную горную цепь, входящую в систему Западно-Сахалинских гор, верхние отметки которых достигают 1 000 м. над уровнем моря. Вместе с тем, в отдаленной перспективе этот вариант обещал быть более выгодным, поскольку позволял напрямую соединить административный центр губернаторства с портом Маока.



Вариант соединения восточной и западной ж/д линий: Тоехара — Маока

Прежде чем приступить к строительству дороги данного сообщения, губернаторство Карафута организовало тщательное топографическое исследование и изыскательские работы в районах прокладки будущей трассы.

Подготовительные работы заняли довольно много времени, поэтому строительство началось только в 1921 г., одновременно с западного и восточного направлений. Строительные работы велись отдельными участками, которые сдавали в эксплуатацию поэтапно.

Первый участок железной дороги (Таехара — Маока) длиной 9,9 км был сооружен в 1925 году. Спустя год открылось движение поездов на западном участке трассы протяженностью 31,2 км. Работы на центральном участке, где линия железной дороги пересекала перевалы Камышового хребта, продолжались еще целых два года. Наконец в сентябре 1928 г. был сдан в эксплуатацию участок, длиной 31,2 км. Таким образом, стало возможным движение поездов по всей соединительной линии, длиной 83,9 км от г. Тоехары (г. Южно-Сахалинск) до незамерзаемого порта Мао-

ка (г. Холмск), самой сложной по рельефу на острове.

Общее направление трассы совпало с уже существующей шоссейной дорогой между г. Таехарой (г. Южно-Сахалинск) и г. Маокой (г. Холмск), построенной почти сразу же после окончания русско-японской войны. Но это лишь отчасти облегчало задачу строителей, так как в основном укладку железнодорожного полотна пришлось вести в малообжитых районах, сквозь таежные леса, по тяжелому рельефу местности, изобиловавшему сопками, распадками и многочисленными горными речками. Почти 80% дороги проходило через горы, где крутые спуски и подъемы чередовались с резкими поворотами. На линии пришлось построить 15 тоннелей общей протяженностью 5 087 м и 35 мостов общей длиной 1 047 м. [7, с. 241]. Особенно сложным был западный участок трассы в районе станции Экинохара (п. Николайчук), где для прохождения горных склонов и глубоких ущелий пришлось произвести несколько тоннелей и мостов, в том числе знаменитый «Чертов мост».

Название «чертов» данный мост получил уже в послевоенные советские времена по причине своей особой монументальности, поскольку представляет собой уникальную развязку высотой — 100 метров.

При проектировании этого участка, даже, по мнению современных экспертов, было принято «уникальное инженерное решение», которое заключалось в том, что линию железнодорожного полотна



«Чертов мост» и тоннель на железной дороге Тоехара — Маока (1928 г.)

сделали в виде петли. Поезд въезжал в нижний тоннель, делал полукруг и выбирался на склон сопки, откуда въезжал в другой тоннель, проходил мост и шел дальше. Громадная петля железной дороги с перепадами высоты в сотню метров внушает уважение к японским строителям!!! В свое время этот мост был известен во всей Японии из-за своей необычной конструкции.

Строительство железной дороги, в том и числе и этого участка, осуществлялось главным образом силами «тако» — подневольных рабочих-корейцев, что удешевляло стоимость рабочей силы. В начале



«Чертов мост» сегодня (2012 г.)

20-х годов их тысячами завозили на Карафуту. Особенно массовый завоз пришелся на 1938–1945 гг. — до 23 498 человек [3, с. 13]. Тогда же на Южном Карафуту появились первые «такобэя» — лагеря для рабочих-заклоченных — зоны строжайшего режима и усиленной трудовой нормы. Впервые «такобэя» возникли в 1886 г. на о. Хоккайдо, однако в то время в них в действительности работали преступники.

На Южном Сахалине их организаторами были частные подрядчики строительных фирм. Вербовщики заманивали в «такобэя» доверчивых бедняков, которые,



Обелиск советским воинам в п. Николайчук

подписав кабальный контракт и получив аванс, попадали в полную зависимость от работодателя. Так осьминог, почуяв приманку, забирается а клетку-ловушку. Поэтому рабочих-заклоченных называли «тако» — «осьминоги».

Условия их труда и быта были ужасными: рабочие жили в многочисленных общежитиях, вмещавших в себя до 600 человек. Спать приходилось в три смены на одном футоне (род спального мешка). Из «зарплаты» вычитали за жилье, спецодежду, еду и штрафы, также еженедельно полагалось по два-три часа отработать бесплатно на Великую Японию. Кроме штрафов применялись телесные наказания. Рабочим также запрещалось говорить на родном языке и носить корейские имена.

По сохранившимся японским документам профессор Бок Зи Коу составил перечень компаний, которые организовали на Карафуту «такобэя». В частности, на строительство железных дорог «такобэя» использовали японские фирмы «Карафутотэцудо кабусики гайся», «Намбок-тэцудо кабусики гайся» и другие [2, с. 33].

В августе 1945 года начались бои по освобождению южного Сахалина от японцев. В районе «Чертова моста» одна из штурмовых групп, которую возглавлял Борис Николайчук, встретила упорное сопротивление японцев. Младший сержант Николайчук умело руководил орудийным расчетом, подавил несколько огневых точек врага, но от полученных ранений скончался. В память этих исторических событий населенный пункт Эконохара был переименован в п. Николайчук.

Во время сражений с японцами советские солдаты усиленно охраняли стратегически важный объект — «Чертов мост». В его металлоконструкциях и сейчас видны пробоины от артиллерийских снарядов. Сразу после военных действий мост продолжал действовать. Пассажиры, следовавшие по маршруту Холмск — Юж-

но-Сахалинск, любовались островными красотами и старались увидеть головокружительную петлю «Чертова моста».

Тяжелым испытанием для данной железнодорожной ветки стали 1990-е гг. прошлого столетия. В стране наступила перестройка. Объем перевозок резко сократился. Построенный ценой огромных жертв горный участок, включающий «Чертов мост», всегда считался самым красивым на Дальнем Востоке. Он имел большое значение и для экономики Южного Сахалина, но когда возник вопрос о реконструкции 12 тоннелей суммарной протяженностью 5 087 м., местные власти сочли, что проще и дешевле будет закрыть участок и уничтожить дорогу, не отвлекаясь на ремонт [6].

Из-за больших затрат на содержание линии «Холмск — Южно-Сахалинск» в 1994 г. было прекращено движение поездов. Но в 2008 г. по просьбе сахалинцев и иностранных туристов (прежде всего японцев) движение было восстановлено до исторического объекта «Чертов мост». По данному маршруту, в связи с его уникальностью, был запущен поезд «Ретро». В ходе путешествия можно увидеть, что тоннели прекрасно сохранились и по ним можно путешествовать. В темноте иногда слышится звук капли, вспышка фотокамеры высвечивает «карманы» — ниши, в которых во время движения поезда прятались обходчики («мухобой»).

С приходом советской власти на остров после победы в 1945 г. новое руководство тщательно старалось уничтожить все следы японской эпохи на острове, уничтожая объекты не только культурного наследия, но и предпринимались попытки ликвидации архивных документов, связанных с возведением островной инфраструктуры. В этой связи элементом транспортной инфраструктуры повезло: железные и автомобильные дороги, подъездные пути были сохранены и используются по насто-

ящее время. К сожалению, архивные документы данного периода практически отсутствуют.

В настоящее время «Чертов мост» и связанный с ним самый длинный тоннель на всем протяжении железной дороги от г. Холмска до г. Южно-Сахалинска, а также станция Николайчук — это все единый культурно-исторический комплекс, который занимает 4-е место среди «чудес» острова Сахалин. Следует отметить, что этот объект является привлекательным для как любителей как экскурсионно-познавательного, так и экстремального отдыха.

«Чертов мост» пользуется популярностью у туристов во все времена года, что обусловлено его транспортной доступностью, а также мифами и легендами, которые его окружают

Приведем одну из них:

«...Никогда не оглядывайтесь назад, и прежде, чем сделать шаг вперед, хорошо подумайте...Ведь это тот самый «Чертов мост», о котором до сих ходят разные легенды и сказания...

Эта история началась еще во время строительства самого моста. По улицам городов и селений поползли слухи о том, что мост захватили нечистые силы во главе с дьяволом, именно поэтому люди вряд ли когда-нибудь закончат его возведение, а это значило, что они никогда не попадут на Большую Землю!

Никакие уговоры, деньги и драгоценности не могли сломить дьявольскую натуру, и тогда он сказал людям: «Мост ваш не будет закончен до тех пор, пока вы не отдадите мне взамен чье-нибудь горячее сердце ...»

Долго мучились люди... смельчаков не находилось! И приостановленное строительство моста лишило людей всякой надежды добраться до Обетованных мест.

Однажды одна влюбленная пара, очарованная чувствами и страстью друг к дру-

гу, оказалась у этого моста. Увидев влюбленных, чертвы силы схватили девушку и потащили с собой...

И тогда юноша без раздумий кинулся на спасение Любимой. Верная гибель ждала его на краю недостроенного моста. И чтобы не допустить этого вырвала девушка сердце из груди своей и кинула прямо в руки дьяволу...

А юноша, чтобы остаться рядом с Любимой отдал и свое сердце нечистым силам...

С тех самых пор каждую ночь встречаются силы чертвы на мосту... Говорят, что они охраняют сердца Возлюбленных, а может быть ждут следующих смельчаков...

Ведь не каждый отважится пройти по мосту так, чтобы сердце не дрогнуло...».

В рамках исследовательской деятельности, проводимой студенческим научным обществом факультета сервиса и туризма СахГУ, а также туристско-экскурсионным центром «СахГУ-Путешественник» был разработан и апробирован экскурсионно-познавательный маршрут: «В гости к Чертову мосту».

Далее, используя методику представления туристских объектов в геоинформационной системе (ГИС) портала «Живая карта России», представим этот туристский маршрут [12], [4, с. 112]:

Цель: знакомство экскурсантов с историей железной дороги на юге о. Сахалин периода Карафута и в частности с объектом «Чертов мост».

Целевая аудитория: экскурсия рассчитана на людей любого возраста.

Тип: Комбинированный (сочетание автомобильного / железнодорожного / пешего туризма)

Сезонность: Наиболее благоприятный период для прохождения данного маршрута: май-ноябрь, что обусловлено функционированием железнодорожной ветки

Холмск — п. Николайчук. В зимнее время данный объект труднодоступен (возможен переход на лыжах на отрезке Холмск — п. Николайчук — «Чертов мост» только для спортивно-подготовленных экскурсантов).

Маршрут: г. Южно-Сахалинск — г. Холмск — п. Николайчук — «Чертов мост» — п. Николайчук — г. Холмск — г. Южно-Сахалинск

Продолжительность: 11 ч.:

- Южно-Сахалинск — Холмск (автобус) 1 час 20 минут
- Холмск — п. Николайчук (поезд) 20 минут
- п. Николайчук — «Чертов мост» (пешим ходом) 1 час
- Нахождение на объектах — 5 ч.
- Расстояние:* 45 км.
- Южно-Сахалинск — Холмск — 84 км.
- Холмск — п. Николайчук — 6 км.
- п. Николайчук — «Чертов мост» — 4 км.

Питание, санитарно-гигиенические

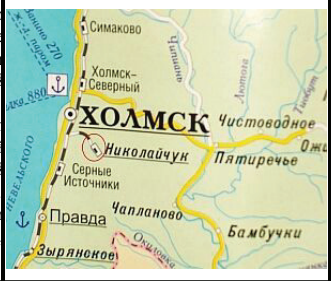
и прочие нужды:

- питание: ланч-бокс;
- санитарно-гигиенические и прочие нужды (что с собой взять):
- фонарь;
- кроссовки на жесткой подошве;
- средство против клещей и комаров;
- теплая кофта / ветровка (в тоннелях холодно);
- питьевая вода для личных нужд (0,5 л.)

В заключении хотелось бы отметить, что разработанный и апробированный студенческой инициативной группой туристско-экскурсионного центра «СахГУ-Путешественник» маршрут «В гости к Чертову мосту» — уникальному инженерному сооружению, возведенному в период господства Японской Империи на о. Сахалин — способно привлечь внимание не только островных любителей истории, но и путешественников с «большой земли».

Этикетка объекта «Чёртов мост»

Культурно-историческое туристское пространство: памятники истории

 <u>Культурно-историческое туристское пространство</u> <u>Памятники истории</u>	 
Полное наименование объекта:	«Чёртов мост»
Месторасположение:	694620, п. Николайчук, Холмского р-на (название японского периода – Маэка), Сахалинская область
Описание:	Уникальное железнодорожное сооружение построено японцами в 1920-х годах. Поезд проезжал по этой дороге через два тоннеля, выезжал почти на самую вершину сопки и проходил по сооруженному Чертову мосту на высоте 38 метров, откуда видна красивейшая панорама. Координаты Чертова моста – 47 градусов 00 минут северной широты, 142 градуса 06 минут восточной долготы. Высота железнодорожного объекта – более 38 метров, длина – 125 метров, ширина – 8 метров 90 см. Длина тоннеля, который берет начало под Чертовым мостом, составляет 870 метров, ширина – 6 метров 5 см, высота тоннеля – 5 метров 50 см. 

Литература:

1. Агамирова Е.В. Валькова Т.М. «Инновационный подход к изучению туристского пространства». «Современные проблемы сервиса и туризма». 2011, № 2.
2. Бок Зи Коу. Корейцы на Сахалине. — Южно-Сахалинский педагогический институт, Восточный факультет; Сахалинский центр документации новейшей истории: Южно-Сахалинск, 1993. — 320 с.
3. Булавинцева М.Г. Сахалин — Карафуту: история границы сквозь ценность образования. Япония наших дней. — 2010. — № 3. — С. 89–98.
4. Джанджугазова Е.А. Живая карта России. Инновационный проект РГУТиС. М.: КноРус, 2011.112 с.
5. Джанджугазова Е.А. Туризм и инновационное развитие: Проект ФГОУВПО «РГУТиС». «Современные проблемы сервиса и туризма». 2010, № 3.
6. Егорова Т. Чертов мост [Электронный ресурс]. — режим доступа: <http://sakhvesti.ru>.
7. Епископ Сергей. На южном Сахалине (из путевых заметок) Краеведческий бюллетень. — 1991. — № 1. — С. 40.
8. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917. С-П — М., 1994. — 314 с.
9. Костанов А.И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги. — М.: Транспорт, 1997. — 220 с.
10. Лопачев А.М. Из истории японской колонизации на Южном Сахалине. Вопросы всеобщей истории: сборник статей. Хабаровск, 1972. — 304 с.
11. Сотников Е.А. Железные дороги мира из 19 в 21 век. — М.: Транспорт, 1993. — 224 с.
12. www.livemaprus.ru