

Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение
средняя общеобразовательная школа №32
города Южно-Сахалинска

Информационно – методические материалы

«Куда уходит железная дорога? История железной дороги Тохара-Маока»

Автор:
Литвинцева Эмма Васильевна,
учитель географии,
педагог дополнительного образования,
руководитель эколого-краеведческой
организации «Белый орлан»
МАОУ СОШ № 32 г. Южно-Сахалинска

Южно-Сахалинск, 2021

Содержание

1. Методическое описание	3
2. Информационно – методические материалы	4
3. Библиографические ссылки	10
4. Приложения	11

Методическое описание

Цель информационно-методического материала «Куда уходит железная дорога? История железной дороги Тохара-Маока»: пополнение информационного фонда краеведческим материалом для тематических занятий и экскурсий, подлежащего распространению.

Задачи: 1. Способствовать формированию устойчивой мотивации педагогов к организации занятий краеведческой направленности, обеспечивающих оптимальный объем знаний для осмысления исторической роли в истории Сахалинской области, России.

2. Развивать способности учащихся анализировать и оценивать факты, явления, события, которые переживал наш край; раскрывать причинно-следственные связи между ними; научиться видеть их в контексте всероссийских исторических явлений и событий.

3. Способствовать формированию на основе местного материала нравственно-ценностных ориентиров; воспитывать чувство уважения к истории своего края.

Туристический маршрут станция Новодеревенская – геологический памятник природы регионального значения «Южно-Сахалинский грязевой вулкан» известен многим сахалинцам.

Сезон проведения: круглогодично.

Вид туризма: пеший (льжный, велосипедный).

Продолжительность: 1 день.

Протяженность: 18 км.

Степень сложности: маршрут является некатегорийным.

Рекомендуемый возраст участников: от 12 лет.

Для безопасного прохождения маршрута рекомендуемая численность группы до 30 человек, в т. ч. 2 педагога, медицинский работник.

Для участия в пешем маршруте необходима физическая подготовка и выносливость.

Во многих справочниках до сих пор указано, что маршрут проходит по старой японской железной дороге и что эта дорога - главная достопримечательность маршрута. По маршруту встречаются два старых тоннеля и галерея, но только насыпь, иногда старые шпалы и металлические костыли напоминают сегодня о дороге. Железной дороги нет! Тут и возникают вопросы: Куда делась дорога? Когда и кто строил дорогу? Куда она вела? Перед спуском на вулкан знакомимся с информационным щитом. Краткие сведения о железной дороге, которой нет. Стенд так и называется «Здесь когда-то проходила железная дорога. . .». Нам с ребятами эколого-краеведческой организации «Белый орлан» захотелось узнать всё об этой железной дороге, о людях, которые её строили. Это история нашего края, а историю надо знать! И когда есть интерес у учеников к теме исследования, тогда работа изначально ориентирована на достижение высоких результатов.

Основой для исследовательской работы стали труды Костанова А.И., Федорчука, Бок Зи Коу, архивные документы, выявленные в ведомственном архиве Сахалинской железной дороги. Ценным источником, использованным в работе, оказались материалы периодической печати, опубликованные в 1995 годах в газетах "Советский Сахалин", статья Хахулиной Л.В., Самопиной О.Ю. «Наследие эпохи Карафуто на острове Сахалин – «Чертов мост» в журнале «Туризм как диалог культур: традиции и новые возможности». При написании работы помогали ценными советами и материалами директор Музея железных дорог Сахалина, Чиликин Андрей Николаевич. Особую помощь в подборе литературы нам оказала библиотекарь, Варыгина Ольга Петровна. Мы изучили, газеты, интернет - источники, посетили Музей истории железных дорог Сахалина, собрали уникальные фотографии из разных источников и сделали фото музейных экспонатов.

Результаты проведённых исследований членами эколого-краеведческой организации «Белый орлан» МАОУ СОШ №32 г. Южно-Сахалинска могут быть использованы краеведами, туристами, а так же в помощь педагогам, организаторам туристско-краеведческой и экскурсионной работы с обучающимися и воспитанниками. Мы проводим познавательные экскурсии для обучающихся нашей школы, их родителей. Новизна таких экскурсий в том, что такие экскурсии проводят сами ребята под руководством педагога. Нами разработан вопросник (см. приложение), который предлагается участникам экскурсии после прохождения маршрута для закрепления полученных знаний, а так же выявления знатока истории железной дороги «Тохара-Маока». Его знания награждаются аплодисментами и

поощрительными словами организаторов экскурсии. А для нас, экскурсоводов, всегда важно понять, на что обратить внимание.

Также используем данный материал с презентацией (см. приложение) на занятиях дополнительного образования согласно дополнительной общеобразовательной (общеразвивающей) программы туристско-краеведческой направленности «Знай и люби свой край». Туристско-краеведческая программа направлена на развитие познавательных, исследовательских навыков обучающихся по изучению природы, истории, культуры родного края, привлечение обучающихся к социальным инициативам по охране природы, памятников культуры среды проживания, поисковые работы малоизвестных фактов истории родного края, экскурсионная, музейная, архивная и экспедиционная работа. Цель: развитие творческой активности учащихся в процессе освоения краеведческого материала; вовлечение учащихся в поисково-исследовательскую деятельность средствами туризма. Тема в КТП – «Туристские возможности родного края, экскурсионных объектов».

Информационно-методический материал «Куда уходит железная дорога? История железной дороги Тохара–Маока» поможет повысить эффективность туристско - краеведческой и экскурсионной деятельности с детьми, усилит авторитет дополнительного образования среди родителей.

Результаты работы были представлены на ученических конференциях школьного, городского и областного уровня, а так же участникам практического областного семинара для учителей географии, участникам курсов повышения квалификации ГБОУ «Институт развития образования Сахалинской области», участникам Дня науки, который проходил в областной научной библиотеке. Представленные материалы получили общественно-профессиональное признание.

2. Информационно – методические материалы

Сахалин обладает не только уникальными природными ресурсами, но и богатым историческим прошлым, неразрывно связанным с соседним государством - Японией. 23 августа (5 сентября) 1905 года в Портсмуте (США) русская и японская делегации подписали мирный договор, в соответствии с которым южная часть Сахалина, до 50-й параллели, отошла к Японии [3, с. 24]. 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).

Японцы обустроивались на Сахалине основательно. Южный Сахалин с его полиэтничным населением (айны, нивхи, ороки, русские, корейцы, китайцы и др.) стремительно менял свой облик, покрываясь типичными японскими жилыми постройками, храмами, фабриками, торговыми лавками, шахтами, железными дорогами. В течение трех послевоенных лет японцы заменили названия всех русских населенных пунктов южнее 50-й параллели на японские. Необходимо отметить, что успешному железнодорожному строительству на Южном Сахалине, переименованном японцами в Карафуто, способствовал ряд объективных факторов.

Во-первых, на территории Карафуто, которую еще предстояло покрыть сетью железных дорог, имелись в огромном количестве необходимые для этого ресурсы – богатые угольные месторождения, обширные лесные запасы и различные строительные материалы.

Во-вторых, к колонизации Карафуто Япония приступила в весьма благоприятной для нее социально-экономической и политической обстановке. После русско-японской войны экономика Японии находилась на подъеме. Хотя Япония оставалась в основном аграрной страной – 60% японского населения в 1913 году занималось сельским хозяйством – ее индустриальное развитие шло сравнительно быстрыми темпами. За 1905-1913 годы из 3,8 миллиардов иен капиталовложений в экономику страны 46,8% было инвестировано в промышленность. Продолжалось развитие тяжелой индустрии, в частности металлургической. Выплавка чугуна увеличилась с 145 тысяч тонн в 1906 году до 243 тысяч тонн в 1913 году, а выплавка стали за тот же период выросла с 69 тысяч до 255 тысяч тонн. Количество фабрично-заводских рабочих за 1904-1913 годы увеличилось почти в 2 раза и достигло 916 тысяч человек. Продолжался процесс концентрации производства и централизации капитала. Оплаченный капитал акционерных обществ Японии повысился с 888 миллионов иен в 1903 году до 1983 миллиардов иен в 1913 году. Возникли новые финансово-промышленные объединения японских предпринимателей: цементная ассоциация (1909 год), картель по железнодорожному оборудованию (1909 год), нефтяной картель (1910 год), синдикат по продаже антрацита (1910 год) и другие. К 1913 году из всего оплаченного акционерного капитала в 1983 миллиардов иен 38%

приходилось на долю крупных компаний с капиталом свыше 5 миллионов иен, хотя составляли они всего 0,4% общего числа компаний и фирм [8].

В-третьих, к началу XX века в самой Японии был накоплен достаточный инженерно-технический и практический опыт железнодорожного строительства в сложных природно-климатических и рельефных условиях. Первая железная дорога между Токио и Йокогамой была построена в 1872 году. Японское правительство традиционно субсидировало развитие предприятий, работавших на армию и флот, а также поддерживало деятельность отраслей, связанных с созданием средств транспорта и связи. Так, железнодорожный транспорт Японии развивался почти исключительно за счет государственных средств. Только за период с 1882 по 1890 год протяженность железнодорожных линий Японии увеличилась примерно в 10 раз, составив 2190 км [9]. Следует отметить, что к 1905 году японцами был накоплен более чем 15-летний опыт строительства и эксплуатации железных дорог на Хоккайдо – самом северном из островов Японского архипелага. Таким образом, для японцев – жителей островной горной страны 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, характеризующийся более суровыми и снежными зимами.¹

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.

В некоторых работах советских историков, появившихся в послевоенные десятилетия, очень часто подчеркивалось военно-стратегическое значение развернувшегося на Карафуто в 20-30-е годы мощного железнодорожного строительства [19]. Такая точка зрения диктовалась идеологическими установками тех лет и стремлением обосновать "экспансионистские планы японского империализма" в отношении советской части Сахалина. Непредвзятый взгляд на эту проблему позволяет сделать вывод, что главной задачей железнодорожного строительства было создание оптимальных условий для скорейшего заселения южной части Сахалина японскими колонистами и эффективного освоения разнообразных природных ресурсов. Стратегический фактор, безусловно, учитывался японским правительством, но военный характер железнодорожного строительства принял лишь в начале 40-х годов, после вступления Японии во вторую мировую войну. До этого в течение двух десятков лет железнодорожное строительство на Карафуто осуществлялось главным образом исходя из двух объективных факторов. Во-первых, оно охватывало район основного расселения японских колонистов и велось с учетом складывавшейся географии населенных пунктов Карафуто. Во-вторых, формирование железнодорожной сети в значительной мере зависело от особенностей рельефа Карафуто, создававшего немало проблем и трудностей, которые приходилось преодолевать при строительстве дорог и в процессе их эксплуатации.

Продуманная система льгот обеспечила японскому правительству успех переселенческой политики на Карафуто. Так, если в 1907 году там проживало 20,5 тысяч человек, то к 1920 году население самой северной колонии Японии выросло почти в 5 раз, составив 105,9 тысяч человек. В последующие 20 лет оно увеличилось еще почти в 4 раза и в 1940 году насчитывало уже 415 тысяч человек [20]. К началу 20-х годов определились основные районы расселения колонистов и наиболее важные промышленные центры Карафуто. На побережье Татарского пролива один за другим выросли города Хонто (Невельск), Маока (Холмск), Нода (Чехов), Томариору (Томари), Эсутору (Углегорск), Торо (Шахтерск), Ноеси (Лесогорск). На восточном побережье острова крупными городами были Сиритори (Макаров) и Сикука (Поронайск). Градообразующие факторы зависели от наличия определенных видов природных ресурсов (уголь, лес, рыба и морепродукты) и возникавших комплексов промышленных предприятий по их добыче и переработке. Большинство из этих городов являлись также административными центрами уездов и морскими портами. Соединив их сетью железных дорог, японское правительство создало благоприятные социально-экономические предпосылки для дальнейшего роста этих городов и освоения природных богатств Карафуто, значительная часть которых вывозилась на территорию самой Японии.²

¹ Костанов А.И. Самая восточная дорога России. М., 1997

² Костанов А.И. Самая восточная дорога России. М., 1997

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. Тохара (г. Южно-Сахалинск) и портовый г. Отомари (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 составы нескольких платформ и вагончиков открытого типа по железнодорожной линии, проложенной через сопки с очень большим уклоном. Локомотивчики — парные, платформы приспособлены для перевозки леса. Билеты продаются в вагонах, кроме конечных пунктов дороги, где продают их и на станциях». В музее истории железных дорог Сахалина нам предоставили фотографии того времени. [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 Сахалина, 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 Карафуто 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 Тохара (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 Карафуто. На морской линии Хонто (г. Невельск) — Вакканай регулярно курсировали суда «Северо - японской пароходной акционерной компании», а с открытием движения поездов от г. Тохары (г. Южно-Сахалинск) до г. Маока (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]. Продуманная система льгот обеспечила японскому правительству успех переселенческой политики на Карафуто. Так, если в 1907 году там проживало 20,5 тысяч человек, то к 1920 году население самой северной колонии Японии выросло почти в 5 раз, составив 105,9 тысяч человек. В последующие 20 лет оно увеличилось еще почти в 4 раза и в 1940 году насчитывало уже 415 тысяч человек [20]. К началу 20-х годов определились основные районы расселения колонистов и наиболее важные промышленные центры Карафуто. На побережье Татарского пролива один за другим выросли города Хонто (Невельск), Маока (Холмск), Нода (Чехов), Томариору (Томари), Эсутору (Углегорск), Торо (Шахтерск), Ноеси (Лесогорск). На восточном побережье острова крупными городами были Сиритори (Макаров) и Сикука (Поронайск). Градообразующие факторы зависели от наличия определенных видов природных ресурсов (уголь, лес, рыба и морепродукты) и возникавших комплексов промышленных предприятий по их добыче и переработке. Большинство из этих городов являлись также административными центрами уездов и морскими портами. Соединив их сетью железных дорог, японское правительство создало благоприятные социально-экономические предпосылки для дальнейшего роста этих городов и освоения природных богатств Карафуто, значительная часть которых вывозилась на территорию самой Японии.³

В 1921 г. приступили к строительству данной железнодорожной ветки, которое требовало больших затрат времени, материальных ресурсов и денежных средств. Строителям будущей трассы предстояло преодолеть Мицудский 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 выигрышным, поскольку позволял напрямую соединить административный центр губернаторства с портом Маока. Прежде чем приступить к

³ Костанов А.И. Самая восточная дорога России. М., 1997

строительству дороги данного сообщения, губернаторство Карафуго 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-Сахалинска) до Маока (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 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 сотни 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 числе и этого участка, осуществлялось главным образом силами «тако» — подневольных рабочих-корейцев, что удешевляло стоимость рабочей силы. В начале 20-х годов их тысячами завозили на Карафуго. Особенно массовый завоз пришелся на 1938–1945 гг. — до 23 498 человек [3, с. 13]. Тогда же на Южном Карафуго появились первые «такобэя» — лагеря для рабочих-заключенных — 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, подписав кабальный контракт и получив аванс, попадали в полную зависимость от работодателя. Условия их труда и быта были ужасными: рабочие жили в многочисленных общежитиях, вмещавших в себя до 600 человек. Спать приходилось в три смены на одномфутоне (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. В Музее истории железных дорог Сахалина нам предоставили информацию по этому вопросу от руководителя Сахалинской детской железной дороги Павла Юдаева: « Строили железную дорогу пригнанные на Сахалин японцами корейцы, с которыми не церемонились. Строительные фирмы сначала агитировали молодых людей добровольно ехать на остров, где их якобы ждали огромные заработки. Некоторые поверили, но обратно никто не вернулся. Когда корейцы осознали обман, было поздно — японцы начали переброску рабочей силы уже в режиме депортации. Имелись разнарядки на деревню: по одному мужчине из семьи. Им запрещали говорить на родном языке и требовали изменить корейские имена на японские. Говорят, что тела погибших корейцев сжигали, и замуровывали пепел в опоры моста». Старые корейцы говорят: "Сколько шпал на железной дороге от Тоехары до Маока, столько трупов "тако" лежит под землей". "Так это или нет, — пишет Бок Зи Коу, — точно никто не знает. Может быть, преувеличено. Но то, что за годы строительства дороги погибло немало "тако", — это факт. И когда, зная это, едешь на поезде, особенно

ночью, то стук колес кажется стоном мертвецов, которые с того света до сих пор оплакивают свою горькую судьбу" [27].⁴

Строительство железной дороги требовало серьезных усилий и интересных инженерных решений, одним из которых и стал железнодорожный комплекс, состоящий из двух тоннелей и «Чертового моста». На пути из Холмска в Южно-Сахалинск расположен остановочный пункт Николайчук, после которого начинается тоннель длиной 870 метров, именно этот тоннель и проходит под мостом. После выхода из тоннеля железнодорожное полотно делает петлю и резко уходит на холм, далее в тоннель (длиной 170 метров) на высоту 33,4 метра и уже сам «Чертов мост» (длиной 117 метров) проходит над тоннелем. После своей постройки он стал одним из самых знаменитых мостов в Японии благодаря данному уникальному инженерному решению. Следом через 1,5 км идёт тоннель и снова ещё более грациозный «Ведьмин мост» высотой 46,4 метров, длиной – 167 метров. Пассажиры, следовавшие по маршруту Холмск — Южно-Сахалинск, любовались островными красотами и старались увидеть головокругительную 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 затрат и 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. «Этому способствовал циклон», — говорит Чиликин Андрей Николаевич, директор Музея железных дорог Сахалина. Нам предоставили архивный документ «Мало того, что денег не было на содержание дороги, зарплату людям, охранявшим мосты и тоннели, а это порядка 170 человек, нечем было платить», — рассказал Андрей Николаевич в ходе беседы. С 1994 года единственный возможный путь из Холмска в Южно-Сахалинск через Арсентьевку, что на 174 километра длиннее, чем по линии Холмск-Новодеревенская - Южно-Сахалинск. В настоящее время сохранились лишь некоторые фрагменты японской железной дороги. От неё остались насыпи, тоннели, рельсы и снегозащитная галерея. Сохранились даже светофоры. В качестве столбов, подпирающих крышу галереи, использованы рельсы. На многих из них клейма изготовителей. Среди них, произведенные с 1884 по 1940 годы в США, Великобритании, Японии.

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 «кармань» — ниши, в которых во время движения поезда прятались обходчики. 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. 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 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

⁴ Бок Зи Коу

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 другу, 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. . .». Данный туристский объект представлен в геоинформационной системе (ГИС) портала «Живая карта России» [12], [4, с. 112]:

Цель: знакомство экскурсантов с историей железной дороги на юге о. Сахалин периода Карафуго и в частности с объектом «Чертв мост» способно привлечь внимание не только островных любителей истории, но и путешественников с «большой земли».⁵

⁵ Хахулина Л.В., Самогина О.Ю. Наследие эпохи Карафуго на острове Сахалин – «Чертв мост» Туризм как диалог культур: традиции и новые возможности № 4/2012

3. Библиографические ссылки:

1. Агамирова, Е. В. Инновационные подходы к изучению туристского пространства / Е. В. Агамирова, Т. М. Валькова. – Текст: непосредственный // Современные проблемы сервиса и туризма. – 2011. – № 2. – С. 101–104.
2. Бок, Зи Коу. Корейцы на Сахалине / Бок Зи Коу; отв. ред. канд. ист. наук М. С. Высоков. – Южно-Сахалинск : Сахалинская областная типография, 1993. – 219 с. – Текст : непосредственный.
3. Булавинцева, М. Г. Сахалин – Карафуто: история границы сквозь ценность образования. Япония наших дней / М. Г. Булавинцева. – 2010. – № 3. – С. 89–98. – Текст : непосредственный.
4. Джанджугазова, Е. А. Туризм и инновационное развитие : Проект ФГОУВПО «РГУТиС» «Живая карта России» / Е. А. Джанджугазова. – Текст : непосредственный // Современные проблемы сервиса и туризма. – 2010. – № 3. – С. 56–60.
5. Джанджугазова, Е. А. Инновационный проект Российского государственного университета туризм и сервиса. Живая карта России / Е. А. Джанджугазова. – Москва: КноРус, 2011. – 112 с. – Текст : непосредственный.
6. Епископ Сергей. На южном Сахалине (из путевых заметок). – Текст : непосредственный // Краеведческий бюллетень. – 1991. – № 1. – С. 40.
7. История железнодорожного транспорта России. Т. 1 : 1836–1917 (С–П). – Москва, 1994. – 314 с. – Текст: непосредственный.
8. Костанов, А. И. Самая восточная дорога России : очерки истории Сахалинской железной дороги / А. И. Костанов. – Москва : Транспорт, 1997. – 220 с. : ил., табл. – Текст : непосредственный.
9. Кузин, А. Т. Дальневосточные корейцы: жизнь и трагедия судьбы: документально-исторический очерк / А. Т. Кузин. – Южно-Сахалинск : Дальневосточное книжное изд-во, Сахалинское отделение, 1993. – 367 с. – Текст : непосредственный.
10. Кузин, А. Т. Исторические судьбы сахалинских корейцев / А. Т. Кузин. – Южно-Сахалинск : Сахалинское областное книжное издательство, 2006. – 267 с. – Текст : непосредственный.
11. Лопачев, А. М. Из истории японской колонизации на Южном Сахалине / А. М. Лопачев. – Текст : непосредственный // Вопросы всеобщей истории : сборник статей. – Хабаровск, 1972. – 304 с.
12. Сотников, Е. А. Железные дороги мира из 19 в 21 век / Е. А. Сотников. – Москва: Транспорт, 1993. – 224 с. – Текст: непосредственный.
13. Федорчук, С. П. Чужая память / С. П. Федорчук. – 2-е изд., испр. и доп. – Владивосток : Дальпресс, 2013. – 62 с. : ил. – Текст: непосредственный.
14. Хахулина, Л. В. Наследие эпохи Карафуто на острове Сахалин – «Чертов мост» / Л. В. Хахулина, О. Ю. Самотина. – Текст : непосредственный // Туризм как диалог культур: традиции и новые возможности . – 2012. – № 4. – С. 33–41.
15. Егорова, Т. Чертов мост / Т. Егорова. – URL: <http://sakhvesti.ru> (дата обращения: 26.02.2021). – Текст: электронный.

4. Список приложений

1. Презентация к экскурсии, занятию
2. Вопросник
3. Глоссарий
4. Сведения, подтверждающие общественно - профессиональное признание результатов деятельности