

Кулумбегов Роберт Петрович
кандидат исторических наук, доцент
преподаватель кафедры истории Осетии и Кавказоведения,
Юго-Осетинский государственный университет,
г. Цхинвал
e-mail: kulumbegov_2@mail.ru

Бесаев Константин Адикович,
аспирант
преподаватель кафедры «Организация и безопасность дорожного
движения»
Северо-Кавказский горно-металлургический институт
Россия, г. Владикавказ

Научный руководитель: Кортиев Л.И.
кандидат исторических наук,
заведующий кафедрой «Организация и безопасность дорожного
движения»
Северо-Кавказский горно-металлургический институт
Россия, г. Владикавказ

ИЗ ИСТОРИИ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ ЧЕРЕЗ ГЛАВНЫЙ КАВКАЗСКИЙ ХРЕБЕТ

Аннотация: Вопрос прокладки через Главный Кавказский хребет перевальной дороги из России в Южную Осетию имеет давнюю и интересную историю. В первоначальных планах было намечено построить железную дорогу, проходящую через тоннель и соединяющую две станции Дарг-Кох (Северная Осетия) и Гори (Грузия). Основная часть магистрали должна была проходить по территории южной и северной частей Осетии. Дорога должна была соединить не только территории, но и содействовать развитию края.

Ключевые слова: железная дорога, перевал, строительство, тоннель.

Kulumbegov Robert Petrovich
candidate of historical sciences, associate professor
lecturer at the department of history of Ossetia and caucasus studies,
South Ossetian State University,
Tskhinval

Besaev Konstantin Adikovich,
graduate student
Lecturer of the Department "Organization and Road Safety

*North Caucasian Mining and Metallurgical Institute
Russia, Vladikavkaz*

*Scientific adviser: Kortiev L.I.
candidate of historical sciences,
head of the department "organization and road safety
North Caucasian Mining and Metallurgical Institute
Russia, Vladikavkaz*

FROM THE HISTORY OF TRANSPORTATION THROUGH THE MAIN CAUCASIAN RIDGE

Abstract: *The article deals with the history of laying a pass road from Russia to South Ossetia through the Main Caucasian ridge.*

The initial plans were to build a railroad passing through the tunnel and connecting the two stations Darg-Kokh (North Ossetia) and Gori (Georgia). The main part of the highway was supposed to pass through the territory of the southern and northern parts of Ossetia. The road was supposed to connect not only the territories, but also contribute to the development of the region

Key words: railway, pass, construction, tunnel.

Природный феномен – Главный Кавказский хребет, несмотря на его кажущуюся неприступность, всегда изобиловал перевальными дорогами. Это могли быть пешеходные тропы или караванные пути, связывающие Северный Кавказ с Закавказьем и далее с Турцией и Ираном.

Величественный горный массив, протянувшийся от Черного моря до Каспийского, является природным барьером для пассажирского и грузового сообщения. Но человека не пугали ни широкая протяженность склонов, ни извилистость ущелий, ни бурные реки [1, с. 5]. Стремление к контактам с соседними народами и культурами превалировали над вызовами природы.

Южная Осетия непосредственно примыкает к Центральному Кавказу. Неудивительно, что через ее территорию проходили древние транзитные пути. Ими пользовались еще в глубокую старину: по ним двигались отряды скифов на пути в Переднюю Азию, шел маршрут военной экспедиции алан в Армению. Обратно двигались полчища Тимура и иранского Шаха Аббаса [2, с. 46]. Но

помимо амбиций завоевателями завоевателей перевальные пути обеспечивали обмена товарами, технологиями и культурными ценностями.

Перевальные пути, проходящие через Главный Кавказский хребет, шли через перевалы Рукский, Зикарский, Мамисонский, Магский, Сбийский. Каждый из них был разного уровня сложности и доступности. По этим маршрутам передвигались отдельные группы горцев или караваны торговцев с своими лошадьми и мулами.

Перевальные дороги существенно влияли на развитие населенных пунктов и этнический состав населения. Например, на оконечностях перевальных троп образовывались населенные пункты, здесь путники пережидали непогоду, торговцы складировали товар, здесь же формировались. Торговля отражалась и на пестроте населения. Так как торговля в Закавказье долгое время была в сфере внимания армян, то в ущелье Дзомаг, куда спускалась тропа через Магский перевал, образовалось армянское поселение. И сегодня еще сохраняется память об этом народе в топонимике Дзомагского ущелья и в надгробных плитах, заросших кустарником.

В развитие перевальных торговых путей были заинтересованы и представители местной знати. Ведь пошлина являлась большим подспорьем для поддержания высокого статуса осетинских князей-алдаров. И сегодня еще можно наблюдать остатки таможенного пункта на дороге в Алагирском ущелье Северной Осетии. От таможни осталась только арка, возведенная на торговом пути из Закавказья.

Современная столица Южной Осетии город Цхинвал возник на месте древнего укрепления, где размещались чиновники, взимающие плату с проходивших из Закавказья на Северный Кавказ торговых караванов.

Интенсивность перемещения людей и грузов была, тем не менее, невысокой. Это было вызвано не только плохим качеством горных дорог, но и частыми обвалами, осыпями, зимой сообщение прекращалось вообще. Не способствовало вниманию к этим перевалам и отсутствие гарантий безопасности для путников и торговых людей.

С утверждением России на Кавказе ситуация коренным образом меняется. Царская администрация не только стала развивать сеть дорог, но и обеспечивала безопасность продвижения по ним. В 1857 году в селении Дзау было выстроено укрепление для российского гарнизона. Эта фортеция служила, в частности, и целям охраны подходов к перевальным дорогам через Кавказский хребет [3, с. 100].

Долгое время основной магистралью связывающей материковую Россию с Закавказьем была военно-грузинская дорога, преодолевающая Крестовый перевал. Но через определенное время возникла необходимость в альтернативном пути сообщения. Среди вариантов всегда рассматривался вариант, предполагающий проведение колесной дороги через Рукский перевал. Эти намерения совпадали с чаяниями самого населения Южной Осетии, ведь еще в 1838 году горцы просили имперского наместника на Кавказе генерала Головина «проложить дорогу через Кавказский хребет на север» [4, с. 64].

Изыскательские работы начались уже в 1845 году, руководил ими военный инженер А.Тер-Тукасов, к строительным работам приступили в 1847 году [5, с. 125]. В них участвовали не только российские солдаты, но и простые крестьяне. Маршрут нового транспортного коридора, который получил название Военно-осетинская дорога начинался от селения Ардон Владикавказской губернии, проходил через Алагир, далее вдоль русла рек Нары-дон, Закка-дон. После начинался подъем на Рукский перевал и спуск с него, затем дорога входила в Лиахвское ущелье к населенным пунктам Дзау и Цхинвал [6, с. 7].

Однако строители столкнулись с серьезными проблемами – у северного склона Рукского перевала оказалось сравнительно сложный рельеф. И тогдашние технологии оказались бессильны. Постановлением имперского дорожного управления строительство на Рукском перевале было прекращено, а новую дорогу в Закавказье стали строить через соседний перевал – Мамисонский. На эту дорогу и перешло название «Военно-Осетинская».

Необходимо отметить, что маршрут, который предполагалось прокладывать через Рукский перевал, все же не был исключен полностью. Строители решили – если нельзя проложить путь по перевалу, то необходимо рассмотреть возможность провести дорогу под перевалом. И вот уже весной 1875 года в Осетию прибывает три группы инженеров. Одна партия работала на южном склоне Главного Кавказского хребта, две – на северном. Изыскания закончились осенью 1876 года.

Специалисты вынесли вердикт – необходимо строить железнодорожную линию с тоннелем под горной грядой. Несмотря на значительные траты, это строительство все равно обходилось дешевле еще одного варианта прокладки дороги – через Квенамтский перевал.

По разработанному проекту железнодорожная магистраль начиналась в грузинском населенном пункте Гори, - это была станция с переходом на Потифлисскую линию. От Гори путь шел в Южную Осетию до предполагаемой станции в Цхинвале, продолжение железной дороги – селения Дзау, Рук, тоннель под Рукским перевалом. Алагир, Ардон и железнодорожная станция Дарг-Кох. Здесь дорога переходила на Ростов-Владикавказскую железнодорожную линию.

Закончить устройство нового пути предполагалось за четыре года. При этом предполагалось привлекать к работам рабочих из числа греков, турков и осетин.

К сожалению, все намерения остались лишь намерениями. Российская имперская бюрократия, оказавшаяся к тому же в тенетах интриг, была столь неповоротливой, что все усилия инициаторов строительства железной дороги под Рукским перевалом оказались тщетными. Проволочки продолжались вплоть до начала первой мировой войны. Были даже попытки привлечь к работам иностранный капитал. Все тщетно.

Начавшаяся в 1914 году мировая война, последующие революции и Гражданское противостояние в России поставили крест на планах строительства железной дороги Гори – Дарг-Кох.

Лишь спустя век устройство железнодорожного сообщения России с Закавказьем по новому маршруту становится актуальным.

Список литературы:

1. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. М.: Дориздат, 1951. 267 с.
2. Магометов А.Х. Общественный строй и быт осетин. Орджоникидзе: Ир, 1968. 356 с.
3. Кулумбегов Р.П. Южная Осетия. От прошлого к настоящему. Цхинвал, 2018. 330 с.
4. История Юго-Осетии в документах и материалах / Сборник документов. Сталинир: Госиздат Юго-Осетии, 1960. 457 с.
5. Калоев Б.А. Осетины. М.: Наука, 1971. 385 с.
6. Кортиев Л.И. Транскавказская Рукская автотрасса. Цхинвал: Ирыстон, 1982. 112 с.