

Ред. колл. С.Б. Баишев и др. Т. IV. Алма-Ата, «Наука», 1968г. - с. 536

7. Г.Н. Потанин. Валиханов Чокан Чингисович. Собрание сочинений в пяти томах. Ред. колл. С.Б. Баишев и др. Т. IV. Алма-Ата, «Наука», 1968г. - с. 542

8. С.Я. Капустин. Валиханов Чокан Чингисович. Собрание сочинений в пяти томах. Ред. колл. С.Б. Баишев и др. Т. IV. Алма-Ата, «Наука», 1968г. - с.559-560

9. Н.И. Наумов. Валиханов Чокан Чингисович. Собрание сочинений в пяти томах. Ред. колл. С.Б.

Баишев и др. Т. IV. Алма-Ата, «Наука», 1968г. - с.564

10. Бейсенбайұлы Ж. Ғибратты ғұмыр (Личность и время): Шоқан- 1-е изд.. -Алматы: Қазақстан, 2009. - 608 с.

11. Бейсенбайұлы Ж. Ыстықкөл, Жетісу сапары (Путешествие на Иссыккүл и Семиречье); Қорғаны биік Құлжа (Крепость Кульджа) // Ғибратты ғұмыр (Личность и время):Шоқан — 1-е изд. — Алматы: Қазақстан, 2009. - С. 206-350. - 608 с.

УДК 656.2  
ГРНТИ 03.91

## ИЗ ИСТОРИИ ОРГАНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В ЮЖНОЙ ОСЕТИИ

DOI: 10.31618/ESU.2413-9335.2020.4.80.1128

*Кулумбегов Роберт Петрович*

*кандидат исторических наук, доцент, кафедра истории*

*Осетии и Кавказоведения, Юго-Осетинский государственный университет,*

*г. Цхинвал*

*Ванеев Сармат Джемалиевич*

*инженер НОЦ по ДТБ*

*Бесаев Константин Адикович*

*мастер дорожного участка РГУП «Дорэкспострой»*

### АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается история строительства железной дороги «Гори-Цхинвал», соединившей узловую станцию в г. Гори (Грузия) и г. Цхинвал (Южная Осетия). Вопрос строительства Кавказской перевальной железной дороги на протяжении двух веков затрагивает не только технологические, но и политические, экономические, социальные и культурные факторы развития региона. Особый интерес эта магистраль представляет по той причине, что она должна была стать частью перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет. В статье представлены сведения о стройке, ее руководителях и участниках, проблемах с которыми сталкивались в процессе строительства.

### ANNOTATION

The article examines the history of the construction of the Gori-Tskhinval railway, which connected the junction station in Gori (Georgia) and Tskhinvali (South Ossetia). For two centuries, the issue of building the Caucasian Passage Railway affects not only technological, but also political, economic, social and cultural factors in the development of the region. This main line is of particular interest for the reason that it was supposed to become part of the railway pass through the Main Caucasian ridge. The article provides information about the construction site, its leaders and participants, the problems they encountered during the construction process.

**Ключевые слова:** проект, железная дорога, мосты, поезд, паровоз.

**Key words:** project, railway, bridges, train, steam locomotive.

В Южной Осетии – крае гор и предгорий транспортное сообщение всегда имело большое значение. В отличие от равнин здесь нет широких плато, по которым можно было проложить сеть дорог и проселков. Зачастую к населенному пункту вела одна единственная дорога, по которой мог двигаться только гужевой транспорт. Горные обвалы, снежные лавины или сугробы, наметенные пургой, на долгие недели или даже месяцы становились причиной изоляции не только отдельных сел, но и целых ущелий.

Регион долгие годы находился на периферии больших транзитных путей – Южная Осетия была транспортным тупиком вплоть до прокладки Транскавказской автомобильной магистрали в 80-годах XX века. Конечно же, горные дороги не заканчивались у отрогов Главного Кавказского хребта, к которому примыкает юг Осетии. Дальше

шли караванные и пешеходные тропы, которые выводили путников и купцов в Северную Осетию и дальше на юг России. Но большой ценности как маршруты для перевалки значительных объемов грузов и пассажиров эти тропы, конечно же, не представляли.

С вхождением Осетии в состав Российской империи начинается утверждение устойчивого и полноценного транспортного сообщения материковой России с ее владениями в Закавказье. Главной связующей артерией стала Военно-грузинская дорога, идущая через Крестовый перевал. Помимо собственно строительства была организована и система армейских постов, которые должны были обеспечивать безопасность военных и гражданских грузов, а также путешественников. В 1857 году в селении Дзау (Южная Осетия) было выстроено укрепление для российского гарнизона.

Эта фортеция служила, в частности, и целям охраны подходов к перевальным дорогам через Кавказский хребет [5, с.100].

В качестве транспортного коридора, наравне с Военно-грузинской дорогой, со временем стала рассматриваться и Южная Осетия. По распоряжению имперского дорожного департамента начались изыскательские работы в горных ущельях, примыкавших к Главному Кавказскому хребту [2, с.7].

Здесь необходимо отметить, что намерения российской администрации на Кавказе в части прокладки транспортных путей через Южную Осетию совпадали с чаяниями самих осетин. Особенно тех, которые проживали на южном склоне горного хребта. Ведь устройство дороги через перевалы давало возможность для связи не только с Севером Осетии, но и устанавливала устойчивое сообщение с предгорьем региона и далее с городами Грузии.

Но пользу от строительства дороги через Главный Кавказский хребет понимали и на севере Осетии, где в горах также страдали от бездорожья. Эта выгода стала очевидна уже в наше время, когда был проложен Транскан.

В 1838 году представители ущельных обществ Южной Осетии обращаются к командиру отдельного Кавказского корпуса и по совместительству главноуправляющему пограничных дел в Грузии и Армении Е.А. Головину с настоятельной просьбой проложить им дорогу через Кавказский хребет на Север [1, с.64]. Сам Головин Е.А. к дорогам и укрепленным на них пунктам относился очень серьезно, считая их элементами формирования на Кавказе русской гражданственности [4, с. 653]

В российском дорожном ведомстве всегда проявляли интерес к дороге через Главный Кавказский хребет. Уже с середины 40-х годов XIX в. начинается обследование Рукского перевала Южной Осетии на предмет строительства дороги. При этом наравне с шоссейной дорогой рассматривался и вариант с железнодорожным сообщением. Последний проект был обусловлен, прежде всего нуждами военного департамента, ведь переброска войск и грузов по железной дороге происходит намного оперативнее.

Проекты Кавказской перевальной железной дороги обсуждались и в высших кругах царского правительства в связи с необходимостью развития транспорта в Кавказском регионе и укрепления обороноспособности империи в целом на юге. Известный интерес к вопросу проявили и группы предпринимателей, планировавшие начать постройку на концессионных началах в целях получения выгоды в долгосрочном периоде [4, с.654].

Неоценим вклад в разработку и строительство первых шоссейных и железных дорог Кавказа инженера путей сообщения Б. И. Статковского. Именно ему принадлежит идея проложить железнодорожную магистраль из России в Южную Осетию и далее в Закавказье. Он же предложил

строительство тоннеля под Магским перевалом в теле Главного Кавказского хребта. Учитывая зарубежную практику тоннелестроения, Статковский считал оптимальным сроком строительства Магского тоннеля 4 года. Себестоимость магистрали предлагалось снизить за счет привлечения местных осетин, владеющих навыками буровзрывных работ, та как «они менее прихотливы и несравненно дешевле иностранных рабочих (во время постройки Поти-Тифлисской дороги прибыло на Кавказ очень много итальянцев, которые считаются лучшими минерами в Германии, но после года они все удалились с работ, будучи не в состоянии конкурировать с местными рабочими» [3, с.14].

Но мечтам Статковского не суждено было сбыться. Бюрократия, поразившая имперскую Россию, интриги, а позже и начавшаяся Первая мировая война, продолжившаяся революцией и гражданской смутой не позволили реализоваться грандиозным планам по прокладке железнодорожной магистрали через Главный Кавказский хребет.

Все грандиозные проекты призванные преодолеть природную преграду ограничились отрезком железной дороги, идущей от города Гори (Грузия) до Цхинвал (Южная Осетия). Дальше транспортное сообщение по железнодорожной магистрали не продлилось.

Строительство этой дороги началось 12 марта 1939 года. В первоначальных планах было устройство не полноразмерного стандартного железнодорожного пути, а всего лишь узкоколейки. В январе 1926 года советское руководство Юго-Осетинской автономной области рассматривало возможность строительства только узкоколейной железной дороги, соединяющей города Цхинвал и Гори, которая бы обеспечила потребности, как Южной Осетии, так и жителей сел Карталинской долины Грузии. Предполагалось перебросить в Южную Осетию рельсы из поселка Чиатура, где реконструировалась узкоколейка [7, с.20]. Однако позже это решение было пересмотрено в пользу строительства полноценной железнодорожной ветки.

Возведение железнодорожного полотна оказалось непростым делом по причине своей масштабируемости. Необходимо было не только насыпать грунт в тело железной дороги, но построить станции, переходы, эстакады и мосты. Руководителем стройки был назначен известный осетинский инженер Умар Кочиев.

В своих мемуарах он детально рассказывает об этом:

«7 января 1939 года я приехал в Тбилиси, и на второй день приступил к работе как начальник строительного управления железнодорожной линии Гори-Сталинир. Первые несколько дней мы занялись заявками на строительные материалы, необходимые для временных сооружений (контор, складов, а также жилых, производственных и бытовых зданий). Решено было для большей

оперативности и удобства контору управления и базисный склад расположить в г. Гори».

Уже 10 января У. Кочиев с группой специалистов-железнодорожников прибывает город Гори, откуда должна была брать начало железная дорога на Сталинир (Цхинвал). Здесь предполагалось учредить главную контору строительства.

Умар Кочиев вспоминает, что он хотел поделиться радостной вестью о начале строительства с местным партийным руководством. И на это были свои основания, ведь значительная часть железнодорожной магистрали должна была проходить именно по территории Горийского района – 90%, отрезок же пути по территории Южной Осетии составлял всего лишь 10% от всей ее протяженности. У. Кочиев полагал, что это обстоятельство станет еще одним аргументом в пользу выделения помещения для строительной конторы.

«Первый секретарь райкома Лоладзе был в это время в Москве, и мы зашли ко второму секретарю. Тот наше сообщение о строительстве дороги воспринял совершенно равнодушно, а насчет выделения на короткий срок помещения под контору, сказал:

– Нам, Горийскому району, эта дорога не нужна, она будет строиться для Юго-Осетии. Поэтому вы должны поехать в Сталинир и там вам дадут помещение.

Слышать такой ответ от официального лица, хозяина района, честно говоря, мне было странно и непонятно, и я ему возразил:

– Дорога будет проходить через густонаселенное правобережье реки Лиахва с часто расположенными остановочными платформами и большой станцией в селении Шиндиси. Для кого тогда строятся эти остановочные пункты, если не для населения Горийского района?», – вспоминает У. Кочиев [8].

Строительство магистрали «Гори-Сталинир» было в ведении Закавказской железной дороги (ЗКВЖД). Непосредственный контроль за реализацией проекта осуществлял К. А. Рамишвили. Несмотря на молодость, этот специалист с инженерным образованием был хорошим организатором и что не менее важно – большим патриотом строительства железной дороги. По причине большой ответственности ему приходилось безвыездно находиться на стройке. Рамишвили был требователен и строго следил за качеством выполняемых работ и за тем, чтобы не было допущено невольных приписок (тогда сознательные приписки были исключены), и этим принес большую помощь строительству.

К основным работам строители приступили только в апреле 1939 года после получения материалов для выполнения подготовительных работ. В течение этого года, за неимением рабочих чертежей, выполнялись только подготовительные работы, в частности, освоение трассы (она на большом протяжении проходила через сады и виноградники).

Несмотря на важность строительства, финансирование стройки оставляло желать лучшего. Генеральная смета предполагала выделение 25 350 тыс. рублей, однако на 1939 год было отпущено всего лишь...3 500 тысяч. Но не только недостаточное финансирование тормозило строительный процесс. Была острая нехватка механизмов, но это можно было бы компенсировать рабочей силой. В те годы на советских стройках экскаваторы и бульдозеры и так были редкостью, все строилось лопатами и кирками. Но и рабочих рук не хватало.

Причина была в том, что местные организации Горийского района отказывали в выделении рабочих из колхозов, даже в свободное от полевых работ время. Приходилось вербовать строителей на узловых железнодорожных станциях, благо люди имелись в избытке по причине безработицы. Но как показало времени, проку от такой рабочей силы было мало. По прибытии в Гори они получали аванс и постельные принадлежности, но проведя пару ночей в бараке при строительной конторе, они в большинстве своем исчезали. При этом забирали с собой одеяла, простыни, пододеяльники и наволочки, оставляя в отделе кадров свои паспорта «на память».

Умар Кочиев пишет, что те годы в целом характеризовались исключительно большой текучестью рабсилы не только на стройках, но и на заводах, фабриках. При этом на строительстве железной дороги «Гори-Сталинир», в отличие от других строек, были лучшие бытовые условия, прекрасные столовые, бесперебойное снабжение хлебом (в 1939 и 1940 годах хлеба продавалось значительно меньше потребности) и промтоварами, которыми снабжались как из Южной Осетии, так и непосредственно из Москвы, все же текучесть продолжалась.

Были и другие сложности. Не надо забывать, что всего год назад в СССР бушевали политические репрессии, что серьезно отразилось на психологии людей, в том числе и на коллективе строительства железной дороги.

«Да, годы были предельно напряженные! Люди стали недоверчивы друг к другу. Пресловутое выражение Берия «наступательная бдительность» предполагала обязать каждого в интимной беседе с другом (даже за столом) выведать, чем он дышит, и потом сообщить в органы. Работать стало очень тяжело, так как невольная, даже малозначительная, ошибка в работе могла повлечь за собой приклепку ярлыка «вредителя» и «врага народа» с последующей репрессией и ссылкой. И страдал не только арестованный, но и вся его семья: родители и жена снимались с работы, а дети выгонялись из школ и вузов», – пишет с горечью в своих воспоминаниях инженер.

К концу 1939 года стало понятно, что власти Грузии и руководство Горийского района в частности не горят особым желанием решить транспортные проблемы Южной Осетии. У. Кочиев и его товарищи поняли, что такими темпами дорогу

в ближайшее десятилетие не построить. Было решено обратиться за содействием уже к руководству Юго-Осетинской автономной области.

В тот год партийной организацией юго-осетинской автономии руководил В. Цховребашвили. Это был этнический осетин, которого грузинские власти прислали в Южную Осетию для искоренения общественных настроений по объединению региона с Северной Осетией. Это стремление тогда было широко распространено не только среди простых людей. Проводниками идеи воссоединения двух частей Осетии было и советское и партийное руководство Юго-Осетинской автономной области. Но в 1937 году первые лица автономии – первый секретарь обкома компартии Б.Таутиев и руководитель Облсполкома И. Джидчоев были вызваны в Тбилиси, арестованы и после скорого суда расстреляны.

Новый глава компартии Южной Осетии В. Цховребашвили решил заставить забыть южных осетин о воссоединении. Были репрессированы все представители осетинской интеллигенции, кто хоть как-то проявил поддержку стремлению народа на общенациональную территориальную общность. Более того, В. Цховребашвили санкционировал перевод осетинской письменности на грузинскую графику.

В феврале 1940 года по инициативе Обкома Компартии Юго-Осетинской автономной области была создана специальная комиссия, которая должна была проверить работу строительного управления железной дороги и определить конкретные мероприятия по ускорению темпов строительства.

Результаты работы комиссии были рассмотрены на пленуме областного комитета компартии ЮОАО, который состоялся 11 февраля 1940 года.

Во время этого заседания У. Кочиев поставил вопрос о массовом привлечении колхозников Юго-Осетии к строительству железной дороги. Свои предложения он высказал в докладе: «О ходе строительства железнодорожной линии «Гори-Сталинир».

Подробно ознакомив членов пленума с планом работ на 1940 год, он указал, что для его выполнения необходимо активное участие трудящихся Юго-Осетии и помощь Обкома в постановке вопроса об обеспечении строительства стройматериалами и механизмами. У. Кочиев напомнил, что в 1938 году был построен Большой Ферганский канал колхозниками Узбекистана и Таджикистана, протяженностью 270 км. При этом партия придавала этому событию настолько исключительное значение, что даже первые секретари ЦК республик на время массового выхода колхозников были прикреплены к строительству.

«Почему бы нам не последовать примеру строительства этого канала?» – предложил я. После моего доклада начались довольно-таки оживленные прения. Помню темпераментное

выступление первого секретаря Сталинирского райкома Грузии Цховребова Александра. Он сказал:

– Товарищ Кочиев хочет, чтобы ему земляное полотно построили колхозники Юго-Осетии, и при этом, чтобы Цховребов был у него замполитом. Не выйдет это, товарищ Кочиев! Надо самим поработать!» – вспоминает Умар Кочиев.

Тем не менее, предложение У. Кочиева участниками пленума было одобрено. Руководителям всех четырех районов Южной Осетии было поручено вывести на строительство железной дороги колхозников. Всего предполагалось мобилизовать 600 человек, которые должны были приступить к работе 25 февраля.

Но это было еще половиной дела. Для рабочих было необходимо достать шанцевый инструмент, так как работать приходилось вручную. Были доставлены носилки, лопаты, кирки. На дворе был февраль, и еще стояли холода. Поэтому было необходимо создать условия для ночлега и горячего питания. Для размещения колхозников были поставлены дополнительно палатки, сняты помещения у населения в близлежащих селах. По трассе организованы дополнительные пункты питания и медпомощи. На все организационные мероприятия отводилось две недели.

«Вроде было все учтено и подготовлено к приему колхозников, но все-таки было беспокойно на душе: может быть чего-то не предусмотрели? Наконец, наступил долгожданный день – 25 февраля, и со всех участков начали поступать радостные сообщения о прибытии колхозников и занятии ими своих рабочих мест.

Колхозники шли на стройку организованно, с лозунгами и песнями, воодушевленные возможностью внести свою лепту в постройку дороги, о которой мечтали их деды-прадеды. Вместо ожидаемых 600 человек, колхозников прибыло на трассу... свыше 7000 человек! Начался самоотверженный труд колхозного крестьянства Юго-Осетии!

Как для каждого колхоза, так и для отдельного колхозника были установлены нормы дневной выработки. В среднем было необходимо отработать 30 дней согласно нормативам выработки земляных работ. Однако энтузиазм масс был так высок, что необходимые объемы укладки грунта в тело железной дороги выполнялись раньше намеченного срока.

А ведь работать приходилось в непростых условиях. Люди жили в палатках, питались при полевых кухнях. Работа в основном проводилась вручную. Поэтому рабочие использовали кирки, лопаты, ломы и плетенные корзины для переноса грунта. Инертный грунт подвозили к будущему полотну дороги на арбах. Большое подспорье строительству оказывал энтузиазм молодежи.

Благодаря ответственности и трудолюбию колхозников Южной Осетии уже к марту 1940 года земляная подушка под укладку железнодорожных

шпал и рельс была готова, а в апреле стали устанавливаться и сами рельсы.

В Советском Союзе была традиция выполнять планы досрочно. Это касалось как отдельного вида производств, так и общегосударственных планов развития. Лозунг «Пятилетку за четыре года!» являлся отражением этого неписанного правила.

Инициаторы строительства дороги и сами спешили, притом, что по плану дорога должна была вступить в строй только в 1941 году. Спешность была вызвана и ощущением надвигающейся войны с Германией, в вероятность которой, несмотря на миролюбивые нотки в отношениях Москвы и Берлина уже мало у кого вызывало сомнения. А если бы до начала войны дорогу не построили, строительство могло бы быть замороженным на неопределенное время.

Однако желание властей отметить юбилей советизации Южной Осетии большим трудовым свершением было так велико, что в Сталинире (Цхинвале) решили перенести торжественные мероприятия до окончания строительства. К концу июля в основном железная дорога «Гори-Сталинир» уже была готова к эксплуатации. На конечной станции в столице Южной Осетии был построен железнодорожный вокзал, ставший образцом городской архитектуры.

28 июля 1940 года наступил долгожданный день, когда железнодорожный состав со станции Гори должен был отправиться в Цхинвал. Поезд весь украсили цветами, на передней части паровоза установили фотографию Иосифа Сталина и приветственные транспаранты.

В вагонах разместились ответственные работники Южной Осетии во главе с первым секретарем обкома партии В. Цховребашвили, здесь же их коллеги из числа руководителей Горийского района. В отдельном вагоне: передовики строительства, ударники труда, ветераны Гражданской войны, приглашенные гости. Но самое почетное место было впереди, на площадке паровоза, здесь стояли начальник строительства У. Кочиев, главный инженер К. А. Николаишвили и начальник дистанционного пути Андрей Чантурия.

«Когда мы подъехали к станции Шиндиси, показались гарцюющие всадники – партизаны горячих дней 1920 года.

Но что это такое?! Подъезжая к станции Сталинир, перед нами раскрылась волнующая картина: все поле по обе стороны от железной дороги и Привокзальная площадь представляли собой сплошной лагерь радостно возбужденных и веселящихся людей: мужчины, женщины и дети с арбами, покрытыми коврами балдахинами.

Когда поезд остановился, его обступили сотни людей, ведь железнодорожный состав был для многих в диковинку. В это время представители руководства и гости уже спешили на Привокзальную площадь, где были установлены трибуны. Митинг открыл руководитель автономной области В. Цховребашвили. Он отметил достижения строителей, не забыл

упомануть о «руководящей роли партии и лично товарища Сталина». Его выступление по традиции прерывалось аплодисментами. После партийного лидера слово дали начальнику строительства У. Кочиеву

«Представляете мое радостное волнение, которое сопровождало мое выступление? Ведь сбылась моя детская мечта в самом лучшем виде!..», – пишет в своих воспоминаниях Кочиев

С речью с трибуны выступили еще шесть человек. Больше всего искренних откликов вызвало выступление известного врача Геча Парастаева. В самый разгар митинга над его участниками пролетели два аэроплана, с которых были сброшены листовки. В них были приветствия от имени руководства Грузинской ССР по случаю успешного окончания строительства железной дороги.

На торжества по случаю 20-летия провозглашения Советской власти в Юго-Осетии и открытия движения поездов по дороге Гори-Сталинир были приглашены многочисленные гости из союзных республик и Северной Осетии. Много гостей прибыло из Тбилиси. К торжествам было специально сварено осетинское пиво под руководством знатного пивовара Медоева Николая. Пиво, по воспоминаниям современников, действительно, получилось изумительное.

Здесь же отметим, что пиво, сваренное Н. Медоевым, регулярно отправляли в Москву Сталину.

Когда закончилась официальная часть, то последовало приглашение на праздничный обед в ресторан при городской гостинице. А вечером в государственном драматическом театре состоялось торжественное заседание.

Указом Президиума Верховного Совета Грузинской ССР от 27 июля 1940 года, 38 человек из числа рабочих, колхозников и инженерно-технических работников, наиболее отличившихся в строительстве дороги были награждены почетными грамотами Президиума ВС ГССР. Были награждены и отдельные коллективы, в их числе шесть колхозов автономной области, которые имели наиболее высокие трудовые показатели в выполнении земляных работ на трассе дороги.

Торжества по случаю окончания строительства продлились целых три дня.

Несмотря на то, что официально было объявлено о завершении строительства, работы на железной дороге все еще не были полностью завершены.

Балластировка пути вторым слоем; постройка пассажирских, технических и служебных зданий; капитальное жилищное строительство; устройство связи и водоснабжение, – вот неполный перечень того, что было необходимо сделать на железнодорожной магистрали в последующем.

Только 28 декабря 1940 года приказом Народного Комиссара Путей Сообщения СССР железнодорожная линия «Гори-Сталинир» была принята в постоянную эксплуатацию и включена в

сеть Закавказской железной дороги и через нее в сеть железных дорог Советского Союза.

Однако и в следующем 1941 году работы продолжались, было необходимо установить регуляционные сооружения, построить технические, служебные и жилые здания, устранить недоделки по земляным работам.

Железная дорога «Гори-Сталинир» протянулась на 33 км, на всем ее протяжении имеется 48 искусственных сооружений – станции, переходы, эстакады и мосты. Особое внимание по своему инженерному и архитектурному решению привлекают мост через реку Куру и вокзальное помещение в г. Цхинвал.

Необходимость нового железнодорожного пути оправдалась уже с началом Великой Отечественной войны. Из Южной Осетии в больших объемах стали вывозиться деловая древесина, гипс для госпиталей с местных месторождений, продукция Цхинвальского лесокombината: патронные ящики и приклады для стрелкового оружия. В октябре 1942 года в Цхинвал прибыл первый эшелон с фронта. Раненых стали доставлять в военный эвакуационный госпиталь, который в короткий срок был оборудован в помещении городской школы №2. С этого времени и до конца войны эшелоны с ранеными военнослужащими Красной Армии прибывают по железной дороге в Цхинвал регулярно.

1 января 1960 года на железнодорожную станцию города Цхинвал прибыл первый электровоз. До этого поезда в областной центр Юго-Осетинской автономии приходили на паровозной тяге. Локомотив был разукрашен красной материей, на которой было написано: «Горячий привет трудящимся Юго-Осетинской автономной области от Закавказских железнодорожников». По случаю прибытия электровоза состоялся митинг

28 июля 1970 года в Южной Осетии торжественно отметили 30-летие прибытия первого поезда в Цхинвал. В связи с юбилеем в здании Госдрамтеатра прошло торжественное заседание. Были отмечены ветераны стройки: руководители, строители, работники-железнодорожники.

Выступая на торжественном мероприятии, руководитель строительства железной дороги Умар

Кочиев отметил, что участок железной дороги Гори-Цхинвал изначально строился, как часть перевальной железнодорожной магистрали от станции Дарг-Кох (Северная Осетия) до станции Гори (ГССР).

К этому юбилею железная дорога уже использовалась не только для грузовых и пассажирских перевозок. Из Цхинвала отходили и вагоны с экскурсантами по всему СССР. Так, регулярно отправлялись железнодорожные экскурсии в Сухум и Гагры, Ереван и Баку, Вильнюс, Киев и Москву.

**Заключение.** В нынешнее время железная дорога не функционирует, но есть надежда, что со временем она выполнит свое предназначение, став началом перевальной дороги через Главный Кавказский хребет, связав Россию с Закавказьем.

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Министерства образования и науки Республики Южная Осетия в рамках научного проекта № 15-МК/19 (№ 19- 511-07001).*

#### Список литературы:

1. История Юго-Осетии в документах и материалах (1800-1864 гг.). Сталинир, 1960. Т.2. 453 с.
2. Кортиев Л.И. Транскавказская Рукская автотрасса. Цхинвал: Ирыстон, 1982. 112 с.
3. Кортиев Л.И. Транскам. Владикавказ: Ирыстон, 2000. 332 с.
4. Кортиев Л.И. Чехоева И.А и др. Дореволюционный период истории проектирования железной дороги через Главный Кавказский хребет с учетом научно-технического сопровождения и экологическим анализом (Монография «Устойчивое развитие горных территорий Кавказа» – 2019. С.652-658), 2019, 689 с.
5. Кулумбегов Р.П. Южная Осетия. От прошлого к настоящему. Цхинвал: Республика, 2018. 330 с.
7. Кулумбегов Р.П. Южная Осетия. Год за годом. Цхинвал: Республика, 2018. 244 с.
8. Из дневников Умара Кочиева [Электронный ресурс] <https://respublikarso.org/history/498-iz-dnevnikov-umara-kochieva.html> (дата обращения 21.11.2020 г.)