

“1930-аад оны Монголын төмөр замын хөгжлийн түүхэн тойм”

Р.Төрдалай



1925 онд батлагдсан МАХН-ын мөрийн хөтөлбөр, 1930 онд хуралдсан МАХН-ын VIII их хурлын тогтоолд “Алтанбулаг-Улаанбаатарыг холбосон төмөр зам байгуулах тухай” асуудлыг анхлан дурдаж, энэхүү төмөр замыг байгуулахад ЗХУ-аас зохих дэмжлэг хүсэн хамтран ажиллах санаачлагыг манай талаас анх дэвшүүлсэн байдаг.

1930-аад оны сүүлийн хагаст БНМАУ-ын эдийн засаг ба гадаад орчин дахь цэрэг-дайны нөхцөл байдалтай холбоотойгоор аж үйлдвэрийн ба цэргийн төмөр замыг барьж байгуулах асуудал бодит үйл хэрэг болжээ. Энэ үйл явцад гол нөлөө үзүүлсэн хүчин зүйлс нь:

1. Налайхын чулуун нүүрсний уурхай, Аж үйлдвэрийн комбинат. Төв цахилгаан станц зэрэг томоохон аж үйлдвэрийн газрууд байгуулагдсантай холбоотойгоор түүхий эд, ачаа тээврийн урсгалыг эрс нэмэгдүүлэх аж ахуйн хэрэгцээ буй болсон.
2. Японы зүгээс БНМАУ болон ЗХУ-ын Алс Дорнодын бүс нутагт үзүүлэх цэрэг-дайны аюул заналхийлэл эрс нэмэгдсэнтэй холбоотойгоор цэргийн анги, дивизийн өдөр тутмын хэрэглээг тасралтгүй хангах ачаа тээвэр, анги салбарын ажилтнууд, байлдагчдыг төмөр замаар тээвэрлэх бодит шаардлагатай тулгарсан зэрэг түүхэн нөхцөл байлаа.

*ШУА-ийн Олон улс судлалын хүрээлэнгийн эрдэм шинжилгээний ажилтан

1. Улаанбаатар-Налайхын нарийн төмөр зам

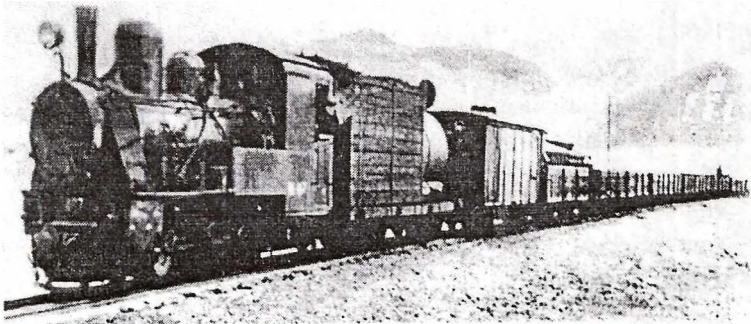
Улаанбаатар-Налайхын нарийн төмөр замыг байгуулах үйл явц дараах тогтоол, гэрээ хэлэлцээрээр дамжин явагдаж, Монголд төмөр зам байгуулах асуудлыг шийдвэрлэжээ. Үүнд:

1. 1936 оны 3 дугаар сард явагдсан Монгол, Зөвлөлтийн Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр
2. “Улаанбаатар-Налайх хооронд нарийн төмөр зам байгуулах тухай” МАХН-ын Төв Хорооны Тэргүүлэгчдийн 1936 оны 10 дугаар сарын 09-ний өдрийн 26 дугаар тогтоол
3. “БНМАУ-д төмөр зам байгуулах тухай” 1937 оны 1 дүгээр сарын 4-ний өдөр Москва хотноо зохион байгуулагдсан Монгол, Зөвлөлтийн Засгийн газар хоорондын төлөөлөгчдийн хэлэлцээр
4. “Улаанбаатар-Налайхын хооронд нарийн төмөр зам байгуулах тавих газрын чиг, шугамын тухай төлөвлөгөө”-г баталсан БНМАУ-ын Сайд нарын Зөвлөлийн 1937 оны 5 дугаар сарын 20-ны өдрийн 16 дугаар тогтоол
5. 1937 оны 11 дүгээр сарын 05-06-нд Монгол, Зөвлөлтийн Засгийн газар хооронд төмөр зам байгуулах тухай асуудлаар харилцан солилцсон нот бичиг тус тус солилцож, ЗХУ-ын талаас БНМАУ-д анхны нарийн төмөр зам байгуулах тухай нот бичигт дурдагдсан хөнгөлөлттэй зээлийн нөхцлийг манай талд санал болгон дэвшүүлжээ. Уг саналд дурдсанаар төмөр зам байгуулах, хөдлөх бүрэлдэхүүн авах болон бусад зардалд зориулан 21200000 рублийн урт хугацааны зээл авах, зээлийг төмөр зам ашиглалтад орсон өдрөөс 10 жилийн дараа төлж эхлэх, дараагийн 10 жилд зээлийн дүнгийн 1/10 хувьтай тэнцэх хэмжээгээр жил бүр татварын журмаар ЗХУ-д төлж дуусгах, зээлийн хүү нь жилийн 3 хувь байхаар тогтож, түүнийг төлөх журам зэрэг асуудлаар саналаа манай талд хүргүүлснийг БНМАУ-ын Засгийн газар бүрэн зөвшөөрсөн байдаг. (1937.11.06.)

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

Монгол Улсын Ерөнхий сайд А.Амар төмөр зам байгуулах асуудлыг голлон хариуцаж, хоёр улсын Засгийн газар хоорондын удаа дараагийн ажлын хэсгийн уулзалтыг тэргүүлэн оролцож байсан боловч ЗХУ-ын зүгээс санал болгосон зээлийн гэрээний дээрх нөхцлийг бүрэн хүлээн зөвшөөрөхгүй байсан ажээ. Тэрээр “Манай Монгол Улс ЗХУ-д өмнө нь бас их өртэй, одоо дээр нь энэ хүүтэй зээлийг нэмэх юм бол маш их өр болно. Бид хэзээ ч төлж дийлэхгүй” хэмээн нэг улсаас эдийн засаг, стратегийн хэт хамааралтай болохоос сэргэмжлэн болгоомжилж байв. Гэвч дурдсан нөхцлөөр төмөр замын гэрээ байгуулагдаж, анхны төмөр замыг байгуулахад БНМАУ-ын хүлээх үүрэг нь:

1. Төмөр замын барилгын ажил явагдуулахад тээврийн хэрэгсэл, материал түүхий эдээр хангах
2. Ажиллах хүчин бүрдүүлэх зэргээр барилгын байгууллагад туслах
3. ЗХУ-аас барилгын ажилд зориулан тээвэрлэх төхөөрөмж, бусад холбогдох ажиллагааг гаалийн болон бусад татвараас чөлөөлөх зэрэг багтаж байжээ.



Ингэснээр зам, барилгын ажил төлөвлөгөөний дагуу явагдаж, 1938 оны 7 дугаар сарын 11-ний орчим 750 мм-ийн нарийн царигтай, Р-18 маркийн зам төмөр бүхий 43 км урт нарийн төмөр замд 159 дүгээр серийн уурын тэрэг анх ажиллаж, Монголд анхны төмөр замын тээврийн хөдөлгөөнийг нээсэн түүхтэй.

2. Дорнодын төмөр зам

1934 оны эцэс, 1935 оны эхээр БНМАУ-ын дорнод хилд Японы цэрэг армийн ихээхэн хүч хуримтлагдаж, Японы аюул бодит зүйл болон гарч иржээ. Япончууд Манжуур дахь Квантуны армийн бие бүрэлдэхүүн болон зэвсэглэлийнхээ хэмжээг ихээхэн нэмэгдүүлж, төмөр ба засмал зам, холбооны шугамаа Монголын хилд ойртуулан сунгаж, нисэх онгоцны буудал, цэргийн шинэ бэхлэлтүүдийг шуурхайлан барьж байв. Ази дахь Японы түрэмгийлэл өргөжиж, улмаар ЗХУ-ын эсрэг чиглэх нь илэрхий болсон цагаас БНМАУ, ЗСБНХУ-ын хамтын ажиллагаа ихэд идэвхжив. ЗХУ-ын маршал, Халх голын дайны үед Зөвлөлт-Монголын цэргийн командлагч байсан Г.К.Жуковын бичсэнээр "... Японы ойрын зорилт нь Дорнод Хятадын төмөр замаас баруунаар ЗХУ-ын хилийг хүртэл стратегийн ач холбогдол бүхий 2 дахь төмөр замыг тавих ажил байсан" бөгөөд түүний эсрэг авсан сөрөг арга хэмжээ нь Дорнодын төмөр замыг байгуулсан явдал байв.

Ийнхүү 1939 онд ЗХУ-ын хүч хөрөнгөөр Эрээнцав-Баянтүмэний 1524 мм-ийн өргөн царигтай 238 км төмөр зам, Баянтүмэн-Тамсагбулагийн 750 мм-ийн нарийн царигийн 380 км төмөр замыг жилийн дараа Зөвлөлтийн цэргийн барилгачид барьж тус тус ашиглалтад оруулжээ. Эдгээр төмөр замыг богино хугацаанд барьж ашиглалтад оруулж нь Халх голын дайнтай шууд холбоотой байв. Японы түрэмгийлэгчдийн эсрэг хүчээ зузаатгахын тулд яаралтай ачаа тээвэрлэх үүднээс энэхүү төмөр замыг ЗХУ-ын тал 1939 оны 11 дүгээр сард ашиглалтад оруулсан түүхтэй. 1930-аад оны туршид ЗХУ нь өөрийн холбоотон БНМАУ-ын батлан хамгаалах хүчин чадлыг бэхжүүлэх асуудлыг анхаарлынхаа төвд байлгаж, цэрэг, зэвсэг техник, хөрөнгө санхүү, эд материалын томоохон тусламж үзүүлсэнээр манай улсын цэрэг-эдийн засгийн чадавхи нэмэгдэж, үндэсний аюулгүй байдлаа хангах боломж ихээхэн нэмэгдсэн байна.

Бүс нутагт цэрэг стратеги, эдийн засгийн чухал үүргийг гүйцэтгэж байсан энэхүү төмөр замыг 1939-1956 он хүртэл ЗХУ-ын Өвөр байгалийн төмөр замын харьяалалд ашиглаж, тэндэхийн уурын тэргээр тээвэрлэлтийн ажлыг гүйцэтгэж байгаад 1956 оны 4 дүгээр сарын

23-ны өдөр БНМАУ, ЗСБНХУ-ын Засгийн газар хооронд байгуулсан хэлэлцээрээр хувь нийлүүлсэн “УБТЗ” нийгэмлэгт шилжүүлсэн байна.

1930-аад оны Монголын төмөр замын хөгжил Улаанбаатар-Налайхын нарийн төмөр зам, Дорнод дахь цэргийн ЗХУ-ын эзэмшлийн цэргийн төмөр замын бүтээн байгуулалтаар тодорхойлогдох бөгөөд эдгээр төмөр замууд нь тухайн үеийн Монгол улсын эдийн засгийн хөгжлийг түргэтгэх, улс орныг гадны халдлага түрэмгийллээс хамгаалахад түүхэн чухал үүргийг гүйцэтгэсэн байна. Тухайн үеийн ЗХУ-ын шууд дэмжлэг туслалцаатайгаар байгуулагдаж байсан боловч хожим манай улсын өмчлөлд шилжиж тодорхой хугацаанд ашиглагдаж байжээ.

1930-аад оны Монголын төмөр зам нь Монгол Улсад төмөр замын тээврийн бие даасан салбар нэгж буй болж хөгжих үндэс суурь болсон төдийгүй цааш цаашдын төмөр замын их бүтээн байгуулалт, үндэсний боловсон хүчин бэлтгэх асуудалд ихээхэн туршлага суурь болсон юм.