

Халхын голын дайны сургамж ба төмөр зам

С.Ганболд*



Халхын голын дайны сургамжийг олон зүйлээр тодорхойлж ирсэн бөгөөд түүний дотроос богино хугацаанд, алс холын зайнд их хэмжээний ачаа тээвэрлэх хүчин чадал бүхий төмөр зам зайлшгүй хэрэгтэй гэдгийг Монгол, Зөвлөлтийн талд мэдрүүлсэн явдал юм.

Тээврийн сүлжээ сул хөгжсөн, зөвхөн агаарын болон авто тээвэр. ердийн хөсгийг ашиглах л боломжтой Халхын голын бүс нутагт авто тээврийг түлхүү хэрэглэсэн нь байлдааны ажиллагааны явц, үр дүнд сайн нөлөө үзүүлсэн гэж үзэж болох хэдий ч олон мянган автомашин, жолооч, засварын болон бусад үйлчилгээний гээд их хэмжээний хүмүүсийг зөвхөн ар тал хангалтын үйл ажиллагаанд барьж байхаас өөр аргагүй байдалд хүргэсэн нь фронтод байлдаж буй цэргийн тоог нэмэгдүүлэхэд сөрөг нөлөө үзүүлж байсан юм.

Фронтыг шаардлагатай зүйлээр хангахын тулд зөвхөн авто тээврийг ашиглаж ирсэн бөгөөд Халхын голын дайны түүхийн талаарх ном бүтээлүүдэд фронтод хүргэсэн ачааны талаар харилцан адилгүй баримтуудыг дурдсан байдаг. Ер нь дайны үед 55 мянга орчим тонн төрөл бүрийн ачааг тээвэрлэсэн гэх бөгөөд зарим баримтуудыг үзвэл түүнээс ч илүү хэмжээний ачааг фронтод хүргэсэн байх ажээ.

Тухайлбал, 5-9 сард ангиудын зарцуулсан бүх төрлийн шатахуун, тосолгооны материал 52116.6 тонн, мөн хугацаанд Тамсагбулаг дахь корпусын хангалтын агуулахад ирсэн сум галт хэрэглэл 22032.4 тонн, **бүгд 74149 тонн болж байна!** Үүний дээр хүнс, хувцас, орон сууц, түлш,

* БХЭШХ-ийн Цэргийн түүх судлалын төвийн дарга, доктор (Ph.D), профессор, хурандаа

инженерийн төхөөрөмжлөл хийх зориулалттай барилга-инженерийн эд хэрэглэл зэргийг нэмж тооцвол нэлээд их тоо гарах нь ойлгомжтой юм. Түүнчлэн ундны цэвэр усыг хүртэл тээвэрлэж байжээ.

Энэ бүхий л ачааг цэргийн тээвэрчид фронтоос Соловьевск, Соловьевскоос фронт хүртэл тээвэрлэж 1500 орчим км замыг 6 хоногт туулж байжээ. Энэ явцад нийт автопаркийн 25 хувь нь эвдэрсэн байв.

Энэ бүхнийг дурддагийн учир нь дэд бүтэц, түүний дотор тээвэр сул хөгжсөн Халхын голын районд болсон байлдааны ажиллагаа нь ар талын хангалтыг тасалдуулахгүйн төлөө асар их хүчин чармайлт шаардаж ирснийг харуулж буй юм. Энэ дайнд цэргийг удирдаж байсан Штерн, Жуков нар ч энэхүү ар талын хангалтын асуудлыг байлдааны ажиллагааны хамгийн чухал хүчин зүйл гэж үзэж байв.

Хэрэв тухайн үед төмөр замын тээвэр хэрэглэх боломжтой байсан бол байлдааны ажиллагааны явц, үр дүнд ихэд эерэг нөлөө үзүүлж, цаг хугацааг хэмнэх ихэд өргөн боломж гарах байв.

Байлдааны ажиллагааны явцад тохиолдсон энэхүү бэрхшээлтэй байдлыг дайны эхэн үеэс шийдвэрлэхийг эрмэлзэж байсан нэгэн баримтыг дурдъя.

ЗСБНХУ-ын Ардын комиссар нарын Зөвлөл, БХК(б)Н-ын Төв Хорооны Улс төрийн товчооны 1939 оны 7 дугаар сарын 14-ний өдрийн 5 дугаар хуралдаанаар “Борз-Соловьевск суурин-Баянтүмэний төмөр замын шугам барих тухай” тогтоол гаргаж, “Одоогийн байгаа гол чиглэлийн замыг 1939 оны 10 дугаар сарын 1-нд түр ашиглалтад өгч, 1940 оны 10 дугаар сарын 1-нд барилгын ажлыг бүрэн дуусгаж, байнгын ашиглалтад оруулан Борз станц, Соловьевск суурин, Баянтүмэнгийн хооронд хөнгөвчилсөн маягийн төмөр замын шугамыг барихаар” шийдвэрлэжээ. Түүнчлэн төмөр замын барилгын үйлдвэрлэлийн ажилд төмөр замын хоёр хороо, Чита мужаас 2000 ажилчин элсүүлж ажиллуулах, мөн Засан хүмүүжүүлэх лагериас 3000 хүн гаргах, шаардагдах техник, тоног төхөөрөмж, төсвийг гаргахаар заасан байна².

¹ *Халхын голын дайн: Нэгэн эсрэг тэртээд (Барилт бичгийн эмхэтгэл). УБ., 1999. Тал 354-356.*

² *Монголын тухай БХК(б)Н-ын барилт бичгүүд (1920-1952). Барилтын эмхэтгэл. II боть. 1933-1940. УБ., 2005. Тал 291-293.*

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

Энэ нь Борз-Баянтүмэний төмөр замыг барих тухай асуудал юм. Хэдийгээр энэ шийдвэр хугацаа алдаж гарсан хэдий ч стратегийн хувьд зөв шийдвэр байлаа. Учир нь байлдааны ажиллагааны цар хүрээ, далайц өдөр ирэх тусам нэмэгдэж, байлдаж буй цэргийг бүх төрлийн зүйлээр тасралтгүй хангах явдал тулгамдсан асуудал болоод байв.

Халхын голын дайны дараа цэрэг-стратегийн чухал ач холбогдол бүхий дээрх төмөр зам ашиглалтад орсон бөгөөд улмаар БХК(б) Н-ын Төв Хорооны Улс төрийн товчооны 1941 оны 2 дугаар сарын 27-ны өдрийн хуралдааны шийдвэрээр БНМАУ-ын нутагт ЗХУ-ын хүч хөрөнгөөр байгуулсан Эрэнцав-Баянтүмэний хоорондох төмөр замыг ашиглах, удирдах нөхцөлийн тухай ЗСБНХУ-ын Засгийн газар ба БНМАУ-ын Засгийн газар хооронд байгуулах гэрээний төслийг сайшаан баталжээ³.

Гуч, дөчөөдоны үед ЗХУ-ын зүгээс цэрэг, стратеги, геополитикийн эрх ашгийн үүднээс Монголд төмөр зам байгуулахад анхаарал тавьж байсан бол японы тал ч мөн ялгаагүй энэ эрх ашгийн үүднээс төмөр зам тавьж, түүнийгээ ямар ч үнээр болов хамгаалах бодлого барьж ирсэн нь Халхын голын дайн билээ.

Үүнийг дараах баримтаас харж болно. Бригад командлан захирагч Богдановаас БНМАУ-ын нутаг Нөмрөгийн голын орчим газрыг япончууд эзлэн авсан шалтгааны талаар Гадаад хэргийн ардын комиссар Молотовт 1939.11.4-нд бичсэн илтгэх хуудастаа “Энэ районуыг эзлэн авахдаа японы командлалын тавьсан оперативын зорилго нь БНМАУ-ын хилийг япончуудын оперативын чухал байр 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”⁴ хэмээн бичиж байжээ. Мөн үүнтэй адил саналыг Жуков ч бас илэрхийлж байсан билээ.

Халхын голын дайны гал зогсоох асуудлаар Молотов, Того нарын хэлэлцээрийн явцад Нөмрөгийн голын орчим дахь төмөр замын

³ Монголын тухай БХК(б)Н-ын баримт бичгүүд (1920-1952). Баримтын эмхэтгэл III доть 1941-1952. Ув, 2009. Тус 41.

⁴ Халхын голын дайн: Нэгэн жилийн тэргээд (Баримт бичгийн эмхэтгэл) Ув, 1999. Тус 541.

асуудал хурцаар яригдаж байсан ч эцэстээ Молотов уг төмөр замыг хамгаалах байр суурь барьж байсан японы байр суурьт буулт хийж тэр орчмын газрыг нэг ёсондоо найр тавин өгсөн гэж хэлж болно. Энэ нь дэлхийн цэрэг-улс төрийн байдалтай уялдаж, Халхын голд болж буй байлдааныг түргэн дуусгах сонирхолтой нь холбоотой байв. Дайны гал зогсоох хэлэлцээрийн үед японы тал өөрсдийн тавьж буй төмөр замыг халхлах зорилгоор Мана уулын орчмын газрыг өөрийн болгох гэж их шаргуу мэтгэлцэж байсан нь тэдний зүгээс төмөр замыг цэрэг-стратегийн чухал ач холбогдолтой зүйл гэж үзэж байсны илэрхийлэл. Халхын голын дайнд тавьсан оперативын нэгэн зорилго нь гэж үзэхэд хүргэж байгаа юм

Халхын голын дайн дууссаны дараа төмөр замын асуудал Зөвлөлтийн эрх баригчдын хувьд чухал ач холбогдолтой гэж үзэхэд хүргэсэн бас нэгэн жишээ нь Баянтүмэн-Тамсагбулагийн зам юм. Уг төмөр замыг байгуулах санаа дөчөөд оны эхнээс бий болж, Монголын болон Зөвлөлтийн цэргийн ангиуд байрлаж байсан стратегийн чухал ач холбогдол бүхий Тамсагбулагийг төмөр замтай холбох нь зүйтэй гэсэн байр суурийг Зөвлөлтийн тал баримтлахад хүрчээ.

ЗСБНХУ-ын Улсыг батлан хамгаалах хорооны 1942 оны 6 дугаар сарын 6-ны өдрийн хурлын тогтоолоор БНМАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр Жинбулаг-Нүүрсний уурхай ба Тамсагбулаг-Яковлев хотхоны салаа зам бүхий Баянтүмэн-Тамсагбулаг-Хамар давааны төмөр замын шугам барих судалгааны болон техникийн төсөл боловсруулах ажлыг 1942 онд багтаан дуусгахыг Зам харилцааны Ардын комиссарт даалгаж, шаардагдах зардлыг гаргахаар шийдвэрлэсний дээр 150 хүний бүрэлдэхүүнтэй төсөл-судалгааны экспедиц гаргаж ажиллуулахыг Дотоод хэргийн Ардын комиссарт даалгасан байна⁵.

Уг төмөр замыг барьж байгуулсан талаар түүх бичлэгт төдий л дурдаагүй байх бөгөөд Баянтүмэнээс Тамсагбулаг хүртэлх 280 орчим км урттай нарийн төмөр замыг дөчөөд оны дунд үе гэхэд байгуулж дууссан гэж үзэж болохоор байна. Энэ төмөр замаар тухайн газар байрлаж байсан цэргийн ангиудын хангалтад шаардагдах төрөл бүрийн

⁵ Монголын тухай БХК(б)Н-ын баримт бичгүүд (1920-1952). Баримтын эмхэтгэл. III боть. 1941-1952 УБ., 2009. Тал 52.

ачааг тээвэрлэж байсны дээр 1945 оны Чөлөөлөх дайнд оролцохоор хүч хуралдуулж байсан Монгол-Зөвлөлтийн морьт механикжуулсан бүлэг болон Зөвлөлтийн 53 ба 39 дүгээр армийн нэгтгэл ангиудын хэрэгцээт зүйлийг уг төмөр замаар тээвэрлэж байжээ.

Дэлхийн II дайн ялалтаар дуусаж, Монголд байрлаж байсан Зөвлөлтийн цэргийн ангиуд нутаг буцсан, БНМАУ-ын төр засгаас улс орныг дайны байдлаас энхийн бүтээн байгуулалтад шилжүүлэх бодлого баримталж МАХЦ-ийн нэгтгэл ангиудыг татан буулгах, цомхотгох арга хэмжээг арав гаруй жилийн турш хэрэгжүүлсэн билээ. Дээрх бодлогын үрээр улс орныг батлан хамгаалах эрх ашиг 2 дугаарт тавигдах болсон бөгөөд улс орны эдийн засаг, хөрөнгө санхүүг энхийн бүтээн байгуулалтад чиглүүлэх болжээ.

Энэ бодлогын хүрээнд урьд өмнө чухалд тооцогдож байсан стратегийн чухал чиглэлүүд дэх зам харилцаа, холбоо, дэд бүтцийн асуудал орхигдож, зөвхөн эдийн засгийн үр ашгийн үүднээс хандах болсноор Баянтүмэн-Тамсагбулагийн төмөр замын цэрэг-стратегийн ач холбогдол буурч, үндсэндээ уг төмөр замыг ашиглах шаардлагагүй болсон байна. Ингэснээр уг төмөр зам ажиллагаагүй болсноор тоногдож, эвдрэлд орж эхэлсэн бөгөөд нутгийн иргэд төмөр замын дэр мод, рельс төмрийг ахуйн хэрэгцээнд ашиглах зорилгоор зөөвөрлөж дууссан ажээ.

Одоо уг газар орон дээр төмөр замын далан байсан ул мөр, дэр мод хадаж байсан хадаас, түлж байсан нүүрсний үлдэгдэл зэрэг байх бөгөөд энэхүү төмөр замын түүхийг сэргээж тогтоох зорилгоор тодорхой судалгааны ажлыг яаралтай эхлүүлэх нь зүйтэй болов уу.

Тухайн үеийн төр засгийн эрх баригчид нутгийн төв хэсгийг дайруулж өмнөд, хойд хөрштэйгээ холбогдсон төмөр зам барих бодлого баримталж, улмаар өнөөгийн төмөр зам тавигдсан билээ. Өнөө үед мянганы зам барьж байгуулахын зэрэгцээ зүүн бүс нутагт шинээр төмөр зам тавих талаар ярих болов. Энэ бүхэн нь улс орны эдийн засгийн эрх ашигт нийцсэн хэдий ч улс орны батлан хамгаалах эрх ашгийг юун түрүүнд харгалзаж байх ёстой юм.

Дээр өгүүлсэн зүйлийг Халхын голын дайны сургамжтай холбон авч үзвэл дөчөөд оны үеэс эхэлж Монгол Улсын батлан хамгаалах

эрх ашиг, бодлого гэдгийг төдий л сайн харгалзаж байсангүйн нэгэн жишээ гэж болно

Батлан хамгаалах эрх ашиг гэдэг нь зөвхөн дайн байлдааны үед ч бус тайван цагт эн тэргүүнд тавигдаж байх Монгол Улсын язгуур эрх ашиг байх ёстой юм. Өмнөх түүхэн сургамжийг үзвэл дайны цаг үед батлан хамгаалах эрх ашгийн үүднээс хандах хандлага нь нэмэгдэж, тайван цагт суларч ирсэн байх ажээ.

Батлан хамгаалах бодлого, эрх ашиг гэдэг нь зөвхөн дайн, байлдаантай холбоотой, тийм цаг үед сэргэж байдаг зүйл бус бөгөөд зөвхөн цэргийнхэнд л хамаатай зүйл биш юм. Улс орны хэмжээний эдийн засаг, улс төрийн бодлого, арга хэмжээ тухайлбал, дэд бүтэц, тээвэр, эрчим хүч, холбоо харилцаа, зам харилцаа, уул уурхай гэх зэрэг бүхий л салбарын төлөвлөлт, үйл ажиллагаа нь батлан хамгаалах эрх ашгийг эн түрүүнд харгалзан үзсэн байх шаардлагыг хангасан нөхцөлд бодит ажил хэрэг болж байх ёстой юм.

Дэлхийн бусад орнуудад аж үйлдвэр болон бусад салбарын үйл ажиллагаа нь улс орныхоо батлан хамгаалах эрх ашгийг зайлшгүй харгалзан үзсэн байдаг нийтлэг жишгийг бид сайн мэдэх бөгөөд үүнийг өөрийн орны нөхцөлд бүтээлчээр хэрэгжүүлэх нь тулгамдсан асуудал болж байна.

Дээр өгүүлсэн төмөр зам байгуулсан түүхэн сургамж нь Монгол Улсын эрх ашиг гэхээсээ тухайн үеийн ЗХУ-ын цэрэг-стратегийн эрх ашгийг илүүтэй харгалзсан байв. Гэхдээ энэ нь Монгол Улсын эрх ашигт мөн адил нийцэж ирснийг онцлон тэмдэрлэх байна.

Ашигласан материал

1. Монгол цэргийн түүхийн товчоон. Дэд дэвтэр. УБ., 1996.
2. Халхын голын дайн: Нэгэн жарны тэртээд (Баримт бичгийн эмхэтгэл). УБ., 1999.
3. Монголын тухай БХК (б) Н-ын баримт бичгүүд (1920-1952). Баримтын эмхэтгэл. II боть. 1933-1940. УБ., 2005.
4. Монголын тухай БХК (б) Н-ын баримт бичгүүд (1920-1952). Баримтын эмхэтгэл. III боть. 1941-1952. УБ., 2009.