

Bez japońskich torów na Sachalinie

#Historia #Strategia i polityka 9 stycznia 2022

Gdy Japonia (od 1905) zajmowała południową część Sachalinu, zrealizowała na nim wiele inwestycji potrzebnych do efektywnego funkcjonowania. Objęły one m.in. budowę linii kolejowych włącznie z mostami i wiaduktami. Wojska ZSRS zajęły ten teren w wyniku operacji przeprowadzonej pod koniec II w.św., między 11 a 25 sierpnia 1945. Uznano wówczas, że japońskie instalacje należy wykorzystać.

W przypadku linii kolejowych zasadniczy problem związany był z szerokością torów. Według standardów japońskich wynosiła ona 1067 mm. Tymczasem sowiecki standard, przejęty jeszcze z czasów rosyjskich, wynosił 1524 mm (później 1520 mm). Aby móc użytkować zbudowane przez Japończyków tory należało stosować tabor ze zmiennym rozstawem kół.



Modernizacja torów kolejowych zbudowanych na Sachalinie przez Japończyków. Związane z nią prace zakończyły się dopiero po blisko 80 latach po przejęciu kontroli nad wyspą przez ZSRS / Zdjęcie: Twitter

Dopiero od 2003 rozpoczęto przebudowę i modernizację pojapońskich linii kolejowych. Objęły one 800 km torów. Prace prowadzono bez przerywania ruchu kolejowego.

Po zakończeniu zasadniczego etapu modernizacji został tylko 7-km nieprzebudowany odcinek, od Cziechowa przez Chołmsk do stacji Nikołajczuk. Starego typu pociągi jeździły tam do 30 września 2020 (woziły pasażerów na wypoczynek w daczach). Wówczas rozpoczęto przebudowę torów połączoną z przedłużeniem trasy w rejon Diabelskiego Mostu (zbudowanego przez Japończyków w 1928, obecnie popularnego obiektu turystycznego), nieczynnego od 1994.

W ten sposób, po blisko 80 latach z Sachalinu zniknęły ostatnie linie kolejowe zbudowane przez Japończyków. Dla Rosji ma to nie tylko znaczenie strategiczne, ale i symboliczne. FR i Japonia pozostają bowiem w wieloletnim sporze o pobliskie Wyspy Kurylskie wchodzące w skład obwodu sachalińskiego.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o