

<https://www.youtube.com/watch?v=ndk1bw7Onz0>

## Старую узкоколейку на Сахалине сохранят для потомков

サハリンにある狭軌鉄道を子孫のために保存する



На острове Сахалин будет создан первый в России природно-технический заповедник.

サハリン島でロシア初の自然・技術保護区域が設けられる。

Его главной достопримечательностью станет узкоколейная железная дорога, проложенная ещё японцами в начале 20 века, с множеством тоннелей и мостов.

その主な見所は、20世紀初めに日本人によって作られた、数多くのトンネルや橋を含む狭軌鉄道になる。

По этим путям теперь изредка бегают лишь старенький мотовоз.

今この線路をたまに走るのは古い機関車だけだ。

Забирает дачников с приусадебных участков.

自分の畑から帰る別荘生活者を乗せている。

Ветку Южно-Сахалинск – Холмск закрыли ещё в 90-х из-за нерентабельности.

ユジノサハリンスク・ホルムスク間の路線は赤字により90年代に閉鎖された。

Большую часть узкоколейной железной дороги демонтировали.

狭軌鉄道の大部分が解体された。

Остался только этот 5-ти километровый участок.

この長さ5キロの部分だけ残っている。

Именно здесь впервые в России планируется создать технико-природный музей-заповедник,

こここそ、ロシア初の自然・技術保護博物館を作る予定地だ。

изюминкой которой станут старинные железнодорожные тоннели, галереи и 30-ти метровый мост.

古い鉄道トンネル、ギャラリーや30mの橋がその魅力的見所になる。

Железную дорогу на юге Сахалина строили ещё японцы.

サハリンの南にある鉄道は日本人によって作られた。

Этот участок возвели за 7 лет.

この部分は7年かけて作った。

В 1928 году по нему было открыто движение.

1928年に開通された。

Японцы строили железную дорогу в сложной горной местности, со множеством сопок, распадков и перевалов.

日本人は、沢山の山、狭谷や峠のある困難な山地で鉄道を作っていたので、

Поэтому даже обычные тоннели и мосты здесь сплетаются в сложный архитектурный ансамбль.

ここにある普通のトンネルと橋が複雑な建築アンサンブルを作り上げている。

Как, например, этот.

これのように。

Здесь пути дважды пронизывают сопку и наверху соединяются мостовым переходом.

ここは線路が2回山を潜り上に橋として繋がっている。

От захватывающей дух высоты этот мост железнодорожники даже окрестили Чёртовым.

息が止まりそうな高さから鉄道員たちはこの橋を「悪魔の橋」と名付けた。

«Когда пассажирские поезда поднимались, проходили по верху моста, то снизу было видно, как в тоннель, который находится под ним, там уже поднимался грузовой поезд.

「旅客列車は上がって橋の上を通った時に、下にあるトンネルに貨物列車が上がっていくのは見えていました。

Получается, поезда шли один за одним.

つまり列車は次々と走っていました。

Было страшно, в принципе.»

はい、怖かったです。」

Всего было возведено 35 мостов.

全部で35件の橋が作られた。

Самый высокий из них почти 50 м.

一番高いのは約50m。

Не менее уникальная система тоннелей и галерей.

トンネルとギャラリーのシステムもユニークだ。

Их длина в общей сложности составляет 5 км.

その長さは合わせて5キロに及ぶ。

На этом участке пути было построено 15 тоннелей.

この部分には15件のトンネルが作られた。

Самый короткий – около 100 м, самый длинный – почти 1000.

一番短いのは約100mで、最も長いのは約1000mだ。

Путильцы говорят, если бы он был хотя бы метров на 10-15 больше, то всему тоннельному комплексу был бы присвоен статус метрополитена.

鉄道関係者は、それがもし10-15mでも長かったら、そのトンネルコンプレックスが地下鉄として分類されたであろう。

«Красота, которая открывается с данного места, и возможность посмотреть даже с инженерной точки зрения такое грандиозное сооружение того периода – я думаю, что это очень интересно.»

「ここから見える美しい景色と、あの時代の壮大な建造物を技術的な視点から見ることが出来るのはとても興味深いだと思います。」

Сейчас туристов водят только в музей железнодорожной техники.

今観光客は鉄道機械博物館だけに案内される。

Подвижной состав здесь весь японский.

ここの車両は全部日本のものだ。

Из-за колеи шириной чуть больше метра его использовали очень долго.

1m強の広さの線路のため長い間その車両が使われていた。

Сейчас старую узкоколейку на Сахалине постепенно заменяют на обычную для России широкую колею.

現在サハリンにある古い狭軌鉄道を少しずつロシアにとって一般的な幅の広い線路に変えていく。

Так что решение сохранить эту историческую ветку стало весьма своевременным.

そういったことから、この歴史的な線路を保存する決意はタイミングの良いものである。

В планах пустить по ней даже те японские паровозы, которые сейчас стоят в музее.

今博物館で展示されている日本の汽車も（狭軌鉄道を）走らせる予定だ。

Так что у туристов скоро появится возможность проехаться с ветерком по знаменитому Чертову мосту.

そうならばもうすぐ観光客は風を切りながら有名な悪魔の橋を走ることが出来るであろう。