

АЯНЧИДЫН АМЬДРАЛЫН* ТҮҮХЭЭС*

Б. ШИРЭНДЭВ
Академич

Эрт дээр цагаас эхлэн Ардын хувьсгал ялах хүртэл тус орон дотор, түүнээс гадагш Хятад, Оросын хотууд руу ачаа барааг гагцхүү ердийн хөсгөөр тээвэрлэж иржээ. Ердийн хөсөгт адуу, үхэр (шар) тэмээг эдэлдэг байв. Адуу, үхрээр голдуу намар, зуны цагт 50—300 орчим километрийн зайд ачаа бараа тээдэг байв. Гэхдээ монголчууд морийг голдуу уналганд хэрэглэж ирсэн. Адууг алс ойрын өртөө улааны албанд унаж эдлэж байлаа. Моринд 65—80 орчим килограммын бага зэрэг ачаа тээдэг, харин хот, хүрээ хийд болон ноёд, баяд адууг ачааны ба суудлын тэргэнд хөллөж байжээ.

Оросын газар зүйч, жуулчин М. В. Певцов-Завханы Нарванчин хутагт битүү бүрхүүлтэй морин жуузанд сууж, олон лам дагуулан Увс хязгаар руу аялаж явсныг үзсэн гэж тэмдэглэжээ.¹ Оросын өөр нэг эрдэмтэн А. Позднеев хайгуулынхаа тайлангийн нэгэнд дурдахдаа, Цэцэн хан аймгийн нөлөө бүхий ноёдын нэг Хөвчийн Жонон бэйс «Долоон хошуу наадам»-д очихоор Их Хүрээ зүглэж явахыг бид үзсэн юм хэмээжээ. Ноён өөрөө хоёр хаалгатай, дөрвөн цонхтой, хоёр дугуйтай хятад хийцийн тэргээр аялаж явахад араас нь түшмэдүүд нь авгай хүүхдийнхээ хамт гоёмсог тэргэнд сууж явж байжээ. Ноёны тэр жуузнаас зайдуухан тайж нар авгай хүүхдүүдтэйгээ тэрэгтэй нь тэргээрээ, зарим нь морь унаж явахад тэдний араас эрийн гурван наадамд оролцохоор ноёны бөх, сурч нар морь тэмээгээр сажлан явцгааж байв. Энэхүү өгүүллийг бичигч би ч Сайн ноён хан аймгийн Далай Чойнхор ван эхнэр хүүхэд, шадар түшмэдүүдийн хамт 1920 онд одоогийн Хөвсгөл аймгийн Шинэ Идэр сумын нутагт «Зүүн нуур-ын орчмоор мөн ийнхүү тухтай аялан явж байхыг үзсэн билээ.

Уулархаг нутгийн ардууд нүүж суух ба зуны цагт ачаа бараа тээхдээ сарлаг, хайнаг, монгол шарыг нуруу ачихаас гадна хоёр дугуйтай тэргэнд хөллөдөг байв.

Үхэр тэргэнд барагцаалбал 15 пүү орчим ачаа тээдэг гэдэг байлаа. Үхэр тэрэг цагт 3 км-ээс холгүй явдаг гэж үздэг. Үхэр тэрэгний дугуй хүнд бөгөөд хагсарч эвдрэх нь хялбар учир түүгээр алсын замд явах нь бэрхшээлтэй байв. Ийм учраас ердийн хөсгийн гол хэлбэр нь тэмээн жин байсан тухай энэхүү өгүүлэлд өгүүлэх болно.

↓

Тэмээн хөсгийг бүх орон даяар ялангуяа тал хээр, говийн бүсэнд голдуу эдлэхийн зэрэгцээ тэмээг унах, мөн Иран, Турк гаралтай «хасаг» тэргэнд хөллөдөг байв. Тэмээн хөсөг хүйтний улиралд хоногт 30—35 км, дулааны улиралд хоногт 35 — 40 км явдаг байв. Энэ нь цагт дунд жаар 5 км гэсэн үг юм. Ингэж тэмээгээр ачаа бараа тээвэрлэхийг мон-

*Аянчин буюу жинчид гэдэг нь голдуу алс холын замд тэмээн хөсгөөр эд бараа тээдэг хүмүүсийг хэлнэ.

1. М. В. Певцов Путешествия по Китаю и Монголии, С-Петрбург (нүүр хуудсан дээр он тэмдэглэл нь балархай байв)

2. А. Позднеев, Монголия и монголы, т. 2, С-Петрбург 1899 г. 450-р тал.

голчууд аян, жин тээх гэж тусгайлан нэрлэдэг. Жин гэдэг нь «жинтэй бараа тээх», аянчин гэдэг нь «аялах» гэсэн үгнээс гаралтай бөгөөд энэ хоёр үг нийлээд алс хол тэмээн хөсгөөр аялахыг хэлдэг байв. Бид энэ өгүүлэлд дээрх хоёр нэр томъёоны аль алийг хэрэглэх болно. Улс ардын аж ахуйд нэн ач холбогдолтой энэхүү сэдвээр алив нэгэн дүгнэлт бүхий судалгаа буюу тусгайлан бичсэн өгүүлэл эдүгээ хүртэл бараг үгүй юм.

Аянчин, жинчин нарын тухай Европын жуулчид бүтээлдээ цухас дурдаж байсны дотор Зөвлөлтийн академич И. М. Майский³ бүтээлдээ нэлээд дэлгэрэнгүй тэмдэглэжээ. И. М. Майскийн номын «Тээвэр ба худалдаа» гэсэн бүлгүүд нь энэ өгүүллийг бичихэд үнэт тулгуур бүтээл болж өглөө. Монгол зохиолчдын дотроос Ц. Насанбалжирын⁴ иш таталгагүй дурсамжийн чанартай бичсэн өгүүллийг уншиж ажиглав. Д. Насанбалжирийн энэхүү өгүүлэл ердийн хөсгийн тухай товч бөгөөд зөвөөр тайлбарлан бичиж, тэмээн хөсгийн техниктэй холбогдсон маш сонирхолтой тодорхой зүйлийг дурджээ. Тэрээр уг сэдвийн судалгааны чухлын тухай дэвшүүлсэн асуудлыг би бүрэн дүүрэн дэмжиж, энэхүү чухал сэдэвт бүтээлээ зориулах судлагч нар гарч ирнэ.

Хөдөлмөрийн ахмад зүтгэлтэн Төв аймгийн АДХГЗ-ны дарга байсан Ц. Жамсран, мөн Үйлдвэрчний эвлэлийн ажилтан Г. Пагма нараас миний хүсэлтээр бичиж ирүүлсэн товч дурсамж нь аянчин нарын амьдралын зарим талыг тодотгоход тустай болсныг тэмдэглэх нь зүйтэй. Аянчин, жинчид хувьсгалын өмнөх Монгол орны 111 хошуу, 13 хутагтын шавийн хооронд ба тус орны худалдаа эдийн засгийн төвүүд бас Монгол орон түүний зэргэлдээ Хятад, Орос орны хооронд харилцааг хөгжүүлэхэд ихээхэн хувь нэмэр оруулж ирсэн билээ. Аянчин жинчин нар бол хэрэг дээрээ энгийн хөсгийн улиралын ажилчид байлаа. Тэд мэргэжин дадсан энэ хөдөлмөрөөрөө олон жилийн туршлага хуримтлуулж, ажлынхаа хувьд онцгой чадал дадлагатай бөгөөд эрүүл чийрэг, хатуужилтай хүмүүс байснаас гадна өөрийн орны буюу зэргэлдээ Хятад, Орос орны газар нутаг, өндөр уулын даваа, өргөн тал хөндий, жингийн замыг ус бэлчээрийн нь хамт онцгой сайн мэддэг газар зүйч хүмүүс байв. Нэг үгээр хэлэхэд тэд хөдөлмөрч мэдлэг, ажилч авъяасаараа өөрийн орны амьдралд, аль нэгэн шинэ уур амьсгал буюу томоохон сонин мэдээг нэвтрүүлдэг байсан тул чухам үүнд л ардын энэ хэсэг хүмүүсийн нийгмийн үүрэг холбогдол оршиж байв.

II

Манай орны зүг бүрт салбарлан гарсан олон салаа зам засаг захиргаагаа, эдийн засгийн гол төвүүдийг хооронд нь холбож байв. Жишээлбэл, И. Майскийн тэмдэглэсэнээр жингийн зам нь: Ховд-Улиастай- Заяын шавь (Цэцэрлэг хот)-Их Хүрээ (Улаанбаатар) 1550 км, Улиастай Заяын шавь 500 км. Заяын шавь-Их Хүрээ 550 км, Заяын шавь Хат гал 500 км, Заяын шавь-Вангийн хүрээ (Булган хот) —Өвөр Хиагт (Алтанбулаг) 750 км, Их хүрээ-Вангийн хүрээ 450 км, Улиастай Мөрөнгийн хүрээ (Мөрөн хот) 400 км, Мөрөн---Өвөр Хиагт 600 км байжээ. Түүх шаштирт тэмдэглэгдсэн тэмээн зам хувьсгалын өмнөх монгол орныг худалдаа, эдийн засгийн ач холбогдол бүхий Хятад, Орос хоёр гүрний олон хотуудтай холбож байв. Хятадын хотуудтай холбосон жингийн замууд нь Манжуур станц-Санбэйсийн хүрээ (Чойбалсан хот)-Их хүрээ 1000 км, Их хүрээ-Бээжин 1100 км. Улиастай-Сайр

3. И. М. Майский «Монголия накануне революции» Изд.. Восточной литературы, М. 1959 г.

4. Ц. Насанбалжир «Монголын ердийн хөсгийн асуудал» «БНМАУ-ын ШУА-ийн мэдээ» сэтгүүл, 1975 он. 2 4 24—28-р тал.

ус—Чуулалт хаалга 1900 км, Улиастай-Гучен 900 км, Ховд-Алтайн Шар сүм 400 км, Оросын хотуудтай холбосон зам гэвэл Ховд— Кош Агач (Хөшөө мод) 400 км энэ нь цааш Бийск хот ордог. Белоцарск (Кызыл) — Улиастай 700 км, энэ нь цаашлаад Красноярск хот, Монд— Тунк-Эр хүү 400 км, Их Хүрээ-Хиагт энэ нь цаашлаад Дээд-Үд (Улаан-Үд) ордог. (Зураг 1) Тэмээн хөсгөөр монгол орноос мал аж ахуйн төрөл бүрийн түүхий эд, Монголд Хятад, Оросоос үйлдвэрийн бараа тээвэрлэж зөөдөг байв. Ачаа тээврийг гадагш дотогш оруулах гол зам нь Их Хүрээ байсан бөгөөд энэ зам нь улсын бүх тээврийн ачааны эргэлтийн дөрөвний гурвыг эзэлж байсныг тэмдэглэлтэй. Тээврийн ихэнх хэсэг нь Хятадын худалдааны 400-аад пүүс дэлгүүр, түүний дотроос юан Шихо, Тун Хохо, Синь Хай зэрэг Бээжингийн 6 пүүс оролцож, хагас саяас 1 сая хүртэл эргэлтийн алтан зоосны худалдаа хийдэг байв. Хамгийн том пүүс бол 2 сая алтан зоосны эргэлтийн хөрөнгөтэй Хөх хотын (Гуйхуачэн) Даашинхүү, мөн сая орчим эргэлтийн хөрөнгөтэй Шаньси мужийн Тянь Идэ гэдэг хоёр пүүс байжээ.

Хаант Оросын худалдааны пүүс гэвэл Их Хүрээнд 50, Ховдод 12, Улиастайд 5, мөн бусад зарим төвүүдэд цөөн тоотой байжээ. 1913-1915 орнуудад оросоос Монголд оруулж ирсэн барааны нийт өртөг 18 сая 291 мянган рубль, Монголоос гаргасан түүхий эдийн үнэ 9 сая 602 мянган рубльд тус тус хүрч байжээ. Гадаад орны өөр зарим пүүс гэвэл Англи, Герман, Америк, Данийх гэж байсан. Тэдгээр нь мөн Монгол орноос түүхий эд авч, эд бараа оруулж байв.

Хятадын зүүн төмөр зам 1903 онд ашиглалтанд орохоос өмнө Орос Хятадын хоорондох хамгийн дөт зам нь Улиастай—Бийскээс гадна Чуулалт хаалга-Их Хүрээ-Хиагт байв.

М. В. Певцов тэмдэглэхдээ, цайг хунз хунзаар ачсан тэмээн жингийн цуваа Чуулалт хаалга-Их Хүрээ-Хиагтын замаар тасралтгүй үргэлжилж, тээвэрлэсэн тэр цай нь Хаант Оросын дорнод мужаар үл барам алс баруун зүгийн муж нутагт хүрдэг байсан гэжээ. Түүний мэдээгээр, 1877-1878 онуудад Чуулалт хаалгаас Их Хүрээгээр дамжуулан Ханькоу, Фучжоу хоёр хотод Оросын фабрикийн эздээс бэлтгэсэн 876 мянган пүү байхуу, шахмал цайг Орос орон руу гаргаж байсан гэжээ.⁵

Английн пүүсүүд 1905--1909 онуудад Монголоос 160--200 мянган пүү ноосыг хятадаар дамжуулан далайн хөлгөөр Европт гаргасан гэдэг мэдээ бий.

Ачаа тээвэрлэх ажлыг зарим ноёд бас эрхлэн албат, хамжлага ардыг зарцлан гүйцэтгэж байжээ. Нэг ноёны аж ахуйн мал дунджаар жирийн нэг ардын аж ахуйгаас 40 дахин илүү, түүний дотор тэмээ 37 дахин илүү байсан гэж бодоход зарим ноёд тийнхүү жин тээвэрлэх ажлыг эрхлэх бололцоо их байсан нь мэдээж. Түүгээр ч үл барам тэд тэмээн хөсөг гарган хятад, заримдаа Оросын хот руу ардуудыг зарцлан явуулахдаа үнэ хөлс төлөлгүй албан журмаар дайчлан явуулдаг байсан гэхэд болно. Ноёдоос хөдөлгөсөн тэмээн жин түүхий эдийг гадагш гаргаж, хариуд нь торго, хоргой, үнэт үсэн эдлэл, алт мөнгө, цуур сувдан хээнцэр чимэглэл, заримдаа Хятадын тавилга, сав суулга ч авчруулдаг байжээ. Долоон зуун мянга орчим толгой мал, түүний дотор 12 мянган тэмээ бүхий хүрээ хийдийн жасын аж ахуй, мөн Хятадын зарим хот, тухайлбал Долоон нуур, Бээжингийн зүг тэмээн жин хөдөлгөдөг байв. Тэдгээр хүрээ хийдийн тэмээн жинг хөдөлгөхөд ард буюу ядуу лам нарын дундаас жинч

5. М. В. Певцов, Путешествия по Китаю и Монголии. Изд. Восточная литература. М. 1951 г. с 157.

нарыг гаргаж аливаа нэгэн жасын хэргэмтэн ламаар толгойлуулан хөдөлгөдөг байжээ.

Хүрээ хийдийн жингийн хөсөг нь буцаж ирэх замдаа Долоон нуур, Бээжингээс хурал номын хэрэгцээт эдлэл, шармал бурхан, сүм дуган барихад хэрэглэгддэг барилгын үнэт материал авчирдаг байв. Бас тэмээн жин хөдөлгөхөд гадаадын пүүс, ардын хооронд зуучилдаг зарим баян айлууд байлаа. Тэд ийнхүү зуучлан бага бус ашиг хонжоо олж, баяжих буюу худалдаа арилжаа хийдэг байв.

III

Тэмээн хөсгийг алс хол зохион байгуулан хөдөлгөх сонирхолтой тал нь гадаадын пүүсийхэн байв. Тэдгээр пүүсүүдийн хошуу нутаг, хот хүрээ хийдэд байрлаж байсан худалдааны цэгийн төлөөлөгч нар нь жин тээх ажлыг эрхлэх хамгийн туршлагатай хариуцлага бүхий хүмүүсийг газар дээр нь олж, тэднээр дамжуулан жин тээх хөсөг, жинч нарыг олуулж бэлддэг байв. Тэд тэгэхдээ жингийн даамалд туршлагатай бөгөөд ачаа тээвэрлэхэд учирч магад хохирлыг төлж чадах тэнхээ бүхий хүмүүстэй хэлэлцэн тохирдог байв. Эдгээр хүмүүс нь жинд бэлтгэх ажлыг эрхлэн толгойлж явдаг байсан. Үүнийг жингийн даамал гэдэг. Энэ даамал нь нэгэн цуваа жинг хөдөлгөхөөр айлуудаас нас гүйцсэн 30-40 тарган сайн тэмээ ба 4-5 жинчин буюу ачигч эрүүл чийрэг эрчүүдийг хөлслөн авдаг байв. Тэд айлуудаас цөөн тооны тэмээ, бүр баянаас нь 30-40 хүртэл тооны тэмээг хөлслөн авна. Тэмээгээ хөлслүүлсэн айлууд хом шат, тухайлбал ширмэл бамбай хоёрыг бэлддэг байв. Энэхүү бамбайг тэмээний нурууны хоёр талд тавьж, урт хошмогоор ороож, шатаар хавчиж байсны учир гэвэл тэмээний нурууг хамгаалах, ачсан ачааг эвтэйхэн байлгах зорилготой байв. Нэгэн хөсөг болж хөдлөх даамал, жинчид замын бэлтгэл гэж 6 хүн багтах 3 ханатай, тосно, хаалгагүй эсгий майхан (гахай гэр) өнгөц дэвсгэр, дулаан дээл, дах дэгтий, сав суулга, сүх, хүрз, заримдаа буу, замд муудахгүй хатсан хоол (борц, ааруул, хурууд) түлш зэргийг бэлтгэдэг. Жингийн даамал нь хөсөг хөдөлгөх гэж буй гадаадын пүүстэй ачааны хэмжээ, замын чиг, хүрэх газар, буцааж авчрах ачааны талаар харилцан тохиролцоно. Ц. Насанбалжирын тэмдэглэснээр, 500 700 километр хүртэлх замын нэгэн тэмээний ачааны хөлсөнд 5—10 лан, 700 км-ээс дээш замд явах тэмээний хөлсөнд 10—15 лан мөнгө гэж бодож төлдөг байжээ. Нэгэн тэмээний ачааг 220-240 кг-аар боддог байсан хэмээжээ. Жингийн даамал нь жинчидтэйгээ төлөх хөлсний талаар ярилцан тохирч цай, бөс бараа, гурил будаа зэрэг биет зүйл, заримдаа мөн зоосоор төлөвлөн тооцоолдог байжээ. Нэгэн чигт явах жингүүдийн хөсгүүдийн тоог хол ойрыг харгалзан тогтоодог байв. Жишээлбэл, өөрийн орны дотор бол нэгэн сум буюу баг дахь хүрээний орчим байсан Хятадын худалдааны пүүсээс хошууны төв хүртэл явах тэмээн жингийн нэг хэсгийг 30—35 тэмээгээр бодож 3-6 тийм хөсгийг явуулдаг байсан нь нийтдээ 100-300 тэмээ болдог байж, харин аль нэгэн хошууны төвийн хүрээний орчмын Хятад, пүүсээс Их хүрээ, Улиастай, Заяын шавь зэрэг томхон төвүүд хүртэлх замын тэмээн хөсгийн цуваа нь 3—15 хүрдэг нь 100-500 орчим тэмээг хамаардаг. Нэгэн тэмээн хөсгийн даамал нь алсад явах бусад тэмээн хөсгийн даамлуудыг олж тэдэнтэй нэг зүгт ойролцоо бөгөөд харилцаа бүхий явахаар хэлэлцэн тохирдог байжээ. Тэ гэж алсын замд явах тэмээн хөсгүүдийн тоо нь 3-6 хүртэл байдаг нь 300-600, заримдаа түүнээс дээш тооны тэмээ байдаг байв. Тэмээний нэг хөсгийг нэг гал гэдэг бөгөөд ойролцоо нэгэн зүгт явах галууд нь хэд хэдэн саахалт болж явдаг. Энэ нь дээрэмчдээс биеэ хамгаалах, цас, элсэн шуурганд төөрөлдвөл бие биедээ туслах зорилготой байжээ. Тэгэж бараа бараандаа ойролцоо явсан тэмээн хөсгийн даамлууд нь хоорондоо

зөвлөлдөж хамгийн хашир туршлагатайгаа түшиглэдэг байв. Дээр өгүүлсэн Г. Пагма дурдахдаа, Эрдэнэ-бандид ламын гэгээний шавийн 6 сумаас тийнхүү саахалдаж хөдлөх хөсгүүд 1920 онд Хятад руу явж байсны заримыг туршлагатай жинчид Аюур (Баянлиг), Чулуунбат (Богд сум) нар тойлгожээ.⁶

Тэмээн хөсөг нь сайн 4 цагаас дараа Өглөний 4-5 цаг хүртэл явдаг байсан нь замаа сайн мэддэг, газрын баримжааг одоор тодорхойлж чаддаг туршлагыг даамлуудаас шаардаж байжээ. Тэмээн жин шөнө хөдлөх нь шөнө буудлахаас аюулын хувьд бага байв. Яагаад гэвэл жинчид унтаж байхад дээрэмчид ба чоно довтлох аюултай байдаг бол аянчин жинчин шөнө явж байхдаа тийнхүү аюулыг урьдаас төсөөлж чаддаг сайх талтай. Үүнээс гадна хөсгийн хамгийн сүүлийн тэмээнд содон дуутай металл хонх зүүдэг байв. Тэр нь чоныг айлган хөсгөөс холдуулж, хөсөг бүрэн явааг мэдээлж бас чимээ аниргүй шөнийн замд аянчинд зугаатай дохио болдгоороо тэдний амьдралд, нэн хэрэгтэй. Тийнхүү Монголын бүх замаар хэдэн арван мянган тэмээн хөсөг ийш тийш аялан хөдөлдөг байв.

Ц. Насанбалжирын бичсэнээр бол жингийн замаар хөдөлж байсан аянгийн хөсгийн тэмээний тоо нийтдээ 355-384 мянга болдог гэсэн нь давхардсан тоо бололтой. Учир нь И. Майскийн бодож гаргаснаар, 1918 он гэхэд Монголын нийт тэмээний тоо 300 мянга байсан ажээ. Тус орны тал хээр, говийг өрнөөс дорно, умраас өмнө зүг зүсэн гарч, Хятад, ба хаант Орос улсын хотууд хүрдэг аянгийн олон тооны хөсгийг «Хуурай замын хөлөг онгоц», «Дугуйгүй галт тэрэг», «Жигд цуваа», «Шулуун эгнээ» гэх мэт уран үгээр хэлж байв.

И. Майский тэмээн хөсгийг эшелон (пуваа) гэж хэлсэн нь оновчтой болсон юм. Гадаад оронд явдаг тэмээн хөсөг 2-3 сар хүртэл үргэлжилж 30-35 километр бүрт үдлэж явдаг байв. Харин барагцаалбал 7 хоног бүр 1 удаа ус, өвс сайтай газар тохиолдвол 1—2 хоног хүртэл үдлэж тэмээгээ амраадаг байжээ. Тэгэх зуураа жинчид замын айлуудаас шинэ мах шөл худалдаж авах, түлш бэлтгэх бололцоотой байв. Жинчид тийнхүү айлууд тухайлбал, Хятадын нутаг дахь Монголчуудтай уулзан ярилцаж замаа тодруулах, явж буй нутаг ба хүрэх газрын талаар мэдээ сэлт цуг хуулахад их тустай байжээ.

IV

Алс холын хүнд хүчир, ядаргаатай бөгөөд нэн аюултай аян замын бүх хүнд зовлонг олон арван мянган хөдөлмөрчин ард жинчин аянчин нар хүрч байжээ. Ц. Насанбалжирын тэмдэглэсэнээр 1910 онд Монголын жин чид 35—40 мянгад хүрч байсан гэжээ. Хоёр жинчин 30-аад тэмээний ачааг хамжин ачиж буулгадаг гэж бодоход жинчин нэг бүр өдөр тутам дунджаар 15 тэмээний ачааг ачиж буулга, тус бүр 110-120 кг хүнд, жинтэй зүйлийг өргөдөг байв. Тэд тэмээн хэсгийг голдуу явганаар хөтөлж, үдлэсэн газраа тэмээ малаа бэлчээрлүүлж, ундаалуулж, майхан гэрээ барьж, буулгах, түлээ түлш бэлтгэх, хоол ундаа хийх, ачаа тэмээгээ харж хамгаалах зэрэг бүх ажлыг хийдэг байжээ. Даамлууд нь дээрх үүргээс чөлөөтэй, залуу тайлган тэмээгээр хөсгийнхөө хажуугаар явж, заримдаа замын айлууд хэсүүчлэн явдаг байв. Хятадын пүүсээс томилогдон гарсан тусгай хятад төлөөлөгч нар нь аян жингийн хөсөг бараа

6. Одоо Баянхонгор аймгийн эдгээр сумд нь Өлзийт, Жинст, Богд, Баянлиг, Баянговь зэрэг байв. Жингийн даамал, Аюур, Чулуунбат нар нь 1950-иад он хүртэл амьдран, БНМАУ-ын хоршоо ба улсын худалдааны тээврийн ажилд оролцож байв.

бүрэн бүтэн байлгах хяналтыг хийж, тухлан явдаг байв. Тэд голдуу тэмээнд хөллөн дулаалсан бүрхүүлтэй тэргэнд сууж тухтай дулаан майханд унтаж амардаг байв. Аянчид 1500—2000 км замыг туулж, Хятад, Оросын хотууд хүрээд эргэх замдаа мөн дээрх баримжааны замыг гатлан өнгөрүүлдэг байв. Хөсөг Бээжин, Хөх хот, Чуулалт хаалга зэрэг болон Мөн Оросын хотуудад хүрч ирээд ачаагаа буулгамагц жинчид нь тэмээгээ хотоос хээр хөтлөн гаргаж, бэлчээрлүүлэн услаж хэд хоног амраагаад эргэх замд хөдлөх бэлтгэл хийдэг байв. Харин даамлууд бол очсон хотууддаа тээж авчирсан түүхий эдээ холбогдох пүүсэнд тушаан үнэ өртгөө тооцоолж, эргэх замдаа авчирах эд барааг хүлээн авах ажил хийнэ. Түүний ялдамд очсон хотуудаар явж, дэлгүүр хэсч наймаа хийх, пүүсийнхэнтэй уулзах бололцоотой байв. Даамлууд жинчин нараа сонирхуулах журмаар очсон хот руу түргэн хугацаагаар ээлж дараатай явуулж ялимгүй жаахан хөлс мөнгөөрөө хэрэгцээтэй юмаа худалдан авах цаг гаргадаг байв.

Дээр өгүүлсэн бүхнээс үзвэл хувьсгалын өмнөх Монгол орны амьдралд асар их үүрэг гүйцэтгэж байсан ердийн хөсгийн алба колоничлол, ангийн чанар бүхий байжээ. Албат, хамжлага, шавь нараас гаралтай аянчин нарыг аль нэгэн улсын худалдаачин, Монголын феодал, чинээлэг ардууд мөлжин сорж байжээ. Гадаадын худалдаачид тус орноос түүхий эд зөөж, өөрийн барааг оруулж ирэхдээ түүхий эдийг хямдхан худалдан авч бараа таваараа өндөр үнээр зарж, жинчинд тэмээн хөсгийн өртгийг багаар төлж, аяны ардыг завшин хонжиж байжээ. Феодал, хүрээ хийд нь жинчин ардын хөдөлмөрийг нэгэн адил мөлжиж байв. Жинчин ардууд нь нийт ардын нэгэн адил Ардын хувьсгалын ачаар феодал, колонийн дарлалаас чөлөөлөгдсөн билээ. Урьд тэгэж дарлагдаж байсан жинчин ардууд ардын засгийн жилүүдэд л хүндтэй хөдөлмөрийн хүмүүс болж чадсан ажээ. Дуучин М. Дугаржавын зохиосон «Идэр жинчин» гэдэг дуу үүнийг яруу тод илэрхийлнэ. Дээр нэр дурдсан Аюур, Чулуунбат нар ардын засгийн үед хөдөлмөрлөн «Тэргүүний малчин», «Тэргүүний жинчин» гэдэг хүндэт цолыг хүртэж, төрөөс олон медалиар шагнуулан улмаар 1940 он гэхэд БНМАУ-ын бага хурлын гишүүнээр сонгогдож байжээ.

Дурдан буй энэ сэдвийг тал бүрээс нь судлах, хуучин Монголын эдийн засаг бас ч нийгмийн амьдралд ердийн хөсөг ямар үүрэг гүйцэтгэж байсныг зөвөөр үнэлж, зоригт ухаалаг, эр чадамгай аянчин жинчин ардуудын дадлага туршлагыг бүрэн үзүүлнэ буй за гэж хүлээн найдна.

Өнгөрсөн явдлыг түүхийн үүднээс харж үзсэнээ орчин үетэй холбон сэтгэхийг хичээж, социалист аж ахуйн нөхцөлд ердийн хөсөг тээврийн чадвараа барж дуусаагүй хэмээн тэмдэглэх нь чухал гэж бодно. Ердийн хөсгийг нэгдлүүдийн дотоод хэрэгцээ, гишүүдийн хувийн ажилд зөвөөр ашиглах нь бүрэн дайчилж чадаагүй байгаа ихээхэн нөөц бололцоо гэж үзэх ёстой.