

УДК 327(517.3:430)

DOI: 10.18101/978-5-9793-1431-0-280-287

**МОНГОЛЬСКО-ГЕРМАНСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В 1926–1931 гг.**

© Будбаяр Ишгэн

начальник отдела планирования политики и отдела управления,
Монгольский национальный исторический музей
Монголия, г. Улан-Батор
Email: budbayart@gmail.com

Создание национальной торговли, промышленности, банковской и финансовой системы и развитие внешней торговли были основой независимости и дальнейшего развития общества в Монголии. Политика правительства Монголии заключалась в том, чтобы направить коммерческого представителя в Германию для приобретения заводского оборудования, необходимого для Монголии, и заручиться поддержкой немецких инженеров и техников. Германия не смогла отказаться от официальных отношений с Монголией из-за своего статуса на международной арене, что положительно сказалось на развитии взаимовыгодных интересов, в Монголию был направлен коммерческий представитель одного из заводов в Берлине. Благоприятные монгольско-германские отношения положительно были оценены даже со стороны Советского Союза.

Ключевые слова: монгольско-германское сотрудничество; промышленность; Монголия.

MONGOLIAN-GERMANY COOPERATION
IN THE FIELD OF INDUSTRY IN 1926-1931

Budbayar Ishgen

Head of Policy Planning and Management Department
National Museum of Mongolia
Mongolia, Ulaanbaatar
E-mail: budbayart@gmail.com

Building of national trade, industry, banking and financial system and develop foreign trade was the basis for the independence and further development of society in Mongolia even which was one of the problem. The Mongolian government policy focused on to send a commercial representative to Germany and buy factory equipment necessary needed for Mongolia and establish factory support of German engineers and technicians. Although Germany was unable to give up official relations and with Mongolia due to it's status and it has been a positive result for sending commercial representative establishing a factory in Berlin. On the one hand, Mongolia and Germany mutual interest has been favorable, even one of the main support was the Soviet Union has been able to positively respond for the situation at that time.

Keywords: Mongolian-German cooperation; industry; Mongolia.

Народное правительство Монголии считало, что создание и развитие национальной промышленности является важным способом укрепления политической

и экономической независимости страны и преодоления ее технической и экономической отсталости. Но для этого не хватало технологического опыта, достаточных финансовых ресурсов и собственных инженеров. Поэтому руководство Монголии придавало большое значение интенсивному сотрудничеству с Германией в области промышленности для будущего развития Монголии. В прессе Германии также сообщалось: «Ведущие государственные деятели Монголии неоднократно выражали свою дружбу и восхищение Германией и приглашали все больше немецких компаний в Монголию, призывали создать в Монголии фабрики и заводы с помощью Германии. Народное правительство Монголии с помощью Германии и Советского Союза в первую очередь решило восстановить электростанцию, типографию, металлургический завод, кирпичный завод, фабрику по производству ткани, химическую лабораторию и транспортную компанию.

27 июня 1924 г. был создан Монгольский торгово-промышленный банк, который являлся совместным (по 50% акций) предприятием Монголии и Советского Союза. Важнейшей задачей этого банка было создание национальной валюты. В декабре 1925 г. по приказу ЦК Монгольской Народной Революционной партии национальная валюта тугрик была введена в оборот. С 1929 г. тугрик используется в качестве единственной валюты. Второй основной задачей было финансирование национальной торговли и промышленности. Для стимулирования экспорта и импорта банк выдал ссуды на шесть миллионов тугриков. Кроме того, он поддержал строительство домов, фабрик, заводов и способствовал развитию угольных шахт возле Улан-Батора, прядильной фабрики, а также производства кирпича и кожи [1].

Другие формы сотрудничества между двумя странами включали закупку немецких технологий и работу немецких специалистов в качестве консультантов в Монголии, а также обучение молодых монголов в Германии по некоторым насущным специальностям. Представители Министерства хозяйства Монголии Цэрэндорж Дашсампилон и С. Хурлат заключили контракт на размещение (крупных) европейских инженеров и специалистов в Монголии. В частности, это были дипломированный горный инженер Берлина Фриц Вайске, инженер вагонов Карл Шварце, автоинженер Дегион Монтетон, инженер Альфред Бергер, дизайнер из Дрездена Альфонс Байнлих, слесарь Ричард Меллер, швейцарские инженеры — строитель Карл Геринг и металлург Свен Эдуард Линдблум¹.

Министерство хозяйства Монголии в контракте, заключенном со инженерами и специалистами, обязалось своевременно выплачивать ежемесячную зарплату 500 мексиканских долларов для инженеров и 225 мексиканских долларов для специалистов, предоставить бесплатное жилье, возместить расходы за поездку в обе стороны, оказывать бесплатную медицинскую помощь, обеспечить защиту личного имущества инженеров и специалистов. Немецкие инженеры и специалисты взяли на себя следующие общие обязательства: соблюдать (соответствующие) законы Монгольской Народной Республики, бережно обращаться с государственным имуществом, предоставляемым им для производства, быть ответ-

¹ BArch, R 9208/2360, с. 148.

ственным за их безопасность и обслуживание оборудования при их монтаже, делиться своими знаниями и опытом в работе, не иметь политических взаимоотношений и контактов с иностранными организациями и лицами, не брать на себя обязательство быть представителем любой иностранной компании и предприятия, находящихся в Монголии, поехать в Улан-Батор не позднее, чем через две недели после получения суммы, причитающейся по контракту¹.

Был также индивидуальный подход к каждому специалисту².

1. Участие специалистов в строительстве новых заводов и мастерских, а также в сборке и монтаже действующего оборудования: был заключен контракт с господином Линдблумом — «первоначальная установка электропечи и общее руководство соответствующими текущими работами». Господин К. Геринг заключил контракт на «установку печи и всех машин и оборудования для кирпичного завода», задачи господина Байнлиха, согласно контракту, «включали первоначальную организацию лесопилки и деревообрабатывающего цеха, а также монтаж (сборку) всех машин», «верстаки и другое оборудование фабрики и цеха, чтобы оба работали».

2. Специалисты несли ответственность за техническое руководство в компании и мастерских, где они работают. Таким образом, контракт с господином Линдблумом включал «научно-техническое управление химико-технической лабораторией», контракт с господином Монтетоном — «ответственность за гараж министерства экономики, автомобили и тракторы из Германии и других стран и техническую исправность».

3. Проведение испытательных работ по конкретному техническому направлению на основании заказа министерства хозяйства. Таким образом, господин Линдблум взял на себя обязательство «проводить научно-технический анализ в металлургии, горнодобывающей промышленности, сельском хозяйстве, кожевенном и красильном производстве». У Карла Геринга было обязательство «создать план строительства цементного завода и проведения физико-химического исследования». Вайске обязался «подготовить специальную программу и инструкции для проведения геологических и горных исследований, а также проводить такие исследования в сельской местности и исследовать их в лаборатории, обрабатывать собранные материалы в ходе исследования с научной точки зрения, составлять отчеты, геологические карты и чертежи, собирать редкие минералы для соответствующего музейного отдела, подготовить экономико-технические отчеты, бюджеты и планы, связанные с повышением эффективности горнодобывающей промышленности Монголии, а также сметы и проекты для строительства новых предприятий».

4. Проводить обучение монгольских сотрудников по своей квалификации, а также учить научную теорию и ее применение на практике. По словам господина Линдблума, в его задачи входит «теоретическое и практическое преподавание химии и смежных наук в монгольской технической школе и подготовка работников — местных жителей».

¹ BArch, R 9208/2360, с. 149.

² BArch, R 9208/2361, с. 299.

Европейские инженеры и специалисты приехали в Улан-Батор в течение двух недель после подписания контракта. Альфонс Байнлих, например, подписал контракт в 8 апреля 1926 г. Письмо Фрица Вайскеса показывает, что группа прибыла в Москву в 1 мая 1926 г. *«Остальные джентльмены... тем временем отправились в Ургу. Я уехал с мистером Хурлатом и его невестой через неделю. Во время поездки я путешествовал в купе "International Sleeper", которое был достаточно чистым. Верхне-Удинск — последняя железнодорожная станция. Из Верхне-Удинска до Усть-Кяхты по Selenge реке мы путешествовали чистым и ухоженным пароходом. Остальные джентльмены оставили автомашину в Верхне-Удинске, так как на момент их прибытия условия на реке были неблагоприятными. <...> Из Усть-Кяхты ехали на машине в Троицкосавск, российскую пограничную станцию, где мы сдаем машину. <...> В сильно загруженной машине "Dodge" мы приехали в Ургу за полтора дня»¹.*

Европейские инженеры и специалисты приехали в Монголию летом 1926 г. Осенью 1926 г. фабрика, где Вайске должен был начать свою работу, еще находилась в процессе строительства, и заказанные машины не прибыли в Улан-Батор. Вайске пишет: *«Другие джентльмены до сих пор не могли развивать какую-либо дальнейшую деятельность, так как заказанные машины еще не прибыли сюда. Некоторые из машин находились в порту в Владивостоке в течение нескольких месяцев, а некоторые из них уже прибыли в Верхне-Удинск, откуда господин фон Монтетон привез [их в Монголию]. Каких-либо договоренностей по размещению машин еще не было сделано. Он не смог подать заявку на необходимые средства для строительства мастерских. Так что начать строительство можно только весной следующего года. Через несколько недель после нашего прибытия сюда прибыл шведский химик Линдблум, который также не может начать свою работу, потому что лаборатория еще не прибыла сюда. Кроме того, мое научное оборудование еще не прибыло, поэтому мне пришлось использовать самые примитивные орудий труда»².*

Из сообщений Министерства хозяйства за 1929 г. видно, что хотя в 1926 г. были начаты работы по строительству завода по обработке железа, дерева и кирпича, они были завершены в 1929 г. и переданы по назначению. Строительство большинства хозяйств было завершено в 1929 г. 28 июня 1927 г. под руководством инженера-тренера Карла Шварце, дизайнера Альфонса Байнлиха и инженера-металлурга Свена Эдуарда Линдблума был введен в эксплуатацию металлургический завод. Этот завод, построенный по немецким технологиям, имел помимо прочего отделение по производству электрических печей, расплаву чугуна, лесопильный завод и деревообрабатывающую мастерскую. На заводе ежедневно производили изделия из дерева и железа, а также делали ремонт автомобильных двигателей и других деталей. Из документа видно, что оборудование для этого завода было поставлено из Китая немцем Вильгельмом Дорном [2].

В сентябре 1929 г. инженер из Швейцарии Карл Геринг передал кирпичный завод Министерству хозяйства Монголии. Под его руководством работал госпо-

¹ ВArch, R 9208/2361, с. 299–300.

² Там же, с. 305.

дин Рюгер — мастер кирпичного завода. Все оборудование, включая систему наземного транспорта, измерительную машину, смеситель, машину для резки кирпича, печатную машину, машину для производства плитки и 25 формовочных машин, было приобретено у немецкой компании «Karl Händel & Sons» из Вюртемберга.

Монголы имели давнюю традицию печатания книг, но типография была основана в 1913 г. при правительстве Богдо-хана. Народное правительство дало типографии подходящее здание, оборудовало современной техникой и таким образом повысило ее эффективность. Например, немецкие машины от 1926 г. были заказаны в шанхайском офисе «Сименс Китай» и доставлены компанией «Wostwag» в 1927 г.¹ По проекту немецкого инженера-строителя Дебеля и русского инженера-строителя Барановского это здание типографии (Монгол Пресс) было расширено до двух этажей в 1929 г. В 1928 г. немецкий инженер Барток вместе с приглашенными четырьмя китайскими рабочими из Шанхая провел работу по увеличению мощностей типографии и обучал монгольских рабочих.

Фабрика по производству ткани была основана в 1926 г. под руководством немецкого инженера Альфреда Бергера. В конце августа 1926 г. он приехал в Монголию со своей женой и проработал там до сентября 1929 г. В 1927 г. он выехал в Россию за недостающим оборудованием для завода². В 1928 г. по его указанию в Германии были закуплены различные ткацкие машины и другое оборудование.

В 1917 г. немецкая компания «Koda» привезла из Тяньжина первую монгольскую электростанцию и установила ее в Нийслэл Хурее [3]. После Народно-демократической революции народное правительство с большим трудом смогло ввести в эксплуатацию вторую электростанцию мощностью 120 квт. Работой руководил венгерский инженер-электрик Джозеф Гелета. В письме № 728 от 30 мая 1925 г. в Центральный совет Монгольского центрального кооператива Д. Гелета пишет о приобретении измерительных приборов, электрошкафов, кабелей, сосудов и предохранителей в той же компании «Koda» и посылает запрос об их оплате [4]. За это время в Улан-Баторе было построено много новых зданий, поэтому необходимо было срочно расширить и обновить производство электроэнергии. С этой целью правительство Монголии подписало контракт с немецкой компанией «АЕГ» в Улан-Баторе и приобрело электростанцию мощностью 500 квт за 75 000 долларов США. Монгольское представительство в Москве по поручению правительства организовало работу по получению необходимых разрешений для перевозки по территории СССР и пересечения границы, сообщив об этом Министерству иностранных дел Монголии и торговому представителю в Берлине³. Все заказанное оборудование прибыло в Монголию в 1930 г.: две печи, изготовленные в Тегельверке в 1928 г., которые производили 350–400 °С тепла и двенадцать тонн пара в час, паровой двигатель, сделанный в Англии, предназначенный для использования на судах, и два генератора от

¹ Номын ууган орд 1972, с. 49.

² Архивы Министерства иностранных дел Монголии. Ф. 6. Оп. 4.

³ Там же.

«Siemens Schukert», каждый мощностью 250 кВт и трехфазной мощностью 525 вольт. Сборка этого завода в Монголии была завершена под руководством некоего господина Вера, который прибыл в Улан-Батор 19 июля 1930 г. В августе 1931 г. электростанция была испытана, откалибрована и введена в эксплуатацию.

В 1920-х гг. автомобильные перевозки в Монголию осуществлялись американскими и немецкими компаниями и частными лицами. В 1925 г. была основана первая монгольская транспортная компания. В Германии было закуплено 230 цистерн, каждая вместимостью от 14 до 15 тонн, были установлены первые заправочные станции. Автомобили, запчасти и топливо поставлялись в основном «Германо-Монгольской торговой компанией» и «Wostwag». Тем не менее некоторые частные лица также были активны в этой отрасли. Например, гражданин Германии Вильгельм Дорн поставил «Монгольской транспортной компании» запасные части [5]. В 1930 г. акционерное общество «Монгол Транс» решило создать комиссию с компанией «Мерседес Бенц», которая должна была проверить, подходят ли их автомобили для использования в Монголии. Для этого представитель «Мерседес-Бенц» автомобильный инженер Карл Швайгер в октябре 1930 г. прибывает в Монголию¹. В. Борнхорст также сообщил 15 декабря 1930 года: *«Карл Швайгер, автомобильный инженер, приехал осенью в Ургу, чтобы проверить, подошел ли автомобиль Мерседес-Бенц для “Монгол транс”. Также он планирует вернуться в Германию к концу этого года»*². Это был очень важный момент в развитии транспорта в Монголии. Импорт автомобилей был государственной монополией, и решался вопрос, какой тип автомобилей выбрать: немецкий или американский.

В 1926 г. немецкая транспортная ассоциация и компания «Люфтганза» обратились в МИД Монголии за разрешением провести специальный рейс (через территорию Монголии) через посольство Монголии в Москве для исследования воздушного маршрута Берлин — Москва — Улан-Батор — Пекин. Два представителя «Люфтганзы» Эрвин Шульц и Габриэль Надеждин отправились в Монголию в июле 1926 г., чтобы обсудить возможное сотрудничество с представителями правительства Монголии. Монгольская сторона рассмотрела этот вопрос и, наконец, одобрила этот полет³. К сожалению, в 2 июля 1931 г. самолет немецко-китайской компании «Евразия» (модель L5 изготовлена в 1929 г.) был сбит монгольскими пограничниками вблизи монгольско-китайской границы на озере Буйр. Летчики были арестованы. Газета «Франкфуртер цайтунг» от 9 июля 1931 г. сообщила следующее: «Почтовому авиалайнеру “Нанжин-Берлин” пришлось совершить вынужденную посадку из-за непогоды, он был захвачен монгольскими пограничниками. Судьба двух немецких пилотов неизвестна»⁴. Самолет представлял собой «Юнкерс-33» с семью посадочными местами. За это время

¹ Архивы Министерства иностранных дел Монголии. Ф. 6. Оп. 6.

² ВArch, R 9208/2361, с. 4.

³ Архивы Министерства иностранных дел Монголии. Ф. 6. Оп. 4.

⁴ Государственная библиотека Берлина, Frankfurter Zeitung. 1931. 9 июль.

немецкая авиакомпания «Люфтганза» провела испытания следующих трех маршрутов полета между Берлином и Шанхаем¹:

1. Шанхай — Берлин; через Нанкин, Тяньцзинь, Пекин, Маньчжурию и Сибирь.
2. Шанхай — Берлин; через Нанкин, Тяньцзинь, Пекин, Кулун и Сибирь.
3. Шанхай — Берлин; через Нанкин, Синьцзян, Кансу и Сибирь.

Второй маршрут проходил по короткому участку на монгольской территории у озера Буйр, разрешение на полет не было получено. Два немецких пилота были арестованы как шпионы, и фотографии монгольских военных объектов (найденные на них) были приведены в качестве доказательств. Один из пилотов Отто Кёльбер был оправдан по причине ранения, но 6 августа 1931 г. капитан Йоханнес Х. Ратье был приговорен к пяти годам тюрьмы². Правительство Германии неоднократно обращалось в посольство Монголии в Москве и к представителю России в Монголии А. Я. Охтину с требованием освободить пилотов и их самолет. Джерард М. Фритерс писал: *«Немецкие власти не переставая пытались добиться этого (освобождения двух пилотов). Однако их усилия столкнулись с большими трудностями, главным образом из-за сложных политических условий во Внешней Монголии. По-видимому, освобождение было наконец достигнуто благодаря официальным действиям Германии в Москве»* [6].

Дипломатические усилия Германии успешно разрешились. Правительство Монголии 4 сентября 1930 г. оправдало пилотов. Чтобы избежать других подобных случаев, «Люфтганза» подала письменное заявление в монгольское представительство в Москве на право пролетного полета. Из письма представительства Монголии в Москве к МИД Монголии от 28 ноября 1931 г. № 434: *«немецко-китайский кооператив осуществляет полеты между Маньчжурией и Шанхаем. Центральный совет «Люфтганза» просит правительство Монголии выдать разрешение на перелет через юго-восточную Монголию по маршруту Маньчжурия — Шанхай. Если полет будет разрешен, рейсы будут выполняться только гражданами Германии, будут соблюдаться все правила, касающиеся маршрута, остановок и т. д.»*³. Однако правительство Монголии предоставило это право только в 1935 г.⁴

Правительство Монголии с помощью немецких специалистов срочно создало необходимые объекты, таких как электростанция, типография, металлургический завод, кирпичный завод, фабрика по производству ткани, химическая лаборатория и транспортная компания. Это стало началом строительства монгольской промышленности, на всех этих заводах использовались немецкие станки и технологии. Сотрудничество с Германией позволило Монголии использовать лучшие и новейшие технологии того время и провести свою политику экономической самостоятельности. Однако под давлением СССР все немецкие специали-

¹ Jahrbuch der Deutschen Lufthansa. 1931. № 32. С. 23.

² Центральный архив истории Монголии. Ф. 284. Оп. 1. Ед. хр. 496. С. 13.

³ Архивы Министерства иностранных дел Монголии. Ф. 6. Оп. 6.

⁴ Журнал ассоциации немецких инженеров [Zeitschrift des Vereins Ingenieure]. 1935. С. 1308.

сты, работавшие по приглашению правительства Монголии, были отправлены на родину в 1929-м и 1930-м годах.

Литература

1. Strong A. L. China-Reise: mit Borodin durch China und die Mongolei. Berlin, 1930. С. 204.
2. Төрдалай Р. Монголия-германские вопросы торгово-экономических отношений (1921–1938) // Германия: исследования и информация. 2004. № 2. С. 43.
3. Намсрай Я. Некоторые материалы, связанные с историей монгольской электроэнергетики. Улаанбаатар, 1997. С. 72.
4. Forbath, Ladislaus, Die neue Mongolei (Nach Joseph Geleta`s Tagesbuch). Berlin, 1936. С. 105.
5. Намжим Т. Монгольское хозяйство и экономика. Улаанбаатар, 2000. С. 52.
6. Friters Gerard M. Outer Mongolia and its International Position. The Johns Hopkins Press, Baltimore, 1949. С. 271.