

Төмөр зам ба Халхын голын байлдаан

Р.Болд¹

Байлдааны өмнөх төмөр замын нөхцөл байдал



Сибирь Манжууртай төмөр замаар холбогдохоос өмнө Европоос Шанхай хүртэл хөлөг онгоцоор Суэцийн сувгаар дамжин 35 хоног явдаг байв. Дорнод Хятадын төмөр зам (ДХТЗ) 1903 онд ашиглалтад орсоноор Лондонгоос Шанхай хүртэл 14 хоног галт тэргээр явах болжээ. Сибирийн төмөр зам нь Японыг түгшээсэн тул Оросыг Номхон далайд нэвтрэхээс сэрэмжлэн тэрээр Чин Улсын эсрэг дайныг 1894-1895 онд явуулсан юм.

Орос, Японы дайн, хүчний харьцааг Алс дорнодод өөрчилсөн тул их гүрнүүд нөлөөний хүрээгээ дахин хуваасан байна. Британи, Япон хоёр Оросын эсрэг холбоотны гэрээ байгуулж, Манжуур, Өвөр Монголд Японы онцгой эрхийг Франц хүлээн зөвшөөрөв. ДХТЗ нь Америкийн анхаарлыг татсан бөгөөд Портсмутын гэрээгээр Манжуур нь хөрөнгө оруулагчдад "нээлттэй" байхыг Орос, Япон хоёр хүлээн зөвшөөрсөн байна. Орос, Японы эвлэрүүлэхэд зуучилсанаар АНУ-ын нэр хүнд Алс дорнодод өссөн боловч Герман, АНУ хоёр Манжуурт оролцоогүй үлдсэн тул сэтгэл дундуур байжээ. АНУ ДХТЗ-ыг худалдан авах саналыг хаант Орост тавьж, хоёр талын яриа хэлцээг эхэлсэн боловч дуусгаж чадалгүй, улмаар зогсчээ. Энэ үеэс Манжуур нь төмөр зам тавьж хөрөнгө оруулах талаар их гүрнүүдийн ялангуяа Орос, Япон, АНУ-ын өрсөлдөөний талбар болж, Алс дорнодын олон улсын харилцааны төв Манжуурт төвлөрөх болсон байна.

¹Түүхийн ухааны доктор

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

Суецийн суваг нээгдсэн, Орос, Манжуурыг холбосон төмөр зам тавигдсанаар Монголоор дайран өнгөрдөг “цайны зам” үгүй болжээ.²

Колонийн гүрнүүдээс төмөр замыг Европ, Азид улс төр, эдийн засгийн нөлөөний хүрээгээ тэлэх, газар нутгаа өргөжүүлэх, бусдын нөлөөнд стратегийн цөмрөлт хийх өрсөлдөөний хэрэгсэл болгон ашиглах болжээ.³ Чин Улсад төмөр зам тавих нөлөөний хүрээгээ Британи, хаант Орос хоёр 1899 онд нууцаар тохиролцож, цагаан хэрэмнээс хойш зөвхөн Оросын эсвэл Чин Улсын хөрөнгө оруулалтаар төмөр зам тавихаар тохиролцжээ. Хэдий тийм боловч 1910 онд Оросын тал АНУ-ыг Хаалган-Хиагтын шугам барихад оролцохыг урьсан боловч АНУ тагталзсан байна. Ийнхүү Монгол нь төмөр замын шугам тавих Орос эсвэл Хятадын нөлөөний бүсэд багтах болсон байна. XX зууны эхнээс Алс дорнодын гүрнүүд Монголыг түүхий эдийн арвин эх булаг, 1920-оод оноос улс төрийн нөлөөгөө тэлэх газар нутаг, 1930-аад онд цэргийн чухал түшиц хэмээн үзэж байв.⁴

Дорнод Хятадын төмөр зам

ДХТЗ нь тухайн үед хаант Орос дараа нь Зөвлөлтөөс Номхон далайд гарах дөт гарц, умард Манжуурыг хянах стратегийн үлэмж ач холбогдолтой байгууламж байжээ. Зөвлөлт засгийн газар ч Хаант Оросоос ДХТЗ-ыг залгуулан өөрийн өмч хэмээн хүлээн авч Манжуурт байсан цэргийн эрхтнүүдтэй хэлэлцээр 1924 онд байгуулжээ. ДХТЗ иргэний дайнд сүйрсэн эдийн засгийг сэргээн босгоход хэрэгтэй хатуу валютын эх үүсвэр болж Манжуурт Зөвлөлтийн эдийн засгийн ашиг сонирхол давамгайлж байв. Иймд Зөвлөлтийн тал ДХТЗ-ыг хамгаалж 1929 онд Хайлаарыг эзлэн авч байв. “Нью Йорк Таймс” сонинд “дорнод Азид Зөвлөлт нь хаант Оросын империалист бодлогыг амжилттай залгамжлан үргэлжүүлж Ар Монголыг өөртэйгээ холбоотны харилцаа бүхий тусгаар тогтносон Улс болгосон, ДХТЗ-ыг тогтоон барьж умард Манжуурт улс төр эдийн засгийн нөлөөгөө хадгалж байна” гэж бичиж байжээ.⁵

² Marpha Avery “The Tea Road: China and Russia Meet across The Steppes” 2003 Beijing

³ Р.Болд “Монголын тусгаар тогтнол ба Америкийн нэгдсэн Улс 1910-1973” УБ 2008” т.6

⁴ Р.Болд “Халхын голын байлдааны өмнөх Алс дорнодын олон улсын харилцаа. БНМАУ “Өрнө-Дорно” сэтгүүл 1992 №2 т.5

⁵ “New York Times” January 10, 1932

Коминтерний шинжээч С.Дашинский 1932 онд өгүүлэхдээ “Манжуурын стратегийн ач холбогдол нь тэрээр ЗХУ-ын алс дорнодын бүс нутаг, БНМАУ-ыг түрэмгийлэх түшиц газар болж байгаад оршино. Манжуурт төмөр зам барих асуудал нь Манжуурын асуудлыг шийдэх гол түлхүүр болдог юм. Ийм ч учраас өнгөрсөн онд Японы империализмаас гадаад бодлогынхоо энэхүү чухал асуудлаар Хятадад үлэмж шахалт үзүүлэв. Японоос Манжуурт төмөр зам барихыг Хятад “эсэргүүцсэн”-ээс Манжуурт туйлын түгшүүртэй байдал үүсэв. Төмөр замын стратегийн ач холбогдол нь Японы цэргийг далайн боомтоос Манжуур, Хянганы нурууны стратегийн чухал газруудад тээвэрлэх явдлыг богиносгож, Японоос Харбины дүүрэгт цэрэг аваачих явдлыг 40 цагаар багасгана. АНУ-тай дайн хийх тохиолдолд энэ нь Японыг аж үйлдвэрийн түүхий эд, хүнсээр хангах аюул багатай зам болно” гэжээ.⁶

Манжго Улс байгуулагдсаны дараа Квантуны армиас ДХТЗ-ын эсрэг өдөөн хатгалга тасрахгүй болж, түүний эдийн засгийн үр ашигт ч сөргөөр нөлөөлөх болжээ. Зөвхөн 1933 онд ДХТЗ-ын 55 ажилтан алагдаж, 725 хүн шархдан, 593 хүн хулгайлагджээ. Таваарын болон зорчигчийн хэдэн зуун вагоныг гэмтээж, 50 зүтгүүр жагсаалаас гаргаж байв. Иймд ЗХУ арга буюу Манжго-д ДХТЗ-ыг худалдахыг зөвшөөрч буйгаа 1933 оны хавар мэдэгдэж, Японтой сунжирсан яриа хэлцээ эхэлсэн нь цаг хожих гэсэн бодлого байв. Үүний зэрэгцээ Зөвлөлтийн тал гадаадын валют, аж үйлдвэрийн орчин үеийн тоноглолыг Манжго, Японоос авахыг зорьж байв.

Зөвлөлтийн тал ДХТЗ-ыг 250 сая алтан рубль буюу 625 сая иенээр худалдах санал тавьсан боловч эцэстээ Японы талын санал болгосон 140 сая иений үнний саналыг хүлээн авч буулт хийжээ. Улмаар ДХБЗ-ыг худалдах хэлэлцээрийг Манжго-тай 1935 оны 3 дугаар сарын 25-нд байгуулжээ. Үүнд нийт төлбөрийн гуравны нэг буюу 23.3 сая иенийг Манжго бэлнээр нэн даруй шилжүүлж, харин төлбөрийн гуравны хоёрыг ЗХУ-аас Японд захиалсан барааг Манжго, Японы пүүсүүд гурван жилийн хугацаанд нийлүүлэх замаар төлөхөөр тогтжээ. ЗХУ өөрийн мэдлийн 1435 км урттай ДХТЗ-ыг Манжго-д худалсанаар Манжуураас шахагдан гарч, Япон стратегийн нөхцөл байдлыг өөрт

⁶ “Japan in Manchuria” by S.Dashinsky A full statement of Japan’s aims and methods and the menace to the Soviet union London 1932 p.17-18

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

ашигтайгаар эргүүлжээ. Учир нь Квантуны армиас БНМАУ-ын эсрэг чөлөөтэй хөдлөх, шахалт үзүүлэх илүү өргөн боломжтой болж, Халхын голын байлдааныг үүсгэх урьдчилсан нөхцлийг бүрдүүлжээ.

Хянганы төмөр зам

Японоос Манжуурт нөлөөний хүрээгээ бэхжүүлэх чиг бодлого нь өөрийн хөрөнгөөр төмөр зам тавих үйлдлээр хүчтэй илэрч байв. Японы генерал К.Саго” “хэрэв япончууд өөрийн гараар Манжуур, Монгол, Сибирийг ашиглая гэж байгаа бол эхлээд ДХТЗ, Сибирийн төмөр замыг авах ёстой.Тохиромжтой үед Орос, Хятадын засгийн газартай эдгээрийг худалдан авах яриа хэлцээг эхлэх хэрэгтэй. Монголыг ашиглахын тулд Мукденгээс Өргөө хүртэл эхлээд төмөр зам тавих хэрэгтэй. Энэхүү зам нь Мукденгээс эхэлж Тунляо, бага Хянганаар дайран Ар Монголд нэвтрэх ёстой юм. Дараа нь тус зам Сэцэн ханаас Өргөөг дайрч улмаар Эрхүү хүрч Сибирийн төмөр замтай холбогдно. Энэхүү замыг тавибал Жехе, Цахар болон Өргөөгөөс баруун зүгт орших Алтайн сав газрын эрдэс баялгийг ашиглах боломжтой болно. Боломжтой бол Мукден-Өргөө-Эрхүүгийн төмөр замыг умард зүгт Агнуурын тэнгисийн эрэг дээрх Охотск хүртэл сунгах хэрэгтэй. Төмөр замын энэхүү төлөвлөгөөг хэрэгжүүлвэл Монгол бүхэлдээ мөн Сибирийн зарим хэсэг Японы нөлөөнд орно” гэж бичиж байв.⁷

Судлаач Дашинский Японы бодлогыг дүгнэн “Монголын ноос, арьс шир мал аж ахуйн бусад бүтээгдэхүүн Японд дутахгүй ач холбогдолтой. Япон жилдээ 150 сая иен хүртэлх ноосыг импортолдог. Монголтой шууд холбогдсон төмөр замгүйгээс түүний мал аж ахуйн нөөцийг ашиглаж чадахгүй, иймд Японы капиталистууд Австралиас хэрэгцээт ноосоо авч байна” гэж байжээ.⁸

Манжуур Квантуны армид эзлэгдэх үед 6140 км урт төмөр замтай байсан бол Манжуурыг 25 мянган км төмөр замтай болгох, үүнээс 4 мянган км замыг ирэх 1943 он хүртэл тавих бодлогоо Япон 1933 оны 3 дугаар сарын 1-нд зарлажээ. Энэ нь Манжуурыг колоничлох бодлогын

⁷ Р.Болд “Зарлаагүй Дайн” УБ 2014 т.434

⁸ “Japan in Manchuria” by S.Dashinsky A full statement of Japan's aims and methods and the menace to the Soviet union London 1932 p.14-15

бүрэлдэхүүн хэсэг байв. Энэ зорилгоор Хянганы нурууг баруун талаар нь ороосон төмөр замын шугамыг Хайлаар хүртэл тавих төлөвлөгөө гарчээ. Энэ нь Манжуурын монголчуудыг Японы хяналтад оруулах чиг бодлого байв. 1934 оны 12 дугаар сард Солунь-Халуун рашааны зам барих гэрээ байгуулагдаж, 1935 онд Солунь-өмнөд Хянганы 130.8 км, 1937 онд өмнөд Хянганы-Халуун рашааны 15.4 км төмөр замыг тус тус тавьжээ.

Цаашид Халуун рашааны төмөр замыг Хандгайт-Хайлаар хэмээн үргэлжлүүлэхээр төлөвлөж байв. Хянганы муж нь Манжуур дахь Японы төмөр замын бүтээн байгуулалтын хэсэгт оршдог, мужийн өмнөд хэсгээр Хянганы баруун умард хүртэл төмөр замын богино шугам тавигдсан байв. Энэхүү шугам нь Солунь хүрч улмаар Хянганы нурууг гатлан Баргын талаар дамжин явах ёстой байв. Энэхүү шугам нь Манжуурын хувьд анх удаа Ар Монголд дөхөж очсон, Хятадын дорнод хэсгийг хооронд нь холбосон дотоод чухал зам зангилаа болохын хувьд стратегийн ач холбогдолтой байв.⁹

Ийнхүү Хянганы нурууны баруугаар Солунь-Халуунрашаан-Хайлаар хэмээн тавих төмөр замын шугамын техник-эдийн засгийн үндэслэлийг боловсруулж байсан тул 1934 онд Японы Жанжин Штаб Манжго-гийн хилийн шугамыг Халхын голоор байхаар газрын зурагт дур мэдэн буулгасан байна. Манжуурын төмөр замын бүхий л сүлжээг Япон хяналтандаа авсанаар Өмнөд Манжуурын төмөр зам нь (ӨМТЗ) Манжго-г хянах төдийгүй Японы эзэнт улсын эдийн засгийн нэгэн том чухал эд эс болжээ. ӨМТЗ-ын ерөнхийлөгч, хоёр дэд ерөнхийлөгчийг Японы эзэн хааны зөвшөөрлөөр Засгийн газар томилж байв. ӨМТЗ нь жилдээ 40 сая зорчигч, 49 сая тонн ачаа тээвэрлэдэг, Дайрен-Парисын хооронд 11 өдөр явдаг хурдан галт тэрэг ажиллуулдаг, Манжуурын хотуудад томоохон зочид буудлуудыг эзэмшин, Халуунрашаанд сувиллын цоцголборуудыг ажиллуулж байв. 1939 оны 8 дугаар сарын байдлаар компани нь 50 мянган ажилтан, 387 сая иений орлоготойгоос 72.8 сая иений ашигтай ажиллаж байжээ. Үүний зэрэгцээ ӨМТЗ нь Квантуны армийн суртал нэвтрүүлгийн үүргийг давхар гүйцэтгэдэг байв.¹⁰

⁹“South Manchuria Railway: the Pioneer on the continent” Dairen 1939 p.14-15

¹⁰“South Manchuria Railway: the Pioneer on the continent” Dairen 1939 pp.22-36

Өрнөдийн цэргийн мэргэжилтнүүд 1934 онд “Япон-Зөвлөлтийн болзошгүй дайнд төмөр зам чухал ач холбогдолтой, аж үйлдвэргүй Алс дорнод дахь цэргийн хангалтыг ЗХУ зөвхөн төмөр замаар хийнэ, хэрэв транс-Сибирийн шугамыг Байгалиас дорно зүгт хаа нэгтэй тасалвал Зөвлөлтийн арми хангалтгүй хоцорно. Верхнеудинскээс Хиагт уруу төмөр зам тавьж буй нь Монголоор дамжин ирэх аюулаас Москва үлэмж эмзэглэж буйг харуулна. Зөвлөлт, Японы алины ч хувьд өвөр Байгаль нь шийдвэрлэх бүс нутаг” гэж бичиж байжээ.¹¹

Халхын сүмийн хэрэг явдлын шалтгаан -төмөр зам

Улаан Армийн Алс дорнод дахь Приморийн бүлгийн тагнуулын хэлтсээс 1935 оны 2 дугаар сарын 17-ны өдрийн мэдээндээ Халхын сүмийн хэрэг явдлыг дараах байдлаар тайлбарласан байна. Үүнд “1 дүгээр сарын 24-ноос Буйр нуурын орчимд болж буй үйл явдлын шалтгаан нь япончууд оперативын чухал ач холбогдолтой төмөр замын шугамыг Чанчунь-Далай-Солунь-Халуунрашаан-Хайлаар чиглэлд барьж байгаатай холбоотой. Одоогоор Солунь-Удагоу станцын чиглэлд замын ажил идэвхтэй явагдаж байгаа бөгөөд энэхүү шугам нь цаашдаа Халхын голын хөндийгөөр үргэлжлэх юм. БНМАУ-Манжго-ийн хооронд хилийн шугамыг тодорхойлсон гэрээ хэлэлцээр байхгүй, Буйр нуур, Халхын голын орчмын хилийн бүхий л шугам нь маргаантай. Манжуурын тал хилийн шугам Халхын голоос урагш 8 км-т явж. Буйр нуур хоёр хуваагдах ёстой гэж үзэж байхад БНМАУ хилийн шугам Халхын гол, Шарилжийн голоор явна хэмээн үзэж байна. Буйр нуураас урагш хэсэгт орших БНМАУ-ын дорнод хэсэг нь эртнээс Халх хэмээн нэрлэгддэг бөгөөд Манж-го Улс, Цахарын дундуур цөмрөн орсон хэсэг нь Япон ЗХУ-ын эсрэг дайн явуулах тохиолдолд Солунь-Манжуурын станцын төмөр зам болон операцийн чиглэлд заналхийлэл учруулна. Япон-Манжго-гийн отряд нь БНМАУ-ын хилийн харуултай Халхын сүмд болсон мөргөлдөөн нь дээрх маргаантай хэсэгт болсон нь Япон Зөвлөлтийн эсрэг дайнд бэлтгэх явцдаа Солунь-Хайлаарын төмөр зам барих явдлыг хангахын тулд Халхын голоос урагш БНМАУ-ын нутгаас хэсгийг ч болов эзлэхийг эрмэлзэж буйг харуулж байна.

¹¹Betts,T.J “The Strategy of a Russo-Japanese War” “Foreign Affairs” July 1934 Vol.12 p.594

Япон-Манжго-гийн отряд БНМАУ-ын нутагт цөмрөн орж маргаантай нутгийн хэсгийг эзэлсэн нь ах дүүгийн гэрээт харилцаатай БНМАУ-ын газар нутгийн хэсгийг эзлэх тохиолдолд ЗХУ хэрхэн хандахыг тандах гэсэн Японы оролдлого гэж үзнэ. Мөргөлдөөнийг бүхэлд нь Токиогийн заавраар бэлтгэж явуулсаныг баримтаар тогтоосон болно. Үүний зэрэгцээ Японы командлал БНМАУ-ын цэргийн байлдах чадвар, чанарыг шалгаж байгаа ажээ “гэжээ.”¹²

Зөвлөлтийн агентурын тагнуул япончууд энэхүү мөргөлдөөнийг БНМАУ-ыг Халх сүмээс буюу Буйр нуураас урагш цэргээ татах, Монгол-Манжгогийн хилийг хянан үзэхийг шаардахад ашиглахаар зэхэж байна, урьдчилсан байдлаар Японы командлал энэхүү шаардлагыг Солунь-Халуунрашаан-Хайлаарын чиглэлд БНМАУ-ын хилийг дагуулан тавих төмөр зам барих явдлыг хангах зорилготой гэж үзэж байв.¹³ Ийнхүү Зөвлөлтийн цэргийн тагнуул нь Халхын сүмийн хэрэг явдлын цаад шалтгаан нь Хянганы нурууг гатлан барьж буй стратегийн төмөр замтай холбоотой өдөөн хатгалга гэж дүгнэж байжээ.

БНМАУ-ын байр суурь

БНМАУ-ын нутаг дэвсгэрийг болзошгүй дайнд бэлтгэх, стратегийн зориулалттай барилга байгууламжийг дорнод чиглэлд барих талаар БНМАУ-ын удирдагчид анхаарч, Соловьевск-Баянтүмэний цэргийн зориулалттай төмөр зам тавих саналыг анхлан Зөвлөлтийн талд тавьжээ.¹⁴ Ерөнхий сайд Амар, Улсын Бага Хурлын дарга Догсом. ЦЯЯ-ны сайд Дэмид нараас Молотов, Ворошилов, Литвинов нарт 1937 оны 4 дүгээр сарын 9-нд хандан дорнод хилийн нөхцөл байдалтай холбогдуулан БНМАУ-ын батлан хамгаалах чадавхийг бэхжүүлэх арга хэмжээ авах зарим саналыг тавьжээ. Үүнд: БНМАУ-ын засгийн газраас хилийн бүх заставыг Баянтүмэн, Тамсагбулагтай цахилгаан шугамаар холбох, дорно зүгт шинээр цахилгаан утасны шугам тавих, зам засах зэрэг байлдааны ажиллагааны театрыг бэлтгэх зэрэг арга хэмжээг авч байгааг дурдаад Баянтүмэн, Тамсагбулагт байгаа манай цэргийн

¹²РГВА ф.36393, о.1, д.4, л.11

¹³РГВА ф.36393, о.1, д.4, л.8

¹⁴Н.Хишигт “Халхын голын дайн: БНМАУ-ын батлан хамгаалах хүчийг бэхжүүлсэн түүхийн асуудлыг тодруулахуй” Халхын голын дайн: түүх, орчин үе, УБ. 2009, т.72-81

бүлэглэлийг дорнод хэсэг байгаа бусад бүлэглэл, Монгол-Зөвлөлтийн хилтэй холбосон байнгын шуурхай харилцаа холбооны асуудлыг шийдвэрлэх цорын ганц үр дүнтэй арга зам нь Соловьёвск-Баянтүмэний хооронд төмөр зам барих явдал юм. Энэ нь япончууд манай эх оронд халдвал Улаан арми, Монголын армийн хамтарсан хүчээр няцаалт өгөх явдлыг хурдан зохион байгуулах, улмаар ялалтад бага цусаар хүрэх нөхцлийг хангана. Иймд Зөвлөлт засгийн газрыг БНМАУ-ын засгийн газрын энэхүү хүсэлтийг хэлэлцэн Соловьёвск-Эрээнцав-Баянтүмэний төмөр замыг барьж өгөхийг хичээнгүйлэн хүсч байна гэжээ.¹⁵ Зөвлөлтийн Гадаад хэргийн ардын комиссар М.Литвиновоос энэхүү хүсэлтийн хариуг 1937 оны 4 дүгээр сарын 19-нд ирүүлсэн байна. Түүнд өгүүлэхдээ, БНМАУ-ын зүүн хязгаарын нутгаас ЗХУ-ын нутаг лугаа харилцах замыг боловсронгуй болгох нь БНМАУ-ыг батлан хамгаалах явдалд маш ач холбогдолтой болох учрыг харгалзан 1937 оны дотор Соловьёвск хэмээх улсын хил орчмын газраас Баянтүмэн хүртэл нарийн төмөр замыг барьж байгуулах түүний хэрэглэх тэрэг зэрэг зүйлсийг нийлүүлэн хангахад бэлэн болохоо илэрхийлсэн. Бүхий л ажлыг өөрийн зардлаар гүйцэтгэх, зохих монгол ажилчдыг сургаж бэлтгэх, энэхүү асуудлаар хоёр Засгийн газар хоорондын тусгай гэрээт бичиг байгуулахыг санал болгожээ.

Улаан Армийн ангиудыг БНМАУ-д оруулах БХК(б)Н-ын 1937 оны 8 дугаар сарын шийдвэрт Фриновскийн комиссыг БНМАУ-ын засгийн газартай Соловьёвскоос Баянтүмэн хүртэл нарийн төмөр зам даруй барих явдлыг газар дээр нь ярьж шийдвэрлэх, ДХАК-т энэхүү төмөр зам барих ажилд нэн даруй орохыг даалгасан байна.¹⁶

БНМАУ-ыг зөвхөн “түшиц газар” болгохоор тусламж үзүүлэх тухай Сталины чиглэлийн дагуу Дотоод хэргийн ардын комиссарын орлогч М.П.Фриновский, Улаан Армийн Улс төрийн ерөнхий газрын дарга П.А.Смирнов нар БНМАУ-ыг байлдааны ажиллагааны түшиц газар болгохоор 1937 оны 10 дугаар сарын 31-нд боловсруулсан саналдаа БНМАУ-д тавих төмөр замын хоёр төслийг дэвшүүлжээ. Үүнд: Наушки-Улаанбаатарын төмөр замыг 1939 оны 6 дугаар сарын 1-ны дотор ашиглалтад оруулах зорилгоор төслийг Засгийн газраар

¹⁵ ДВП СССР т.20 стр.173-174

¹⁶ РГАСПИ ф.17, о.162, д.21, л.151

1938 оны 4 дүгээр сард батлуулах, Борз-Баянтүмэнгийн төмөр замын шугамын төслийг 1937 онд багтаан боловсруулахаар тус тус тусгасан байна. Уг саналд байлдааны ажиллагааны театрт төмөр зам тавих талаар бид Японоос хол хоцорсон тул үүнийг аль болох богино хугацаанд арилгах, улс төрийн хувьд БНМАУ-ын эдийн засгийг хөгжүүлэх, Монголын ард түмнийг орчин үеийн буюу чухамхүү манай соёлд ойртуулах үүднээс Зөвлөлт-Монголын хоорондын харилцаа холбоог ялангуяа төмөр зам тавих байдлаар сайжруулах шаардлагатай байна гэж үзжээ.¹⁷ Чойбалсан 1938 онд Зөвлөлтийн удирдагчидтэй уулзахдаа Наушки-Улаанбаатарын төмөр зам барих асуудлыг тавьж тусламж хүсчээ.¹⁸ Халхын голын байлдааны ялалтын дараа Чойбалсанг 1940 оны эхээр Сталин Москвад хүлээн авч уулзахдаа Наушки-Улаанбаатарын төмөр зам барихыг зөвшөөрч буйгаа мэдэгджээ. Ерөнхий сайд Амар Соловьевск-Баянтүмэнгийн төмөр зам тавихыг ЗХУ-аас 1937 онд нэгэнт хүссэн тул Чойбалсан өөрийн хувилбарыг дэвшүүлж, тэдгээрийн хооронд өрсөлдөөн явагдаж байжээ.

Зөвлөлтийн чиг бодлого

ЗХУ-д 1928-1937 онд 8100 км урттай төмөр замын шугам тавьсаны 25 хувийг Алс дорнод, Сибирьт барьжээ. Тухайлбал Верхнеудинск-Хиагтыг холбосон төмөр замын шугам, Хабаровск-Владивостокийн төмөр замын хос шугам зэргийг барьж, 1937 онд ашиглалтад оруулсан байна. Сталин БНМАУ-д цэргээ оруулах болсоны зорилгыг 1937 онд тодорхойлохдоо Японы цэргийг БНМАУ-аар дамжин Байгаль орчимд гэнэт гарч ирэн Верхнеудинскийн дэргэд төмөр замын шугамыг таслахаас сэрэмжлэх явдал гэсэн байна.¹⁹

1939 оны 5 дугаар сард 57 оК-ын? удирдлагаас Ворошиловт илтгэхдээ Япон, Баргуудаас өдөөн хатгалга үйлдэж буйн шалтгааныг "тэд Халуунрашаан-Ганжуур гэсэн чиглэлд төмөр зам тавьж буй бөгөөд иймд хилийг Халхын голоор хэмээн урагшлуулах зорилготой" хэмээн тайлбарлаж байжээ.

¹⁷"Российско-Монгольское военное сотрудничество" Сборник документов Т.И 1936-1946 УБ 2011 т.120-121

¹⁸РГВА ф.33987, ол.3, д.1083, л.242

¹⁹РГВА ф.4, о.14, д.1987, л.2

Халхын голд байлдааны ажиллагаа 1939 оны 7 дугаар сарын 2-ноос идэвхжээний дараа Монгол-Зөвлөлтийн цэргийн хангалт хүч хэрэгслийг татан ирүүлэхэд тээврийн хүндрэл учирчээ. Иймд БХК(б)Н-ын ТХ-ны УТТ-ны 1939 оны 7 дугаар сарын 14-ны өдрийн хуралдаанаар “Борз-Соловьёвск-Баянтүмэнгийн төмөр замыг барих тухай” шийдвэр гаргаж БХК(б)Н-ын ТХ, Зөвлөлтийн Ардын комиссариатын Зөвлөлийн хамтарсан тогтоол гарчээ. Тогтоолоор дээрх маршрутаар хөнгөн загварын төмөр замыг 1939 оны 10 дугаар сарын 1-ний дотор түр ашиглалтад, 1940 оны 10 дугаар сарын 1-нээс бүрэн ашиглалтад тус тус өгөхөөр барьж дуусгах, замын төсөл боловсруулах, барихыг Зам тээврийн ардын комиссариатад даалгажээ. Мөн зам барихаар төмөр замын хоёр хороо илгээх, Читийн намын хороонд 8 дугаар сарын 1-ний дотор хоёр мянган ажилчин элсүүлэх, ДХАК-ын ГУЛАГ-т 3 мянган ажилчныг 7 дугаар сарын 25-ны дотор бэлэн болгож тус тус Борзод бэлэн байлгах, Дунд машин байгуулалтын ардын комиссариатад 210 машин, 50 тракторыг 7 дугаар сард бэлэн болгох, цахилгааны шугам барихад зориулан 230 тонн төмөр утсыг ачуулах. Ак3-ийн нөөцөөс төмөр зам барихад 80 сая рубль гаргах, энэхүү төсөлд ажиллах инженер техникийн ажилтнуудыг хоёр өдрийн дотор бэлэн болгохыг ДХАК-т тус тус даалгаж, энэхүү ажлын удирдагчаар төмөр замын барилгын корпусын орлогч Кондратьевыг томилсон байна.²⁰

Ийнхүү Соловьевскоос Баянтүмэн хүртэл өргөн цагирагтай төмөр зам тавих ажил Халхын голын байлдааны ид үеэр эхэлжээ. Үүний зэрэгцээ Баянтүмэнгээс Тамсагбулаг хүртэл нарийн цагирагтай төмөр замыг тавих, түүгээр хангалт, галт хэрэгсэл, нүүрс, мод зэрэг түлш тээвэрлэх чиглэл өгөгджээ. Харин Баянтүмэнгийн төмөр зам ашиглалтад орсонтой холбогдуулан уг замыг 2007 онд Монголын талд үнэ төлбөргүйгээр шилжүүлэн өгөх БНМАУ, ЗСБНХУ-ын засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 1941 оны 8 дугаар сард байгуулсан юм.

Халхын голын байлдааны гал зогсоох яриа хэлцээний явцад Молотов Хянганы баруугаар явж буй Японы төмөр замын шугам тавихад саад болж буй чиглэлд БНМАУ-ын газар нутгийн хэсгийг шилжүүлэн өгч, Манжго-гийн нутгаар солилцохыг Того-д санал болгож, улмаар тохиролцсон байна. Хилийн шугамыг тодруулах холимог комиссын
²⁰РЦХИДНИ ф.17, о.162,д.25, л.130-132

дарга, бригад командлан захирагч М.А.Богданов Нөмрөгийн голын хэсэг сав газрыг эзлэн авсан Японы зорилгыг 1939 оны 11 дүгээр сарын 24-нд Молотовт бичихдээ, БНМАУ-ын хилийг оперативын чухал байршил болох Халуун рашааны төмөр зам, Халуун рашааны хээрийн зам, Ханширээ, Жанжин сүм, Хайлаараас холдуулж, Нөмрөгийн голын зүүн эргээр байгаа томоохон өндөрлөгүүдээр өөрийгөө халхлахад оршиж байв гэжээ. Жуков ч Японы зүгээс Халхын голын байлдааныг явуулах болсоны шалтгаан нь төмөр замтай холбоотой гэж тухайн үед үзэж, К.Симоновт “Халхын голд япончууд амжилт олсон бол тэд цаашид давших байсан гэж боддог...Монголын дорнод хэсгийг эзэлж, Сибирийн төмөр замыг булаан авахын тулд Байгаль, Чита, туннелийн чиглэлд хүрэх байсан байх” гэж ярьж байжээ.²¹ Симонов “төмөр зам тавьсан нь мөргөлдөөн гарахын нэг шалтгаан болсон юм. Монгол, Манж хоёрын хоорондох хилээс барагцаалахад 15 км хиртэй газраас Хянганы нурууны салбар уулс эхэлдэг. Япончууд энэ салбар уулсын бэл дагуулан зүүн урдаас баруун хойш нь манай хил тийш болж өгвөл Читад аль болохоор ойртуулж очуулахаар төмөр зам тавьж байлаа. Халхын голын хэсэг дээр Монголын хил Манжийн зүг цүлхийж ордог байлаа. Тиймээс япончууд төмөр замаа нэг бол Хянганы салбар уулс дагуулан тавих, үгүй бол Монголын хилд учиргүй ойрхон, их бууны сум тусах зайтай тавих ёстой байлаа. Энэ явдал тэдний санаанд нийцэхгүй байсан бололтой. Тэгээд тэд...Тамсагбулагийн хошууны яг урдхан талд тулж ирээд зогсчихоод байсан стратегийн төмөр замаа цааш үргэлжлүүлэн тавихын тулд Халхын голын дагуух бүх зурвас газар, түүн рүү шургасан өндөрлөгүүдийг эзэлж авах зорилго бас тавьжээ. Хянганы нурууны салбар уулсын тэндээс манай галын тэргүүн шугамууд тэдэнд харагдаж байсан бололтой” гэж өгүүлсэн байна.²² Жуков 1940 онд Японы Жанжин Штабын төлөвлөснөөр БНМАУ болон Өвөр Байгалийн эсрэг ажиллах цэргийг хооллох Халуунрашаан-Ганжуурын төмөр замын шугам Номонханы хэсгээр дайрах байсан тул Халхын голын түшиц газар нь ирээдүйн төмөр замын үндсэн шугамыг халхлах ёстой байсан гэж бичиж байв. Калинин “Японы засгийн газар түрэмгийллийг үйлдсэн нь Таны бодлоор ямар үндсэн зорилготой байсан бэ?” гэсэн асуултад Жуков “Ойрын зорилт нь -Халх

²¹ “Маршал Жуков Каким мы его помним” Москва 1988. стр.69

²² К.Симонов “Дорнодын тэртээд” УБ.1971, т.29

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

голын цаадах БНМАУ-ын нутаг дэвсгэрийг эзлэх, дараа нь ДХТЗ-ын баруугаар Өвөр Байгалийн хилд тулах стратегийн ач холбогдолтой хоёр дахь төмөр замыг тавих явдлыг халхавчлах бэхэлсэн зурвасыг голын дагуу байгуулах” явдал гэж хариулж байжээ.²³

Зөвлөлт, Япон хоёр 1941 оны 4 дүгээр сарын 13-нд төвийг сахих гэрээ байгуулав. Үүний дараахан япончууд Халуунрашаан-Хандгайт улмаар Хайлаар хүргэх төмөр замын ажлыг “техникийн бэрхшээл”-ийн улмаас зогсоохоос аргагүйд хүрлээ гэж мэдэгджээ. Энэ нь ЗХУ. Японы харилцаа эгзэгтэй үе дээрээ ирээд байсан нөхцөлд Японы тал ЗХУ-ыг өдөөх бодолгүй байсантай холбоотой байв.²⁴

Дүгнэлт

Халхын голын байлдаан эхэлсэн гэж үздэг 5 дугаар сарын 11-нд хилийн дэргэд хуралдуулсан Япон-Манжго-гийн цэргийн хүч хэрэгсэл байсангүй, хамгийн ойрдоо Хайлаарт байрлах Квантуны армийн 23 яд л байв. Дайтагч талууд Халхын голын сав газарт хүч хэрэгслээ 1939 оны 6 дугаар сараас эхлэн хуралдуулсан юм. Тухайн үед алслагдсан, анхаарал онц татахааргүй Халхын голын сав газарт хамгийн ойрхон цэрэг-стратегийн ач холбогдолтой дэд бүтэц нь Халуунрашаан хүрсэн төмөр замын шугам байв. БНМАУ-д Зөвлөлтийн цэргийг 1937 онд оруулсан шалтгаан нь тус улсыг түшиц газар болгон Сибирийн төмөр замын шугамыг Японоос хамгаалах явдал байв. Хянганы баруун бэлээр БНМАУ-ын хилийн дагуу төмөр замын шугам тавихын тулд Япон БНМАУ-ын хилийн шугамыг 1934 онд өөрийн дураар өөрчилжээ. Монголын дорнод хязгаараар 1935 онд Япон өдөөн хатгалга хийснийг Хянганы нурууны баруугаар тавьж буй төмөр замаа үргэлжлүүлэхийн тулд Халхын голыг хилийн шугам хэмээн үзэж тэлэх гэсэнтэй холбоотой гэсэн үзэл хандлага Зөвлөлтийн талд байжээ. Дорно, Өрнө зүгт хоёр дайнд зэрэг татагдан орохоос зайлсхийхийн тулд ЗХУ-ын зүгээс БНМАУ-ын дорнод нутгийн хэсгийг Япон төмөр замын шугамаа саадгүй тавихад нь зориулан Манжго-гийн талд шилжүүлэн буулт хийж, Халхын голд гал зогсоох асуудлыг яаравчлан шийдвэрлэжээ.

²³ Г.К.Жуков “Воспоминания и размышления” М.1969 стр.183

²⁴ Friters “Outer Mongolia and its International Position” 1949 p. 241

Энэ нь Халхын голын байлдааныг ч Япон чухамхүү төмөр замаа саадгүй тавихын тулд БНМАУ-ын хилийн шугамыг өөрчлөх зорилгоор явуулсан хэмээн ЗХУ үзэж байжээ гэж үзэх үндэслэлийг бий болгож байгаа юм. Зөвлөлтийн тал ч Халхын голын байлдааны улмаас БНМАУ-д төмөр зам барих ажлыг эхлүүлжээ. Халхын голын байлдаан үүсэх болсон үндсэн шалтгаан нь их гүрнүүдийн зүгээс БНМАУ-ыг улс төр, стратегийн ашиг сонирхлын үүднээс төмөр зам шинээр тавих орон зай гэж үзэж байсантай холбоотой байна.