

**А.Энхболд Замын хөдөлгөөний аюулгүй  
байдлын Үндэсний Зөвлөлийн  
Ажлын албаны мэргэжилтэн**

**МОНГОЛ УЛС АНХНЫ АЛБАН ЁСНЫ ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ДҮРЭМТЭЙ  
БОЛООД 98 ДАХЬ ЖИЛТЭЙГЭЭ ЗОЛГОЛОО**

*Монгол Улс Замын хөдөлгөөний дүрэм  
хэрэглэж эхэлсний 98 жилийн ойд*



**Зураг1. Замын хөдөлгөөний дүрэм /хэвлэл/**

**МОНГОЛ УЛСАД ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙГ ЗОХИЦУУЛЖ  
БАЙСАН ТҮҮХЭЭС**

*Агуу их ажил шуудхан хийгдчихдээгүй  
Софокл*

Хүн төрөлхтөн аливаа хэрэгцээт зүйлээ үүрэх, чирэх зэргээр зөөвөрлөдөг байснаа адгуус амьтныг дасган тэжээж, зүтгэх чирэх хүчийг нь ашиглаж сурснаар өөрсдийн булчингийн хүчээр үл дийлэх зүйлсийг зөөж ашигладаг болжээ. Хүн төрөлхтний амжиргаагаа залгуулах энэ арга, үйл нь зам харилцаа, тээвэр үүсэх угтвар нөхцөл байв.

Улс орон бүр өөр өөрийн түүхэн хөгжлийн явцад замын хөдөлгөөнийг зохион байгуулах, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад төрөл бүрийн арга хэрэгсэл зохиох буюу эрх зүйн янз бүрийн хэм хэмжээг тогтоож байжээ.

Тухайлбал XVII зууны сүүлчээр Франц Улсад “Морин тэрэгний хөдөлгөөн зохицуулах заавар” нэртэй анхны хөдөлгөөн зохицуулах баримт бичиг гарсан нь одоогийн Замын хөдөлгөөний дүрмийн эхлэл байсан гэж үздэг. Автомашин

бүтээгдэж эхлэхээс өмнө буюу 1868 онд Лондон хотод ремень дамжуулгатай, төмөр замын дохионы зарчмаар ажилладаг дохиог бүтээсэн<sup>1</sup> нь замын хөдөлгөөн зохицуулах дохионы угтвар байв.

Их Британид замын хөдөлгөөний “улаан тугийн дүрэм” үйлчилсний улмаас автомашины хөгжлийг ихээхэн хойш татсан гэж халагладаг юм. Учир нь автомашиныг нэг хүн жолоодож, түүний өмнө бас нэг хүн улаан туг бариад 30-аад метрийн зайтай алхдаг байв. Иймээс аливаа хөдөлгүүрт тэргүүд явган хүнээс хурдан явах боломжгүй байжээ.

Энэхүү хоцрогдсон дүрмийг 1896 онд халсан бөгөөд моторт тэрэг сонирхогчид “чөлөөтэй” явах болсноо тэмдэглэж Лондонгоос анхны урт замын уралдааныг зохиожээ. Энэ ондоо буюу 1896 оны 8 дугаар сарын 17-нд Лондон хотод дэлхийн анхны хүний амь нас хохирсон зам тээврийн осол бүртгэгдэж, мөн тэр жилдээ дахин хоёр хүн зам тээврийн ослын улмаас нас барав<sup>2</sup>. Энэ үед автомашины дээд хурд ердөө 6 км/цаг байсан гэдэг. Ийнхүү автомашин хэмээх чамин зүйлийг “хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэрэг” хэмээх сүүдэр дагаж эхлэв.

### Эртний ба Их Монгол Улсын замын хөдөлгөөний зохицуулалт

Түүхэн сурвалжуудаас үзэхэд бидний өвөг дээдэс ч тээврийн хөдөлгөөнийг зохицуулах үйл хэрэгт чамгүй хувь нэмэр оруулсан байна. Тухайлбал, одоогоос 5000 жилийн тэртээд хамаарах хадны сүг зураг Өвөрхангай аймгийн Богд сумын нутаг Тэвшийн хаднаас олдсон нь эдүүгээ илрээд байгаа хамгийн эртний морин тэрэгний дүрс зураг<sup>3</sup> юм. Евроазийн өргөн уудам талд XIX зуун хүртэл амьдарч байсан *Equus gmelini* буюу тарпан хэмээх зэрлэг адууг чухам нүүдэлчид л 5-6 мянган жилийн өмнө гэршүүлжээ<sup>4</sup>.



Зураг 2. 5000 гаруй жилийн тэртээх хадны зураг

Зөвлөлт Холбоот Улсын эрдэмтэн, зохиолч, дорно дахины судлаач Л.Н.Гумилевын “Хүн гүрэн. Тал нутгийн тухай гурвал” бүтээлд “Хүнчүүд үхэр, адуу олноор өсгөж, дугуйн дээр гэр барьж нүүдлийн мал аж ахуйг анх эрхлэх болсон ... Дугуйн дээрх тэдний гэр их тохиромжтой сууц юм, юу гэвэл, нэгд гэр өргөө бол газрын юмуу, чулуун байшингийн хөлдөж царцсан ханыг бодоход салхи, хүйтнээс илүү сайн хамгаалдаг, бууриа солин, түлш түлээ элбэг газар руу хэдийд ч хүрч чадна; хоёр дугуйн дээрх сууцанд амьдрахад аюул багатай, учир нь бүхий л эд

<sup>1</sup>Рифицкий.Г.П. Безопасность дорожного движения в России история и современность. М. Книжный мир. 2005. х-31

<sup>2</sup>Энхболд.А Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал. Хүн- Автомашин- Зам-Орчин. УБ. Мөнхийн үсэг. 2006. х-44

<sup>3</sup>Даш.Т, Баттулга.Б. Монгол улсад Замын хөдөлгөөний дүрэм батлагдаж хэрэгжсэний 75 жилийн ойд зориулсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төлөө” онол практикийн бага хурлын материал. УБ. ЗЦГ. 2000. х-14

<sup>4</sup>Баабар. Монголчууд: Нүүдэл, Суудал. УБ. Admon. 2006. х-10

хогшлоо аваад дайснаас холдон явж чадна”, хүнчүүд ингэдэг ажгуу<sup>5</sup> хэмээн тэмдэглэжээ.

Их Монгол Улсын үед аливаа мэдээллийг түргэн шуурхай дамжуулах, хүргэх, солилцох, худалдааны болон жуулчлалын таатай орчин бий болгох, төрийн хэргийг түргэн шуурхай бүтээх зэрэгт зам нь чухал үүрэг гүйцэтгэж байв. Академич, шинжлэх ухааны доктор Ж.Болдбаатар “Их Монгол Улсын зам харилцаа, өртөө” бүтээлдээ “Их Монгол улсын өртөө зам нь сүлжээ, хамрах хүрээ, зохион байгуулалт, гүйцэтгэсэн үүрэг, ач холбогдлоороо түүхийн эрт, дундад үеийн зам харилцааны арга хэрэгсэлтэй эгнэшгүй юм<sup>6</sup>” хэмээн дүгнэсэн нь бий.

Монголчууд XIII зууны үед өртөө замын үйл ажиллагааг эмх журамтай болгоход чиглэсэн янз бүрийн арга хэмжээ авч байжээ. Тухайлбал Өртөө замыг нэгдсэн зохион байгуулалтад оруулах саналыг Чинай, Булхадар хоёр гаргаж Цагадай дэмжин, Өгэдэй хаан зарлиг буулган хуульчлан бататгаж байв<sup>7</sup>.

Мөн 1232-1233 онд гэрэгэ, пайз тэмдэг, зар бичиггүйгээр өртөөгөөр явахыг цаазалж, 1235 оны үед суурь суурьд өртөө тавьж, элч нарыг ард олны дундуур хамаагүй уургын улаа унаж хэсүүчлэн давхихгүй гагцхүү өртөө замаар явах арга хэмжээ авч, замчин улаачныг буудаллах газрыг тогтоон Арачиан, Тогучар хоёроор захируулж байв<sup>8</sup>.

Гурван бээрийн зайд явган элч хэд хэдэн хонх зүүсэн том өргөн бүс бүслэн хурдлан гүйж, хэмжээт зайг туулан ирэхэд дараачийн халаа угтан зогсдог байв.

Хонх зүүдэг нь юуны тулд хэмээвэл элч хүрч ирэх нь холоос чимээтэй дуулдахын учир болой<sup>9</sup>.

Хонх нь өнөөгийн дуут дохионы анхааруулах үүргийг гүйцэтгэх ажээ. Эдгээрээс үзэхэд Монголчууд XIII зууны үед хөдөлгөөн зохицуулах журам бий болгож, дуут дохио хэрэглэж, “жолооч” нартаа “эрхийн үнэмлэх” олгож байжээ.

Чингэс хааны “Их Засаг” хуульд “Элч төлөөлөгч биш атлаа өөрийгөө элч төлөөлөгч хэмээн худал хэлсэн хүнийг алж шийтгэнэ. Элч зарлагыг гутаан доромжилж үл болмой. Өртөө бүгдэд сар бүр түшмэл ирж, нэг удаа шалган тэдний хамаарч байгаа бүхий л асуудлыг байцаан үзэж аливаа дутагдал гаргагсадыг ялламой. Өртөө бүрд зохих тооны хүн, унаа, жич идэш ууш зэрэг хэрэгсэх зүйл ба зардал хангалт зэргийг нь тохируул<sup>10</sup>” гэх мэтчилэн зарлигдсанаас үзвэл өртөөний албыг эрх зүйн хэм хэмжээгээр зохицуулж, багагүй эрх ямбыг эдлүүлж байжээ.

Монголын нууц товчоонд “Гүчүгүрийг тэрэгчийн тушаалд томилов<sup>11</sup>” хэмээсэн нь тэр үеийн тээвэр хариуцсан сайдыг томилж байсан байж болох юм. /МНТ. 124/ Мөн “үхэр жил, Чингэс хаан Сүбээдэйд агаар, газар, ус гурван мандалд явах төмөр тэрэг хийлгэж өгөөд Тогтоагийн хөвүүд Худу, Гал, Чулуун тэргүүтнийг нэхүүлэхээр зарлиг болгожээ<sup>12</sup> /МНТ 199/” гэсэн нь өнөө үеийн бодит байдал тэр үеийн зөгнөл биш байжээ.

Марка Пологийн “Орчлонгийн элдэв сонин” номд “Нийслэл Хаанбалгад /Хаанбалык буюу өнөөгийн Бээжин/ хотоос янз бүрийн муж руу салбарласан олон

<sup>5</sup>Гумилев.Л.Н. Хүн гүрэн. Тал нутгийн тухай гурвал. УБ. Интерпресс. 2000. х-81

<sup>6</sup>Болдбаатар.Ж. Их Монгол улсын зам харилцаа, өртөө. УБ. 2006. х-5

<sup>7</sup>Монголын Нууц Товчоо. Болор судар хэвлэл. УБ. 2003. х-190

<sup>8</sup>Юань улсын судар. 1, 2 дугаар боть. Нацагдорж .111. Монголын Феодализмын үндсэн замнал. УБ. 1978. х-107

<sup>9</sup>Болдбаатар.Ж. Их Монгол улсын зам харилцаа, өртөө. УБ. 2006. х-20

<sup>10</sup>Цэрэнбалтав.С Минжин.Ц. Тэмүүжин-Чингэс хааны “Их Засаг” хууль. УБ. Артсофт. 2006. х-105

<sup>11</sup>Монголын Нууц Товчоо. Болор судар хэвлэл. УБ. 2003. х-58

<sup>12</sup>Монголын Нууц Товчоо. Болор судар хэвлэл. УБ. 2003. х-128

зам буй. Зам тус бүрийн дээр хаа хүрдэг тухай бичсэн байх тул хэн бүхэнд тодорхой, төөрөх газар огт үгүй...<sup>13</sup>/98-р бүлэг/” хэмээнээс үзвэл тухайн үед эдүүгээ хэрэглэгдэж байгаа Замын хөдөлгөөний дүрмийн “Чигийн урьчилсан заалт”, “Чигийн заалт” тэмдгүүдийг ашиглаж байжээ.

Түүнчлэн морин өртөө хоорондын зайг “5 фарсанг, 22, 25, 30, 35, мөн 40 бээр эсвэл 10, 15, 20 газрын дайтай байдаг<sup>14</sup>” гэж тэмдэглэсэн нь өнөөгийн Замын хөдөлгөөний дүрмийн “Зайн заалт”, “Километрийн заалт” тэмдгийн угтал байж болох талтай.



Зураг3. Замын чигийн заалт

### ДЭЛХИЙН АНХНЫ ЖОЛООНЫ ҮНЭМЛЭХ

Тэр үеийн ашиглаж байсан зам харилцаа зүгээр ч нэг хоосон харгуй байсангүй. Их замын дагуу хоёр хоёр алхмын зайтай газар мод тарлиг айлджээ. Энэ модод алсаас их сүрлэг харагдана. Их хаан /Хубилай/ тэр бүгдийг, “явах зам нь хэн бүхэнд үзэгдэж огт мунгинан төөрөхийн явдалгүй болгохын тулд байгуулсан билээ. Говь цөлийн зам дагуу ч мөн тийн мод суулгасан ... Бүх хант улс, муж улсын зам дагуу тийм мод цөм буй...<sup>15</sup> /100-р бүлэг/. Манж хүртэл цардмал зам буй...замыг” сайхан чулуугаар хийж тавьжээ...<sup>16</sup>/141- р бүлэг/” гэсэн байдаг.

Чань Чунь бумбын өрнө зүгт зорчсон тэмдэглэлд “...Цааш аялан уйгур нутагт хүрч тэндээс Чингэс хааныг зорихдоо Өрөмчөөс өрнө зүгт Цагадайн урьд эзэн хааны хамт үүгээр дайрч явахдаа хад асгыг цөмлөн барьсан, 2 тэрэг зэрэгцэн өнгөрөх бололцоотой, 48 модон гүүрээр Тэнгэр уулыг гэтэлжээ”<sup>17</sup>/28-р тал/ гэсэн байдаг.

Академич, шинжлэх ухааны доктор Ж.Болдбаатар “Их Монгол Улсын зам харилцаа, өртөө” бүтээлд “Юань Улсын нийслэлээс баруун хойд хязгаарт нэвтрэх өртөө замыг Хубилай хаан анх засуулсныг “Нарийн зам” гэнэ. Энэ зам төр цэргийн онцгой хэргийг нэвтрүүлдэг бөгөөд 24 орчим өртөө байсан”<sup>18</sup>/16-р тал/ гэдэг.

Рашид-ад-дины “Судрын чуулган”-д: “...Хубилай хаан борооноор зам шавхай болгохгүйн тулд чулуу зүйж тавихыг зарлигдсан”<sup>19</sup> тухай бас өгүүлжээ. /Хубилай хааны тухай бүлэг/. Ийнхүү бидний өвөг дээдэс замын хөдөлгөөнийг зохион байгуулахдаа ихээхэн анхаарч байсан гэдгийг дээрх түүхийн эх сурвалжаас харж болно.

<sup>13</sup>Марко Поло. Орчлонгийн элдэв сонин. УБ. 1987.

<sup>14</sup>Болдбаатар.Ж. Их Монгол улсын зам харилцаа, өртөө. УБ. 2006. х-21

<sup>15</sup>Марко Поло. Орчлонгийн элдэв сонин. УБ. 1987.

<sup>16</sup>Марко Поло. Орчлонгийн элдэв сонин. УБ. 1987.

<sup>17</sup>Чань Чунь бумбын өрнө зүгт зорчсон тэмдэглэл. УБ. 1997. х- 27

<sup>18</sup>Болдбаатар.Ж. Их Монгол улсын зам харилцаа, өртөө. УБ. 2006. х-16

<sup>19</sup>Рашид-Ад-Дин. Судрын чуулган. УБ. 2002. 2 дугаар боть.х- 202

Зөвлөлтийн археологич Е.В.Киселевоор удирдуулсан баг 1948-1949 онд Хархорины орчим малталт хийж зургаан араат ширмэн цөнг олж илрүүлжээ. Энэ цөн нь Монголын Үндэсний түүхийн музейн дундад зууны түүхийн үзмэрийн танхимд байгаа бөгөөд Монгол улсын түүх соёлын хосгүй үнэт үзмэрийн нэг ажээ.

Монголчуудын нүүж суух, аян дайны хэрэгцээнд гэр тэрэг чухал үүрэг гүйцэтгэж байлаа. Бүр VII зууны үед тэрэгч гэгдэх дархчуул бий болсон байв. VIII-XIII зууны үед Монголчууд харгуутай, илжигтэй, унгастай, хаатай, цуургатай, тэнхлэгтэй тэрэг, төмөр тэрэг, их гэр-тэрэг, ордны тэрэг гэх мэт олон төрлийн тэргийг хийж тээвэрт хэрэглэж байжээ<sup>20</sup>.

## **МАНЖИЙН ҮЕИЙН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ**

XVII зууны эхэн хагаст Төв Азийн улс төрийн харилцаа маш ээдрээ төвөгтэй байлаа. Хаант Орос Улс алс дорнодод хүчтэй бодлого явуулж, Сибирийг эзлэн авч Байгаль нуур орчмын нутагт бэхлэлтээ босгож байв. Хятадад өөрсдийгөө дэлхийн соёл иргэншлийн төв Дундад Улс буюу Жунго хэмээх үзэл дэлгэрч, хөрш зэргэлдээ улсуудыг эзлэн түрэмгийлэх бодлого явуулав.

1637 онд Цогтын хүч бут цохигдсоноор Манжийг эсэргүүцэж байсан Лигдэн хаан, Цогт тайж нарын тэмцэл эцэс болж, Монгол Улс Манж Хятадын эзлэн түрэмгийлэлд автав<sup>21</sup>.

Монголын эзэнт гүрэн задарсны дараа Монгол орон улс төрийн бутралд автан, нийгэм эдийн засаг, соёлын олон үнэт зүйлс гээгдэн үгүй болж, тархай бутархай бие даасан олон улс, ханлигт хуваагджээ. Энэ нь зам харилцааны тогтолцоонд ч бас нөлөөлөв. Урьдын нэгдсэн удирдлагаар зохицуулагдаж байсан өртөө замын хөгжилд ухралт гарч, тэр нь үндсэндээ мартагдсан уургын улаа болон сэргэжээ.

XV зууны эхэн үеэс салан тусгаарлахын төлөө тэмцлийн дүнд 1635 онд шинээр байгуулагдсан Зүүн гарын хаант улсын тусгаар тогтнолыг Монголын зүгээс хүлээн зөвшөөрөх, харийн түрэмгийллийн эсрэг монгол ойрадын үндэсний холбооны улсыг байгуулах зүй ёсны шаардлага урган гарчээ.

Монгол ойрадын холбоот улсыг байгуулах эрх зүйн үндэс шаардагдаж, Их цаазыг боловсруулж, 1640 онд Чуулган чуулж, Их цаазыг баталжээ<sup>22</sup>. Уургын улааг, төр шашны хэрэг, их ноёдын хэнээ /өвчин/, дайсан халдах үесээр гэх гурван үйлд хэрэглэхээр заасан ч чухамдаа хаад ноёд, төрийн түшээд нар хүртэл хөдлөх бүрийдээ улаа хэрэглэж, ард иргэдийг зовоож байв. Мөн Халхын хутагтууд үндсэн гурван их үйлд хэрэглэх улаанаас гадна өөр олон төрлийн улааг ашиглаж байв.

Гэсэн хэдий ч элч, улааны алба нь төр улсын тун чухал алба, удирдлагыг олон түмэнд хүргэх, харилцах гол хэрэгсэл гэдэг утгаар түүнийг тасалдуулахад хүргэсэн этгээдүүдэд морь малаар торгох ял, шийтгэл ногдуулж байв. Их цаазад өртөө улаа хэрэглэх заалт зөрчсөн, өртөө улаа өгөөгүй буруутай хүнийг есөн ес хүртэл торгохоор заасан байна. Харин албаны бус хэргээр яваа хүн өртөөний унаа морь хэрэглэх эрхгүй бөгөөд энэ заалтыг зөрчсөн бол гунжин үхрээр торгохоор заажээ.

<sup>20</sup>Готов.Д. АВТОМАШИН. Өчигдөр, Өнөөдөр, Маргааш. УБ. 2001. Согоо нуур ХХК. х-8

<sup>21</sup>Алтангэрэл.Т. Монгол-Ойрадын Их цааз төр эрх зүйн түүхэн эх сурвалж болох нь. УБ. Цагдаагийн Академи. 2001. х-10

<sup>22</sup>Алтангэрэл.Т. Монгол-Ойрадын Их цааз төр эрх зүйн түүхэн эх сурвалж болох нь. УБ. Цагдаагийн Академи. 2001. х-68

Түүнчлэн элч хүний биед халдсан, өөрийгөө элч, төлөөлөгч хэмээн худал хэлж улаа, шүүс хэрэглэсэн бол есөөр торгохоор заажээ. Мөн элч хүн тогтоосон журмын дагуу явах үүрэгтэй бөгөөд замаас гарч айл хэсэх, архи уух, улаачтай зүй бусаар харьцахыг хориглосон байна.

XVIII зууны үеийн феодалын төрөөс тухайн үеийн нийгмийн тогтолцоог хууль тогтоох журмаар бататган бэхжүүлэхэд чиглэсэн хууль болох “Халх журам”-д өртөөний тухай асуудал гол суурь эзэлнэ. “Элч улаагаараа хазайх, айлчлах мэт явсан байвал шилдэг сайн хоёр хониор торгох”<sup>23</sup> гэж заасан нь одоогийн ойлголтоор бол албан ажлаар, албаны автомашинаар яваа хүн явах ёстой замаасаа хазайн гарч өөр газраар хувийн хэргээр сэлгүүцэн явахыг хориглосон байх бөгөөд энэ журмыг зөрчсөн байвал хатуу шийтгэдэг байжээ.

Манж нар XVIII зууны тэргүүн хагасаас эхлэн олон замын цэрэгжүүлсэн морин өртөө байгуулсныг нь “Буухиа өртөө” буюу “Алтай замын цэргийн өртөө”, мөн “зүүн, баруун цэргийн өртөөнд одох, ирэх их зам” гэх зэргээр нэрлэж байв<sup>24</sup>.

XVIII зууны сүүл хагаст холбогдох баримтаар Бээжин-Чуулалт хаалга-Их Хүрээний замд 68 өртөө байжээ. Харин XIX зууны эцэс гэхэд өртөөний тоо даруй хоёр дахин нэмэгдсэн байна<sup>25</sup>.

XVIII зууны дундуур монголд өрнөсөн зэвсэгт тэмцлийн үеэр манж нар буухиа өртөөг хамгаалахаар суурь тутам түшмэл 1, цагдаа цэрэг 10-аадыг нэмж байжээ<sup>26</sup>.

Богд хаант Монгол Улсын үед өртөөний талаар нилээд нарийн бодлого явуулж, Нийслэл Хүрээнээс Улиастай, Хиагт, Зүүн хийгээд өмнө зүгт, мөн Улиастай Ховдын хооронд өртөө байгуулжээ. Энэ үеийн өртөө тус бүрт хэрэглэх зардал, хүн хүчийг мөн нарийн тогтоож өгсөн байдаг. Тухайлбал, Нийслэл Хүрээнээс Хиагтын зүг байгуулсан Ногоон толгойн өртөөнөөс Нарийн могойн өртөө хүртэл бүгд 10 өртөө тутам хуяг өрх 8, өрх тутам албаны морь 20, тэмээ 5, шүүс хонь 20, эрээн гэр 1, гэрийн дотор тавилга нь тулга хөлт өрх, хөшиг, ханз нэжгээд, гүйцэд дэвсгэр ба жич, цэмбэн олбог зэргийг бүрдүүлдэг байжээ<sup>27</sup>.

Хожим, 1949 оны 7 дугаар сарын 26-ны өдрийн БНМАУ-ын Улсын Бага Хурлын тэргүүлэгчдийн зарлигаар ардын аж ахуйтныг морин өртөөнөөс чөлөөлж улсын авто болон морин өртөө байгуулсан байна. Морин өртөөг 1960 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдрийн БНМАУ-ын Улсын Бага Хурлын тэргүүлэгчдийн 141 дүгээр зарлигаар татан буулгажээ<sup>28</sup>.

## **ТУСГААР ТОГТНОЛЫН ТӨЛӨӨ ТЭМЦЛИЙН ДАРАА ҮЕИЙН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ**

Өдрийн сайныг үзэн тогтоогоод 1911 оны 12 дугаар сарын 29-ны өдөр Жавзандамба хутагтыг Монгол Улсын хаан ширээнд залж, Монгол Улс байгуулагдсаныг албан ёсоор зарлан тунхаглан, 1924 оны 11 дүгээр сарын 26-ны өдөр үндсэн хуулиа батлан Бүгд Найрамдах засагтай болов.

<sup>23</sup>Жалан-Аажав.С. Халх журам. УБ. 1995. Хууль зүйн яам. х-12

<sup>24</sup>Болдбаатар.Ж. Их Монгол улсын зам харилцаа, өртөө. УБ.2006.х-41

<sup>25</sup>БНМАУ-ын түүх. Дэд боть. 1604-1917. УБ. 1968. х-202

<sup>26</sup>Монголын ард түмний 1911 оны үндэсний эрх чөлөө, тусгаар тогтнолын тэмцэл. Баримт бичгийн эмхтгэл. 1900-1914. УБ. 1982. х-292.

<sup>27</sup>Монгол улсын хууль зүйлийн бичиг. УБ. 1995. х-165

<sup>28</sup>Баярсайхан.Б. Хууль зүйн тайлбар толь. УБ. 2003. х-143



Өргөн уудам газар нутагтай, тархай бутархай нүүдлийн амьдралыг голлодог, хот суурин газар цөөтэй Монгол оронд тээвэр холбоо, зам харилцаа тун хоцрогдмол байлаа. Энэ үед Орос Улс 200 орчим км, Хятад Улс 140 орчим км цардмал зам нэг жилийн хугацаанд ашиглалтад оруулж байв<sup>29</sup>.

Оросын худалдааны төлөөлөгч И.М.Майский 1919-1920 онд Монгол оронд эрдэм шинжилгээний томилолтоор ажилласныхаа дараа “Орчин үеийн Монгол. Автономит Монгол XX зууны гараан дээр” хэмээх номоо Иркутск хотноо хэвлүүлжээ. Уг номонд тэр үеийн зам харилцааны талаар нилээд тодорхой бичиж үлдээсэн байдаг. Майскийн бичиж үлдээснээр монголын зам гэдэг нь орчныхоо ногоон газраас эрс ялгарч тодорсон, тасралтгүй үргэлжлэх дардан зам бус харин зүгээр л нэг тодорхой баримжаа төдий зүйл байсан юмсанж<sup>30</sup>. Тэр үед гүүр гэдэг зүйл Монголд ховор эрдэнэ байсан бөгөөд 1919 онд бүх Монголын хэмжээгээр ердөө 10 гүүртэйгээс 8 нь Өргөө болон түүний ойр орчимд, үлдэж буй хоёрын нэг нь Орхон гол дээгүүр, үргэлжийн засварт байдаг, нөгөө нь Улиастайн Чингэстэйн голд байжээ.

Гол мөрний гармаар гарах үед ачаа ноорох, тэрэг хажуулдах, бараа усанд урсах, хөсөг малаа усанд алдах, хүний амь эрсдэх нь ховор биш хэр нь зам харилцаагаа өчүүхэн ч болов сайжруулах зүгт монголчуудыг юу ч үл хөдөлгөж чадна<sup>31</sup>. Энэ нь тээврийн салбарт хүний ухамсарт оролцоо бараг үгүй “азхүү, хангай дэлхий л мэднэ” гэсэн монголчуудын үзэлтэй Майский холбон үзжээ.

Майский өртөөний албаны талаар өгүүлэхдээ: Хувь хүмүүс Автономит Монголын замаар нэг бол хувийн, эсвэл хөлсний унаагаар зорчино. Хувийн ачаа бараа ч мөн л ийм маягаар тээвэрлэгдэнэ. Харин төрийн, орон нутгийн чанартай хэрэгцээнд өртөөний алба үйлчилнэ. Өртөөгөөр ноёд, түшмэд зорчино. Засгийн албан бичиг дамжина. Мөн төрийн эд хогшил гэх мэтийн зүйлсийг тээвэрлэнэ. Жирийн хүмүүс өртөөний үйлчилгээ эдлэх эрхгүй. Хэрэв эрх бүхий алба хаагчид тал засаж, хахууль өгөх замаар хувь хүн өртөө хэрэглэсэн байвал хууль зөрчсөн тооцож ял тулгана. Гадаадын консулууд сард 30 морь үнэ төлбөргүй ашиглах эрхтэй. Консулын эх орон нэгтнүүд өртөө ашиглахдаа төлбөртэй зөвшөөрөл авах эрхтэй байжээ<sup>32</sup>.

Тодорхой эрх бүхий албан газраас өртөө ашиглах эрхийн “зар” бичиг олгох бөгөөд эзэмшигч зараа өртөөний бошгод үзүүлээд өртөө улаа хэрэглэнэ. Өртөөний улаагаар галзуу юм шиг давхидаг учир хоногт 200 заримдаа түүнээс ч илүү бээр явж амждаг ажээ.

Майский цааш өгүүлэхдээ “Тэрэг явахад эвгүй, чулуутай, хонхор, хазгай, налуу замаар улаа нэхээд давхиад сурчихсан улаач хамаа намаагүй давхина. Ингэж давхиж яваа залуу бүсгүйчүүдийг ч би хоёр нүдээрээ харсан. Тийм турьхан согоонууд ийм уран эв дүй хүч чадал гаргаж чадаж байгааг харахад өөрийн эрхгүй гайхах бахархах хосолно<sup>33</sup>” хэмээн шогширчээ.

Оросын улаан хувьсгалаас зугтааж орж ирсэн Польшийн Ф.Оссендовскийн 1921 онд Монгол нутгаар зорчсон тэмдэглэлд “Ф.Оссендовскийг Заяын шавийн хүрээнээс гарахад Орос Цагаан хааны ахмад Безродный “Саадгүй зорчих бичиг” халаасанд нь хийж өгчээ. Тэр бичгээ өртөөний бошгод үзүүлтэл тэрбээр шууд л дуу

<sup>29</sup>Рифицкий.Г.П. Безопасность дорожного движения в России история и современность. М. Книжный мир. 2005. х-27

<sup>30</sup>И.М.Майский. Орчин үеийн Монгол/Автономит Монгол XX зууны гараан дээр/ УБ. 2005. Хоёр дахь хэвлэл. Х-182

<sup>31</sup>И.М.Майский. Орчин үеийн Монгол/Автономит Монгол XX зууны гараан дээр/ УБ. 2005. Хоёр дахь хэвлэл. х-184, х-186

<sup>32</sup>И.М.Майский. Орчин үеийн Монгол/Автономит Монгол XX зууны гараан дээр/ УБ. 2005. Хоёр дахь хэвлэл. х-191

<sup>33</sup>И.М.Майский. Орчин үеийн Монгол/Автономит Монгол XX зууны гараан дээр/ УБ. 2005. Хоёр дахь хэвлэл. х-192

алдан, дөрвөн улаачийг томилон явуулсан байдаг. Харин Оссендовски замдаа их л ядарч, тухгүй зорчсоноо тэмдэглэн үлдээжээ<sup>34</sup>. Энэхүү тэмдэглэлээс үзэхэд үймээн самуунтай байсан 1920-иод оны үед цагаан оросын эрх бүхий офицер хүртэл уургын улаа хэрэглэх эрх олгож байсан бололтой.

Ф.Оссендовскийн тэмдэглэлд “1921 онд Барон Унгерн Да Хүрээний гудамжийг хогноос нь салгаж халдваргүйжүүлэх тушаал гаргаж, алслагдсан дүүргүүдэд нийтийн тээврийн /тухайн тэмдэглэлд “автобусны хөдөлгөөн” гэж бичигдсэн нь алдаатай байх/ хөдөлгөөнийг зохион байгуулж байсан<sup>35</sup> тухай бичиж үлдээжээ.

Автономит Монголд аян замын тээвэрт адуу, үхэр, тэмээ гэсэн гурван төрлийн мал адгуусыг хэрэглэх бөгөөд зун намрын улиралд адуу, үхэр, сарлаг хайнагийг, өвлийн улиралд бол тэмээг голдуу ашиглаж байжээ.

Майскийн өгүүлснээр барагцаалбал 1910 оноос Монгол Улсад автомашин үзэгдэх болж, 1913 оноос экспедицийн автомашинууд орж ирэн, улмаар хувь хүмүүс ч автомашинтай болж байв. Энэ үед европын автомашинууд хятадаар дамжин цувах болсон ба 1918 онд Хаалган-Өргөөгийн замд автотээврийн тогтмол харилцааг зохион байгуулж уг харилцаанд Орос, Америкуудаас гадна Хятадууд оролцож байжээ. Энэ замд зөвхөн зорчигч тээвэр явагддаг байсан бөгөөд автомашины аялал 6-7 өдөр үргэлжилдэг байв. Энэ үед Оросууд, Хятадууд төдийгүй Монголчууд хүртэл автомашинаар явах нь ховор биш болжээ. Богд гэгээн ч тийм “тоглоомтой” болсон боловч түүнийгээ унаж явах нь харин ховор харагдана<sup>36</sup> хэмээн дурсан бичжээ.

“Автономит Монголд автомашины ашиглалт хөгжих өргөн ирээдүй байгаа нь эргэлзээгүй. Учир нь тус орны байр зүйн нөхцөл тээврийн хэрэгслийн энэ төрөл хөгжихөд том түлхэц болж байгаа юм” хэмээн Майский сайнаар зөгнөжээ.

1940-өөд он хүртэл нийслэлийн оршин суугч, авто хөсгийн аль алины тоо цөөн, хөдөлгөөн бага, Яармагийн чиглэлд зассан шороон замаас өөр шулуун дардан зам байхгүй, хотын гудамжууд нарийн бөгөөд мухар, тахир, бөглүү, харанхуй, дулааны цагт шавар шалбааг, хүйтний улиралд цас мөс, халтиргаагаар дүүрэн, автомашин дуртай газраараа чөлөөтэй сэлгүүцэн явдаг байжээ<sup>37</sup>.

Харин Монгол Улсад асфальт, бетон заводыг 1958 онд Улаанбаатар хотноо ЗХУ-ын тусламжтайгаар барьж ашиглалтад оруулснаар засмал зам барих эхлэл тавигдаж, Улаанбаатар хотын зарим гудамж болон Буянт-Ухаагийн онгоцны буудал хүртэл асфальт замыг барьжээ<sup>38</sup>.

Хорьдугаар зууны эхэн үеэс Монгол оронд анхны автомашин орж ирсэн бөгөөд тэр үед Орос, Хятадаар дамжин наймаа эрхэлдэг Орос, Хятад, Европ, Америкийн пүүс, хоршоонууд цөөн тооны автомашинаар Хиагт-Их хүрээ-Чуулалт хаалга гэсэн маршрутаар тээвэр хийж байжээ<sup>39</sup>.

Орос, Хятад, Герман, Англи, Америкийн пүүсүүд өөр өөрсдийн замын хөдөлгөөний дүрмийг баримтлах, зарим нэгээрээ нийлж зөвшилцлийн дагуу

<sup>34</sup>Оссендовски.Ф. Монгол орон: Хүн, араатан, бурхад. УБ. НЭГКО. 2006. х-183

<sup>35</sup>Оссендовски.Ф. Монгол орон: Хүн, араатан, бурхад. УБ. НЭГКО. 2006. х-213

<sup>36</sup>И.М.Майский. Орчин үеийн Монгол./Автономит Монгол XX зууны гараан дээр/ УБ. 2005. Хоёр дахь хэвлэл. х-194

<sup>37</sup>Даш.Т, Гончигсайхан.Ч, Баттулга.Б. Замын цагдаагийн албаны түүхэн тойм. УБ. 2006. х-11

<sup>38</sup>Даш.Т, Гончигсайхан.Ч, Баттулга.Б. Замын цагдаагийн албаны түүхэн тойм. УБ. 2006. х-17

<sup>39</sup>Даш.Т, Баттулга.Б. Монгол улсад Замын хөдөлгөөний дүрэм батлагдаж хэрэгжсэний 75 жилийн ойд зориулсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төлөө” онол практикийн бага хурлын материал. УБ. ЗЦГ. 2000. х-3



хөдөлгөөний зохицуулалт хийх оролдлогуудыг хийхийн зэрэгцээгээр замын хөдөлгөөнийг зохицуулах дүрэм журам зайлшгүй шаардлагатай байгааг илэрхийлэх болов<sup>40</sup>.

Энэ үед зам тээврийн осол нэг хоёроор барахгүй нэлээд хэдээр бүртгэгдэж байв. Тухайлбал 1923 онд хятадын пүүсийн жолооч Бронштейн гэгч согтуугаар машин жолоодож яваад цэрэг Дамчааг дайрч амь насыг нь бүрэлгэсэн<sup>41</sup>, 1925 онд хятад Далайн пүүсийн жолооч Ты Юань Күй Маймаа хотын зүүн өмнө гудамжинд машинтай давхиж явахдаа хашааны гадна тоглож байсан П.Долгорсүрэн гэгч охиныг дайрч амь насыг нь хохироож байсан хэрэг<sup>42</sup> гарч байжээ.

1925 оны 7 дугаар сарын 29-ний өдрийн Засгийн газрын 88 тоот бичигт “Орос центрсоюз хэмээх хоршоо, Шавь яамны хоёр тэрэг мөргөлдсөний буруу зөвийг Уурын тэргийг товчлон эрхлэх газрын дарга оролцон шийдвэрлэж, энэ осол Шавь яамны жолооч Загдын буруу”<sup>43</sup> хэмээн үзсэн эх сурвалж байдаг боловч ямар аргачлал ашиглаж, хэрхэн яаж тогтоож байсан нь тодорхойгүй. Бодож бодож “миний бодлоор чиний буруу байнаа” гээд баруун гар талдаа байгаа Загдыг заачихсан гэдэг.

1925 оны 04 дүгээр сарын 03-ны өдөр Ардын засгийн газар хурлын олон гишүүд хуралдаж, зөвлөлдөн тогтсон 11 дүгээр хурлын бичгийн 9 дүгээр зүйлд “...Цэргийн яамны уурын тэрэгний жолооч орос Сычиков нь хүн олноор үймсэн зээлийн газар хамаа бусаар хурдлан давхиж, Доржготовыг бэртээсэн тул Сычиковыг 6 сар гянданаа хорьж, Доржготовт янчаан 500-г гаргуулж, олгуулахаар Шүүх явдлын яамнаас шийтгэн ирүүлснийг батлан тогтоов” гэжээ. Тухайн үед Шүүх яам аливаа осол хэргийг шийдвэрлэхийн тулд баримтлах ямар ч хууль эрхийн акт байхгүйг үндэслэн ямар нэг хэм хэмжээ тогтоох шаардлага байгааг тэмдэглэж байжээ<sup>44</sup>.

Гэхдээ Монгол оронд автомашин бий болсноор л зам тээврийн осол гараад эхэлсэн гэж үзвэл алдаатай болно. И.М.Майскийн бичиж үлдээснээр XIX зууны сүүлчээр /Майскийн номонд одоогоос 25-30 жилийн өмнө гэж бичсэн буй/ нийслэл хот Өргөөний гудамжинд бие засч байсан монгол эмэгтэйг Оросын консулын сүйх тэрэг дайрчээ. Гадаад Монголын тухайн үеийн эрх баригчид ихэд зэвүүцэн консул Шишмаревт нот бичиг хүргүүлээд, дипломат яриа нэлээд хэдэн удаа хийсний дүнд Оросын дипломатуудын унаа хөсөг тусгай замаар явж байх үүрэг хүлээж, харин Монголын нийслэлийн иргэд тухайн зам дээр “бие засахгүй” гэсэн амлалт өгснөөр хоёр улсын харилцаанд гарсан “сэв” арилжээ<sup>45</sup>.

Монгол Улсад авто хөсөг өсөн нэмэгдэж, тэдгээр нь гудамж замаар эмх замбараагүй явж байгаа тухай асуудлыг Ардын засгийн газрын 1924 оны 2 дугаар сарын 15-ны өдрийн 6 дугаар хурлаар авч хэлэлцэн “Уурын тэргийг товчлон эрхлэх” газрыг байгуулах, цахилгаан тэргийг хэрхэн явуулах дүрэм журам боловсруулах тусгай комиссыг томилжээ. Комиссын бүрэлдэхүүнд засгийн газрын жинхэнэ орлогч С.Данзан /Монголын анхны хувийн автомашинтан, хувьдаа хэд хэдэн автомашин,

<sup>40</sup> Даш.Т, Баттулга.Б. Монгол улсад Замын хөдөлгөөний дүрэм батлагдаж хэрэгжсэний 75 жилийн ойд зориулсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төлөө” онол практикийн бага хурлын материал. УБ. ЗЦГ. 2000. х-4

<sup>41</sup> УТТ архив. Ф-1 Т-1 1хн-300 х-50.

<sup>42</sup> УТТ архив. Ф-1 Т-1 2хн-30 х-23.

<sup>43</sup> УТТ архив. Ф-1 Т-1 2хн-30 х-24.

<sup>44</sup> Даш.Т, Баттулга.Б. Монгол улсад Замын хөдөлгөөний дүрэм батлагдаж хэрэгжсэний 75 жилийн ойд зориулсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төлөө” онол практикийн бага хурлын материал. УБ. ЗЦГ. 2000. х-4

<sup>45</sup> И.М.Майский. Орчин үеийн Монгол./Автономит Монгол XX зууны гараан дээр/ УБ. 2005. Хоёр дахь хэвлэл.х-51

мотоцикл эзэмшдэг байсан/, нарийн бичгийн дарга Ж.Баваасан, Гадаад яамны эрхэлсэн түшмэл С.Довчин нар багтсан байна<sup>46</sup>.

Товчлон эрхлэх газрыг байгуулах, цахилгаан тэргүүдийг хэрхэн явуулах дүрэм журмыг хянан тогтоолгох явдлыг Гадаад яаманд даалгасан нь дүрэм журам боловсруулахдаа гадаад улсын ялангуяа Оросын дүрэм журмыг харж, харьцуулж, монгол хувилбараа гаргах гэж оролдож байсантай холбоотой байж болох юм.

Ингээд **1925 оны 05 дугаар сарын 22-ны өдөр** Засгийн газрын хурлын олон гишүүд хуралдаж, зөвлөлдөн тогтоосон 18 дугаар хурлын бичгийн нэгдүгээрт... Шүүх явдлын яамнаас “Аливаа гал усны уурын хүчээр явах тэрэг зэргийг БНМАУ-ын хязгаарын дотор хэрхэн хэрэглэхийн түр дүрэм”-ийг 21 зүйл төлөвлөн тогтоож тус тусын шүүн таслах хуралд оруулж, хянан хэлэлцүүлсэн учрыг гаргаж тогтооно уу хэмээн дүрмийн эхийг хүргүүлэн ирсэн хэргийг хэлэлцээд бага хэмжээний засвар хийж батлан тогтоожээ<sup>47</sup>” хэмээсэн байдаг.

Хөөрхий С.Данзан, Ж.Баваасан хоёр ч хөдөлмөрийнхөө үр дүнг үзэж чадалгүй ертөнцийн мөнх бусыг үзүүлэв. /С.Данзан, Ж.Баваасан нар МАН-ын III их хурлын үед Шар хадны өвөрт хамт буудуулан хороогдсон/. С.Довчин ч хожим нь мөн л хэлмэгдэн хөнөөгджээ.



Солийн Данзан



Санжийн Довчин



Жадамбын Баваасан

Ийнхүү Монгол Улс анхны албан ёсны Замын хөдөлгөөний дүрэмтэй болоод 98 дахь жилтэйгээ золгож байна.

Энэхүү дүрэм мөрдөгдөж эхлэх үед АНУ, Герман улсад үйлдвэрлэсэн суудлын болон бага даацын Американ люкс, Шевролет, Форд, Бьюк маркийн 20 хүрэхгүй автомашинтай, Богд Жавзандамбын гарын жолооч Дондовцэрэн нарын цөөн тооны монгол жолоочтой байжээ.

Хүрээ хөдөөгийн хооронд атан тэмээ, амбан шараар тээврийн голыг нугалж байв<sup>48</sup>. 1924 онд Улаанбаатар Өндөрхааны чиглэлд үйлчилдэг 6 автомашин бүхий

<sup>46</sup> Даш.Т, Баттулга.Б. Монгол улсад Замын хөдөлгөөний дүрэм батлагдаж хэрэгжсэний 75 жилийн ойд зориулсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төлөө” онол практикийн бага хурлын материал. УБ. ЗЦГ. 2000. х-7

<sup>47</sup> УТТ архив. Ф-1 Т-1 2хн-303 х-86.

<sup>48</sup> Даш.Т, Баттулга.Б. Монгол улсад Замын хөдөлгөөний дүрэм батлагдаж хэрэгжсэний 75 жилийн ойд зориулсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төлөө” онол практикийн бага хурлын материал. УБ. ЗЦГ. 2000. х-5

шуудангийн салбар, 1925 онд манай улсын анхны авто тээврийн байгууллага болох “Монгол тээх нэвтрүүлэх газар”-ыг 7 автомашинтайгаар Аж Ахуйн Яамны харъяанд байгуулсан байна<sup>49</sup>.

1925 оны 1 дүгээр сарын 23-ны өдрийн Ардын Засгийн газрын III хурлаас авто тээврийн ашиглалтыг сайжруулах үүднээс “Уурын тэргийг товчлон эрхлэх газар”-ыг байгуулан хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах ажлыг Дотоодын хамгаалах газарт хариуцуулан үлдээхээр тогтоосон байна.

Дотоодыг хамгаалах газрын даргын 1926 оны 12 дугаар сарын 2-ны өдрийн 33 дугаар тушаал гарч, автомашины тоо бүртгэл хөтлөх, жолоодох эрхийн үнэмлэх олгох үйл ажиллагаанд хяналт тавих ажлыг эхлүүлж байжээ<sup>50</sup>.

1936 оны 6 дугаар сарын 13-ны өдөр Ардын сайд нарын зөвлөлийн 30 дугаар тогтоолоор уурын тэрэг ашиглах, тоо бүртгэл хөтлөх, жолооч нарын сахилга бат, үйл ажиллагаанд хяналт тавих асуудлыг эрхлэх үүргийг Цагдан сэргийлэх байгууллагад хариуцуулж, “Уурын тэрэгний шалган байцаах хэлтэс” байгуулах шийдвэр гаргаснаар<sup>51</sup> өнөөгийн Замын цагдаагийн суурь тавигджээ.

Эхэн үедээ замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудал нь зөвхөн нэг байгууллагын үүрэг мэт ойлгогдож байсан нь том андуурал байсан. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал нь Хүн-Тээврийн хэрэгсэл- Зам-Орчин гэсэн өөр хоорондоо уялдаа холбоо бүхий элементүүдээс хамаарах тул бодлого боловсруулагч төрийн түшээд, зам, барилга, тээврийн хэрэгслийг төсөллөж, төлөвлөж буй инженер, барилга барьж, автомашин засварлаж буй ажилчин, хөдөлгөөнд оролцож буй явган зорчигч хүртэл аюулгүй байдалд ихээхэн нөлөөтэй гэдгийг зам түгжирч эхэлсэн 2000-аад оноос ойлгож эхэлсэн юм.

---o0o---

<sup>49</sup>Намжим.Т, Ёндонсүрэн.Д. Монгол Улсын зам тээвэр. УБ.2005. х-96

<sup>50</sup>Даш.Т, Гончигсайхан.Ч, Баттулга.Б. Замын цагдаагийн албаны түүхэн тойм. УБ. 2006. х-9

<sup>51</sup>Даш.Т, Гончигсайхан.Ч, Баттулга.Б. Замын цагдаагийн албаны түүхэн тойм. УБ. 2006. х-10