

- ²⁵ Утургаидзе Т. Одно латинское слово в греческой форме в тушинском диалекте грузинского языка // *Мацне. Серия языка и литературы*. 1964. № 4. С. 4 (на груз. яз.).
- ²⁶ Кантария М. В. Народные способы счисления времени в Чечено-Ингушетии // *Мацне. Серия истории, археологии, этнографии и истории искусства*. Тбилиси, 1977. № 4 (на груз. яз.).
- ²⁷ Мадаева З. А. Летне-осенние календарные обычаи и обряды вайнахов и их связи с хозяйственным бытом (XIX — начало XX в.) // *Хозяйство и хозяйственный быт народов Чечено-Ингушетии*. Грозный, 1983. С. 31.
- ²⁸ Семенов Л. П. Археологические и этнографические разыскания в Ингушетии в 1925—1932 годах. Грозный, 1963. С. 24.
- ²⁹ Евсюков В. В. Мифы о Вселенной. Новосибирск, 1988. С. 71.
- ³⁰ Гамкрелидзе Т. В., Иванов В. В. Индоевропейский язык и индоевропейцы. Тбилиси, 1985. Т. 2. С. 468.
- ³¹ Макалатия М. Н. Крупнорогатое скотоводство в горной части Восточной Грузии. Тбилиси, 1985 (на груз. яз.).
- ³² Марковин В. И. Петроглифы Чечено-Ингушетии // *Природа*. 1978. № 2.
- ³³ Гамкрелидзе Т. В., Иванов В. В. Указ. раб. С. 485.
- ³⁴ Бериашвили М. Т. Дерево жизни // *Кавказ в системе палеометаллических культур Евразии*. Тбилиси, 1987. С. 248.
- ³⁵ Чибиров Л. А. Древнейшие пласты духовной культуры осетин. Цхинвали, 1984. С. 86.
- ³⁶ Гамкрелидзе Т. В., Иванов В. В. Указ. раб. С. 91.
- ³⁷ Раевский Д. С. Модель мира скифской культуры. М., 1985.
- ³⁸ Сургуладзе И. К. Астральная символика в грузинском народном орнаменте. Тбилиси, 1986. С. 170 (на груз. яз.).

© 1990 г.

Б. Ширендыб из жизни аянчинов

I

С глубокого средневековья вплоть до победы Народной революции перевозка грузов по Монголии и за ее пределы, в основном в Китай и Россию, осуществлялась исключительно вьючным транспортом. Для перевозки вьюков использовались лошади, быки и верблюды. На лошадях и быках груз везли на расстояние от 50 до 300 км только летом и осенью. Как известно, лошадь — основное верховое животное в Монголии. Однако в городах, монастырях, княжеских и зажиточных аратских хозяйствах лошадей запрягали в пассажирские экипажи и грузовые повозки. И лишь в отдельных случаях на лошадях везли небольшие вьюки от 65 до 80 кг. Описание таких экипажей встречается изредка в работах путешественников и ученых. Так, А. М. Позднеев сообщил в одном из своих экспедиционных отчетов, что он и его спутники видели необыкновенную картину передвижения одного из влиятельных князей Цэцэн ханского аймака Ховчин Жонон бэйсе, ехавшего в Ургу (ныне Улан-Батор) на праздник «Долоон хошуу наадам»¹. Князь ехал в громадной китайской двухколесной карете с двумя дверями и четырьмя окнами. За князем в нарядно убранных повозках ехали его чиновники с женами и детьми. Невдалеке от княжеской кареты двигались дворяне с женами и детьми, кто в повозках, кто верхом на лошадях. За всей этой свитой следовали верхом на лошадях и верблюдах личные борцы и лучники князя, намеревавшиеся принять участие в *наадаме* — старинных «олимпийских» состязаниях монголов. Автор этих строк также имел возможность видеть в 1920 г. подобную же картину поездки князя Далай Чойнхор вана Цэдэнсоднома с семьей и приближенными из Сайн-Нойонханского аймака в район озера Хух-Нур (ныне сомон Шинэ-Идэр Хубсугульского аймака). При обычных кочевках, а также для перевозки грузов в летние месяцы в основном в горных районах использовали волов-яков и хайнаков (гибрид яка и монгольской коровы). Их запрягали в двухколесную арбу. И сама арба и колеса были деревянными. На одной такой арбе в среднем возили до 15 пудов груза. Волы, запряженные в арбы, проходили в течение

часа примерно 3 км. Непрочность арбы и большой вес груза не позволяли покрывать слишком дальние расстояния.

Главным вьючным животным Монголии был верблюд, который использовался по всей стране, особенно в степной и гобийской зоне. На верблюдах ездили верхом, запрягали в телеги с высокими колесами (ирано-тюркского происхождения). Верблюды-бактрианы перевозили грузы и людей как внутри страны, так и за ее пределы. Караваны верблюдов с грузом проходили в сутки зимой 30—35 км, а в теплый период года — 35—40 км. Средняя скорость такого каравана равнялась 5 км в час. Лица, сопровождавшие нагруженные караваны верблюдов, обозначаются у монголов двумя специальными терминами — «жинчин» или «аянчин». Слово «жинчин» буквально означает перевозчик тяжелых грузов, «аянчин» — путешественник. Оба слова, вместе взятые, означали людей, совершающих поездки с караванами на разные расстояния. Мы будем пользоваться в статье обоими этими терминами.

До сих пор по этой важной теме работ очень мало. Об аянчинах обычно упоминали в своих статьях русские и европейские путешественники, а более подробно о них написал акад. И. М. Майский². Из монгольских авторов эту тему освещал только Ц. Насанбалжир³. В его работе, написанной в форме воспоминаний, без какого-либо справочного аппарата кратко и правильно освещены вопросы истории вьючного транспорта и даны весьма любопытные детали, связанные с техникой снаряжения караванов. По просьбе автора этой статьи ветераны труда Ц. Жамсран и Г. Пагма написали воспоминания, в которых уточняются отдельные стороны жизни аянчинов⁴.

Аянчины вносили значительный вклад в развитие экономических связей между 111 светскими удельными и 13 духовными княжествами, крупными торгово-административными центрами страны, а также между Монголией и ее соседями — Китаем и Россией. Аянчины и жинчины были по существу сезонными транспортными рабочими. Те из них, кто работал много лет, накапливая опыт, приобретали особое умение и навыки, обладали крепким здоровьем и физической закалкой, знанием географии своей страны, отдельных провинций Китая и сопредельных областей России. Они прекрасно ориентировались в караванных путях, знали дороги своей страны и тракты ближних областей Китая и России. Своим трудом, знаниями и наблюдательностью они вносили в жизнь страны какое-то оживление, способствовали обмену новостями. В этом и заключалась социальная роль этой трудовой прослойки аратства.

II

Разветвленная сеть караванных дорог связывала между собой главные административные и экономические центры дореволюционной Монголии. И. М. Майский приводит данные о длине торговых путей: Кобдо — Улясутай — Дзаин Шаби (Цэцэрлэг) — Урга — 1550 км, Улясутай — Дзаин Шаби — 500 км, Дзаин Шаби — Урга — 550 км, Дзаин Шаби — Хатгал — 500 км, Дзаин Шаби — Ван хурээ (г. Булган) — Кяхта (Алтанбулаг) — 700 км, Урга — Ван хурээ — 450 км, Улясутай — Мурэн — 400 км, Мурэн — Кяхта — 600 км⁵. Караванные тропы соединяли также дореволюционную Монголию со многими важными в торгово-экономическом отношении городами Китая и России.

Главные караванные пути, соединявшие Монголию с китайскими городами: станция Манчжурия — Санбэйсэ (Чойбалсан) — Урга — 1000 км, Урга — Пекин — 1100 км, Урга — Калган — 1100 км, Улясутай — Сайрус — Калган — 1900 км, Улясутай — Гучен — 900 км, Кобдо — Шар сум — 400 км.

Дороги, связывавшие Монголию с городами России: Кобдо — Кош-Агач (Хөшөө мод) — 400 км, Улясутай — Белоцарск — Бийск — 700 км, Монды — Тунка — Иркутск — 400 км, Урга — Кяхта — Верхнеудинск (Улан-Удэ) — 750 км.

Из Монголии вывозили различные виды скотоводческого сырья, а из Китая

и России ввозили промышленные товары, три четверти товарооборота проходило через Ургу. Подавляющая часть грузов принадлежала 400 китайским торговым предприятиям, главными из которых являлись 6 пекинских компаний — Юань Шин Хо, Тун Хо Хо, Синь Ха И и др., имевшие оборот от 0,5 до 1 млн. рублей золотом. Но самыми крупными компаниями были Дашэнь Ку из Хухэ-хото (Гуй Хуа Чэнь) с оборотом 2 млн. рублей золотом и компания Тянь И Дэ из провинции Шаньси с оборотом почти в миллион.

Русские фирмы в Монголии были довольно многочисленны: в Урге их насчитывалось 50, в Кобдо — 12, в Улясутае — 5. В 1913—1915 гг. из России в Монголию вывозилось товаров на 18 млн. 219 тыс. руб. золотом, а из Монголии — на 9 млн. 602 тыс. рублей. Были и другие иностранные фирмы — английские, немецкие, американские, датские, также занимавшиеся вывозом сырья из Монголии и ввозом товаров. До вступления КВЖД в эксплуатацию в 1903 г. наиболее кратким торговым путем, соединявшим Россию и Монголию, наряду с трактом Улясутай — Бийск, был путь Калган — Урга — Кяхта.

М. В. Певцов отмечал, что вереницы верблюдов, нагруженные чаем, упакованным в плетеные из бамбука ящики тянулись бесконечными караванами по дороге Калган — Урга — Кяхта, снабжая население не только восточных областей России, но и ее отдаленных западных губерний. По его же сведениям, в 1877—1878 гг. по дороге Калган — Урга были отправлены в Россию 876 тыс. пудов байхового и кирпичного чая, заготовленного русскими торговцами в г. Ханькоу на р. Янцзы и в порту Фучжоу⁶. Английские фирмы в 1905—1909 гг. отправляли из Монголии через Китай морем в Европу 160—200 тыс. пудов шерсти.

Перевозкой грузов занимались отдельные княжеские хозяйства, эксплуатируя аратов (албату) и крепостных (хамжлага). Они имели большие возможности для этого, так как в одном княжеском хозяйстве скота в среднем было в 40 раз больше, чем в обыкновенном аратском хозяйстве, причем верблюдов в среднем было в 37 раз больше. Надо указать также на то, что князья могли бесплатно отправлять аратов с караванами в китайские и русские города в порядке трудовой повинности. Снаряженные ими в дальний путь караваны вывозили сырье за границу и ввозили оттуда шелк, парчу, меха, серебряные, золотые, бирюзовые и коралловые украшения, китайскую мебель, посуду. Монастыри, имея в своем распоряжении около 700 тыс. голов скота, в том числе около 12 тыс. верблюдов, отправляли караваны с грузами в основном в китайские города. Монастырские караваны сопровождали аянчины из числа аратов или бедных лам во главе с каким-либо чиновником из монастырского хозяйства. Эти караваны вывозили из Китая предметы культа, статуи богов, дорогие строительные материалы для сооружения храмов. Были и некоторые зажиточные араты, которые являлись посредниками между иностранными торговыми фирмами и аратами, занимавшимися перевозкой грузов. Со временем слой посредников превратился в довольно крупных скотовладельцев или коммерсантов.

III

Заинтересованными сторонами в организации и отправке караванов с грузами были наряду с монголами иностранные купцы. Представители их торговых точек, находившихся в аймаках и городах, заранее подбирали самых опытных и ответственных старшин, которые подготавливали большие караваны верблюдов и возглавляли их в оба конца пути. Купцы договаривались с такими людьми, имея в виду прежде всего их опыт и достаточное имущественное состояние, гарантирующее возмещение возможных убытков. Эти старшины (по-монгольски «жингийн даамал») формировали караваны из 30—40 здоровых верблюдов в возрасте более 5 лет и нанимали примерно 4—5 грузчиков. Арендовали животных у аратов: у богатых по несколько голов, а у очень

богатых — по 30. Араты, сдавшие старшинам внаем своих верблюдов, снабжали каждого верблюда 6 потниками (4 мягкими, внутренними, и 2 твердыми, наружными). Этими потниками покрывали спину верблюдов под вьюком, чтобы тяжелый и твердый груз не мог их как-либо поранить. Старшины и грузчики проводили сбор необходимых вещей в дорогу, подготавливали войлочную палатку на 6 человек, кошмовые матрацы, меховые *дэли* (нац. мон. костюм — ред.), дохи, унты, посуду, топоры, лопатки, оружие, непортящиеся сушеные продукты, мясо и топливо. Старшины караванов договаривались с иностранными фирмами относительно объема грузов и конечной точки доставки сырья, а также насчет обратного груза. Иностранные фирмы производили расчет за грузы, которые перевозились одним верблюдом, по данным Ц. Насанбалжира, следующим образом: расстояние до 500—700 км стоило 10—15 лян серебра; груз же каждого верблюда составлял 220—240 кг. Старшины, в свою очередь, договаривались с грузчиками об оплате их труда (обычно натурой — чаем, мукой, тканью и др.).

Число идущих одновременно караванов было разным, в зависимости от дальности пути. Внутри страны от какого-нибудь монастыря, находившегося на территории сомона или бага, до центра княжества один караван снаряжался примерно из 30—35 верблюдов с 3—6 сопутствующими караванами, состоящими из 100—200 верблюдов, а от центра княжества до таких городов, как Урга, Улясутай, Кобдо, Дзаин Шаби направлялось от 3 до 15 караванов, состоящих из 100—500 верблюдов. Старшина каравана искал себе спутников в лице старшин других караванов, чтобы в дальней поездке поддерживать друг друга. В отдаленный край страны отправлялось сразу 3—6 караванов, состоящих из 300, 600 и даже 1000 верблюдов. Один караван обозначался термином «гал» (дословно «огонь», «очаг»), союз таких «очагов» способен выручить друг друга от всевозможных неприятностей — нападения бандитов, потери дороги во время снежных бурь и песчаных смерчей. Старшины идущих вместе караванов всегда советовались между собой и прислушивались к мнению наиболее опытного.

По воспоминаниям Г. Пагма, в 1920-х годах в Китай отправлялись также караваны из 6 сомонов хошуна, принадлежавшего Эрдэнэ бандидо ламын гэгэну, во главе с аянчиннами Аюуром из сомона Баянлич и Чулуунбатом из сомона Богд⁷.

Караваны отправлялись в путь в 4 часа вечера, шли всю ночь до 4—5 часов следующего утра, что требовало от старшин отличного знания дорог и умения ориентироваться по звездам. Причина такого распорядка в том, что ночная поездка была менее опасной, чем ночная остановка. Ночью на спящих могли напасть бандиты, волки, а во время движения каравана как люди, так и верблюды сохраняют бдительность и имеют возможность заметить приближение какой-либо опасности. Не случайно также, что на шее последнего верблюда всегда висел металлический небольшой колокол. Его звон отпугивал волков и заставлял всех путешественников прислушиваться к ночной тишине. По дорогам Монголии шло великое множество таких караванов.

В источниках встречаются противоречивые сведения о количестве верблюдов в Монголии, в том числе верблюдов, использовавшихся на перевозках. Так, Ц. Насанбалжир писал, что в караванах, шедших по дорогам страны, было занято 375—384 тыс. верблюдов, тогда как по подсчетам И. М. Майского в Монголии в 1918 г. было всего 300 тыс. верблюдов. Иностранные путешественники давали многочисленным караванам верблюдов поэтические названия: «сухопутные корабли», «бесколесные поезда», «вереницы», «стройные ряды и шеренги», а И. М. Майский называл их даже «эшелонами». Зарубежные караванные путешествия продолжались 2—3 мес и более. В местах, где были хорошие источники воды, обильный трабостой, караваны примерно через каждую неделю делали остановку на двое суток, чтобы верблюды могли отдохнуть. Во время таких остановок караванщики имели возможность закупить свежие

продукты, запастись топливом, пообщаться с местным населением, в частности с монголами, живущими в Китае, для уточнения дорог, получения необходимых сведений о местности и городах, куда они направлялись.

IV

Основную часть долгого, утомительного и порой опасного путешествия несли на своих плечах грузчики. Каждый из них ежедневно нагружал и разгружал по 15 верблюдов, поднимая тяжести весом 110—120 кг, если иметь в виду, что два грузчика нагружали 30 верблюдов. По данным Насанбалжира, в 1910 г. в стране насчитывалось 35—40 тыс. таких грузчиков. Они в основном вели за собой караван, часто шли пешком, кормили и поили верблюдов, устанавливали и разбирали палатки, собирали топливо, варили чай и еду, охраняли груз и верблюдов. Старшины были свободны от таких обязанностей и шли не пешком, а ехали верхом на молодых верблюдах. Представители иностранных фирм, осуществлявшие наблюдение за целостью и сохранностью грузов, путешествовали в закрытых повозках, запряженных верблюдами, ночевали в отдельных утепленных палатках.

После сдачи грузов хозяевам компаний в китайских и русских городах грузчики с верблюдами тут же уходили из города в поле, чтобы накормить и напоить верблюдов за несколько дней до отправления в обратный путь. Лишь старшины оставались в этих городах для ведения расчетов с компаниями и приема новых грузов в обратный путь. Они имели возможность ходить по городу, посещать магазины и бывать у представителей торговых фирм. В порядке поощрения грузчиков старшины разрешали им по очереди очень непродолжительное время побыть в городе, чтобы купить себе необходимые вещи.

Из вышеизложенного ясно, что караванная служба в старой Монголии была вписана в общую систему социальных, колониальных и классовых связей монгольского общества. Эксплуататорами аянчинов и жинчинов были иностранные купцы, феодалы и зажиточные араты. Иностранные купцы покупали сырье по низкой цене, а свои товары продавали по высокой. Они мало платили грузчикам за их тяжелый труд и за аренду верблюдов. Феодалы и монастыри пользовались бесплатным трудом грузчиков.

Араты-аянчины, как и все аратство, освободились от феодально-колониального гнета благодаря победе Народной революции. Многие из них в годы народной власти стали почетными тружениками страны. Например, вышеупомянутые Аюур и Чулуунбат за свой труд получили звания «Передовой скотовод» и «Передовой перевозчик», были награждены орденами и медалями, избраны в 1940 г. членами Малого хурала МНР. Известный музыкант М. Дугаржав посвятил свою любимую песню «Идэр жинчин» караванщикам нашего времени.

В заключение следует сказать, что вычужный транспорт в условиях социалистической экономики МНР еще не исчерпал своего потенциала.

Примечания

¹ Позднеев А. М. Монголия и монголы. Т. 2. СПб., 1899. С. 450.

² Майский И. М. Монголия накануне революции. М., 1960. С. 151—153.

³ Насанбалжир Ц. Вопросы вычужного транспорта Монголии // БНМАУ ШУА-ийн мэдээ. 1975. № 4. С. 21—29 (на монг. языке).

⁴ Записи хранятся у автора статьи.

⁵ Майский И. М. Указ. раб. С. 153—154.

⁶ Певцов М. В. Очерк путешествия по Монголии и северным провинциям Внутреннего Китая. Омск, 1883.

⁷ Ныне это сомоны Улзийт, Жинст, Богд, Баянлиг, Баянговь и др. Баянхонгорского аймака. Сами аянчины Аюур и Чулуунбат были живы еще в 50-х годах XX в. Они перевозили государственные торговые грузы.