

ПУБЛИКАЦИИ

Ф. И. УСПЕНСКИЙ

**МОРСКОЕ И СУХОПУТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНОЙ
АЗИИ В ЕВРОПУ И ОБРАТНО В XIII—XIV вв.**

ОТ РЕДАКЦИИ

Печатаемая в этом томе статья академика Ф. И. Успенского „Морское и сухопутное движение из Центральной Азии в Европу и обратно в XIII—XIV вв.“ непосредственно примыкает к опубликованной в I (XXVI) томе „Византийского Временника“ другой работе того же автора „Движение народов из Центральной Азии в Европу. 1) Турки. 2) Монголы“.

Ф. И. Успенский не был, как известно, историком-марксистом, а стоял на позициях позитивистской буржуазной науки, однако он уделял в своих исследованиях много внимания проблемам внутренней социально-экономической истории Византии. Публикуемая статья Ф. И. Успенского представляет интерес для советского читателя в первую очередь тем, что содержит ценный материал для изучения торговых связей Византии со странами Ближнего и Дальнего Востока в XIII—XIV вв. Статья является как бы введением к большой теме по изучению взаимоотношений Востока и Запада в средние века, точнее — Византии и средневекового Востока, — теме, которая занимала Ф. И. Успенского в последние годы его жизни.

Статью свою автор не считал, повидимому, законченной и имел в виду к ней вернуться. Это видно из некоторых его замечаний на полях рукописи, хранящейся в Архиве Академии Наук СССР в Ленинграде (ф. 116, оп. 1, № 29). Так, например, на одной из страниц рукой Ф. И. Успенского сделана такая приписка: „дополнить дальнейшими соображениями“. Необходимо отметить, что работа Ф. И. Успенского уже несколько устарела и в разработке изучаемой автором проблемы много ценного сделано советскими учеными.

Статья печатается без всяких изменений, кроме мелких редакционных поправок, обычно оговариваемых, и уточнений библио-

графического характера. Статья подготовлена к печати старшим научным сотрудником Института Истории АН СССР Н. С. Лебедевым. Ему же принадлежат редакционные примечания.

* *
*

С начала XIX в. вопрос о торговом движении из Китая в Европу сделался предметом тщательных исследований со стороны европейских ученых. Оказалось, что от средних веков сохранилось много описаний, составленных торговыми людьми и в особенности миссионерами, глубоко заинтересованными и лично и благодаря поощрению духовной и светской власти в ознакомлении своих соотечественников с населяющими Восток народами и с политическими планами их властителей.

С XIII в., когда движение монголов встряхнуло все народы Центральной Азии и когда западноевропейские политические и религиозные организации в Сирии и Палестине и на Средиземном море начали терять почву под ногами вследствие усиления египетских мамлюков, — особенно оживились сношения между Европой и Востоком. Целый ряд преимущественно итальянских путешественников изучал Азию и Китай и оставил превосходные труды по географии, промышленности и торговле. Как на основании этих источников, так и известий древних писателей о походах Александра Македонского и римских императоров (как, например, Юлиана) стали в настоящее время появляться исследования, раскрывающие новые горизонты в направлении изучения Китая и областей Центральной Азии.

Не принимая на себя задачи широкого ознакомления с литературой вопроса о военных походах и караванном движении из Центральной Азии в Европу с начала средневековья, ограничиваемся лишь выяснением перемен в упомянутом движении, происшедших вследствие образования Монгольской империи. В связи с этим любопытно и в приложении к истории Юго-восточной Европы весьма важно то обстоятельство, что монголы содействовали направлению торгового пути, вместо прежнего южного течения в порты Средиземного моря на север, к Черноморским побережьям, причем торговое движение из столицы хана Хулагу направилось в Сарай и поволжские равнины. С этим направлением торгового пути, развившимся и окрепшим с конца XIII и в XIV в., несомненно, выиграла Русь, начавшая в это же время объединять отдельные княжества под верховной властью московских князей. Но и на этом ограниченном пространстве мы укажем лишь самые крупные лите-

ратурные явления, имеющие значение руководящих и основных для дальнейших специальных исследований.

Главный источник сведений о средневековой географии и о торговых сношениях с Центральной Азией, Индией и Китаем почерпается в итальянских архивах *Archivio Storico italiano* и в нем: *Appendice all'archivio, t. IX. Documenti spettanti al commercio dei Veneziani con l'Armenia et Trebizonda, Ragusa et Negroponti. Notices et extraits des manuscrits, t. XI V.*

В этих изданиях дан богатый материал для (решения.—*Ред.*) вопроса, который, повидимому, не может, однако, считаться вполне исчерпанным. В этом легко убеждает прекрасное изучение архивного материала в труде, вышедшем во второй половине (1878) прошедшего века на немецком языке (Heyd. *Geschichte des Levante Handels*) и потом переработанном и дополненном во французском издании (1885—1886): Heyd-Reynaud. *Histoire du commerce du Levant au moyen âge, vls. I—II.*¹ Для дальнейшей обработки литературы о сношениях Запада с Востоком и выяснения торговых караванных путей из Европы в Центральную Азию — известное сочинение Henry Jule. *Cathay and the Way Thither*, новое издание, переработанное на основании новых открытий Henry Cordier, vls. I—IV. London, 1915—1916.² На позднейшие исследования и статьи будут сделаны указания в своем месте.

Появление монголов на мировой сцене имело сильное влияние, с одной стороны, на развитие торговых сношений между Востоком и Западом, с другой — на изменение направления сухопутных караванных путей в зависимости от географического положения основанной монголами империи. От Центральной Европы и России до Китая идет прямая дорога, пересекаемая серией гор от Гиндукуша и Гималаев до Байкала. Она проходит весь старый континент по прямой линии и ведет кратчайшим путем по долинам Сыр-Дарьи и Аму-Дарьи, Оби и Иртыша в Монголию и Китай. Сравнительно с ней морской путь от Балтийского моря на мыс Доброй Надежды или через Суэц — самый длинный из морских путей.³ Между тем

¹ W. Heyd. *Histoire du commerce du Levant au moyen âge. Édition française refondue et considérablement augmentée par l'auteur, publiée sous le patronage de la Société de l'Orient latin par F. Reynaud. I—II. Leipzig, éd. Otto Hérrassowitz, 1885—1886, I—III.* — *Ред.*

² Jule Henry. *Cathay and the Way Thither. New edition, revised throughout in the light of recent discoveries by Henry Cordier, vls. I—IV. London, 2-d ed. vol. I—1915; vol. II—1913; vol. III—1914; vol. IV—1916 (The Hakluyt Society, 2-d serie, №№ XXXVII, XXXVIII, XLI).* — *Ред.*

³ В имеющейся в Архиве АН СССР машинописной копии этой работы (ф. 116, оп. 1, № 29) слово „морских“ рукой академика Ф. И. Успенского зачеркнуто. — *Ред.*

от Ферганы путь идет на юг Небесных гор в направлении к Аральскому и Каспийскому морям, отсюда — или к Волге и русским равнинам или к Персии, Армении и Средиземному морю. Этими двумя дорогами ходили во все времена завоеватели и купцы.¹

Самый обычный путь из Европы в Азию в средние века, до монгольского вторжения, был морской путь через Красное море. Хотя он требовал много времени, но освобождал от многообразных затруднений, проистекавших от таможенных пошлин, перегрузок и всяческих опасностей от лихих людей, подстерегавших путешественников на более кратком сухом пути. Как ни спокойны были пути сообщения по Монгольской империи, но, как говорят писатели XIII—XIV вв., спокойно можно было себя чувствовать лишь в хорошей компании, в караване человек в 60, особенно в Кипчаке. За исключением небольшой полосы между Красным морем и рекой Нилом, которая приводила торговых людей прямо в порты Средиземного моря, движение из Индии и Китая с драгоценными товарами направлялось из Адена морскими и речными путями, и притом без длинных обходов. Исключительное значение в обмене сношений Запада и Востока имел Египет с его портом Александрией, которому Вильгельм Тирский (XIX, 27)² усваивает громкое наименование *Forum publicum utriusque orbis*, т. е. всемирного торгового центра. Западноевропейские купцы со всех сторон стекались сюда за драгоценными восточными товарами, приносимыми, по верованию средневековья, в Александрию течением райской реки Нила, о чем известие находим у Жуанвилля, историка св. Людовика.³ Еще выразительнее отмечается торговое значение Египта у Титмара:⁴ „Приходят часто индейцы на своих кораблях через Красное море и Вавилон или Египет по райской реке Геону или Нилу, перевозя свои товары“. Это продолжалось до тех пор, пока утверждение монголов в Центральной Азии не выдвинуло других городов на побережьях Средиземного моря и на Черном море в зависимости от новых международных отношений, сложившихся во второй половине XIII в.

¹ «Revue de deux mondes», 1905, mars. Ст. René Pinon. Le péril jaune au XIII siècle.

² Исправляем неточность: глава 26, а не 27. См. Migne. Patrol. lat. 1855, t. CCI (201), p. 775.—Ред.

³ Nathalis de Wally. Joinville, p. 104. Уточняем название этой работы: M. Natalis de Wally. Jean, sire de Joinville. Paris, éd. Didot, 1874.—Ред.

⁴ Thietmar. Iter in terram sanctam, ed. Tobler, p. 36. „Veniunt frequenter Indi navibus suis per mare Rubrum in Babylonem vel Egyptum per Geonem fluvium paradisi, i. e. Nilum, sua mercimonia transportantes“.

Прежде всего заслуживают внимания Черноморское побережье и его порт Трапезунт. Будучи пограничным городом Византийской империи, он издавна играл роль торгового центра для меновой торговли между греками и арабами; с другой стороны, он же поддерживал морские сношения с Кавказом и Русью. Мусульманские купцы Иконийского султаната и торговцы Сирии и Месопотамии встречались в Сивасе, организовывали здесь перегрузку товаров и составляли караваны, которые были направляемы через Трапезунт в восточные и северные области Понта. Его торговое значение особенно усилилось после разрушения Багдада ханом Хулагу и перенесения столицы хана в Тавриз, ставший политическим и торговым центром в Средней Азии. Пока существовали калифат и Багдад, восточные товары из Индии и Китая имели направление к Средиземному морю, в портах которого распределялись по разным направлениям в Юго-восточную и Западную Европу. С падением же Багдада главное торговое движение пошло к северу, ибо караваны, нагруженные товарами и направляемые к морю из Тавриза, имели более прямую и краткую дорогу на Черное море, чем на Средиземное. Отсюда произошло то изменение торгового движения, от которого выиграл Трапезунт.

Так как Центральная Азия сделалась доступной для Западной Европы вследствие многочисленных посольств, снаряжаемых монгольскими ханами, с одной стороны, и папами, императорами и европейскими государями — с другой, то для эксплуатации новых торговых путей образовалось большое движение между восточными и западными купцами. И Трапезунт составил складочный пункт в этом торговом движении, открыв путь в Азию. Отсюда одни направлялись в Тавриз и далее — по назначению, в области Центральной Азии; другие в Трапезунте нагружались товарами, привезенными из Китая и Туркестана караванным способом. Запад представлен был в Трапезунте итальянскими купцами из Генуи, Венеции и Флоренции, нагружавшими свои корабли индийскими товарами и доставлявшими их как в черноморские, так и в средиземноморские порты. Крупное значение также с появлением монголов приобретает в Малой Азии порт Ajazzo (ныне Аяс).

Из Южной Азии восточные произведения перевозились морским путем через Персидский залив в Басру в недалеком расстоянии от впадения в море Тигра и Евфрата, а затем речным путем в Багдад. Персидский залив с его северной гаванью Бассора, или Басра, долгое время был центром морских сношений и торговли Европы с Азией. Сюда же свозились из Аравии, Нубии и Абиссинии товары, которые здесь обменивались на произведения Индии

и Китая и Северной Азии. Кроме того, на севере Персидского залива производилась нагрузка товаров, ввозимых в Европу и имеющих назначением порты Средиземного и Черного морей, снабжавшие товарами Южную Францию, Италию и побережья Черноморские. Назначаемые для Армении произведения перевозились из Бассоры частью речным путем — через Тигр, частью караванным — на Багдад и в Персию до Тавриза, сделавшегося центральным торговым пунктом для караванной торговли. В Тавризе образовался также центр для европейских произведений, назначаемых для Востока. Итальянские купцы привозили сюда для дальнейшего направления в Армению, Сирию и Трапезунт мануфактурные изделия Европы и северных побережий Черного моря, как Кафа, Судак, Тана, Херсон. Идущие из Азии товары, направляемые в Тавриз, имели отсюда двойное движение: часть шла в Трапезунт и отсюда в указанные порты Черного моря, часть — в Эрзерум и отсюда в Малую Армению, в залив Александретты, в порт Ajazzo.

Прежде чем говорить об этом порте, остановимся несколько на Тавризе, о котором у путешественников первой половины XIV в. находим весьма важные сообщения. Orderico de Pordenone, уроженец Фриуля,¹ дает следующие сведения о Тавризе: „этот город по торговле (*pro mercimoniis*) знаменитейший и лучше всякого города в мире. Ибо ныне не найдется в мире города, который бы заключал в себе такие запасы продовольствия и всяческих товаров, как Тавриз. Настолько он знаменит, что кажется невозможным сказать обо всем, что в нем есть, как будто целому миру он равняется по торговле (*quasi totus mundus pro mercimoniis illi correspondet civitati*). Христиане свидетельствуют о том, что хан с этого города получает больше доходов, чем король французский со всего королевства. Здесь живут многие христиане разных наций, которые во всем господствуют над самими сарацинами (*quibus ipsi Sarraceni in omnibus dominantur*). Из этого города в десять дневных переходов достигают Султанье (*Soldania*). Здесь в летнее время проводит жизнь хан, зимой переезжает в другой город, называемый *Wachus* (Баку?). В этом городе много всяких товаров находится в продаже“.

Относительно продолжения торгового пути с Востока на Запад по направлению к Волге и к Дону, а следовательно, и к Крыму и в Юго-восточную Европу, лучшие известия почерпаются у Пеголотти, писателя первой половины XIV в.² От Азова (Тана) до

¹ Jule. H. Cathay and the Way Thither, vol II. Appendix 1, p. 280.

² Ibid., vol. III, p. 137, svn.

Астрахани — 25 дней на телеге, запряженной быками, и от 10 до 12 дней в конной упряжке. От Астрахани до Сарая дневной переход рекой, от Сарая до Сарайчика, также рекой, 8 дней. Этот переход можно сделать и сухим путем и водой, но последний меньше требует расходов по перевозке товаров. От Сарайчика до Ургенча (Organci) 12 дней пути на верблюдах. Для путешествующих с товарами путь на Ургенч предпочтительней, потому что в этом городе хороший сбыт товаров. От Ургенча до Отрара (Oltrarre) от 35 до 40 дней пути на верблюдах. Направляясь от Сарайчика прямо в Отрар, можно сделать дорогу только в 50 дней, и если с вами нет товаров, то предпочтительней идти прямо на Отрар; отсюда до Алмалека (Almalec)¹ 45 дней пути на вьючных ослах, и каждый день на стоянках ожидает военный пост. Дорога от Азова до Китая совершенно безопасна как днем, так и ночью, как говорят торговые люди, испытавшие этот путь.² В случае смерти все имущество становится собственностью господина данной страны.

Любопытно отметить практические указания для путешествия в главе II у Пеголотти, особенно насчет языка. Хорошо, говорит он, запастись драгоманом в Таны и, кроме драгомана, по крайней мере двумя служителями, знающими куманский язык.³ О значении куманского языка и распространении его в Центральной Азии, равно как о караванных путях по Азии, весьма хорошие сведения подобраны у Гейда.⁴ По его словам, турецкие племена образовали большинство населения Монгольской империи. На Западе усвоили их языку название куманского языка, потому что из всех турецких племен племя куман, утвердившееся на север от Черного моря и раскинувшееся до Нижнего Дуная, было более известно европейцам. Этот язык называли еще языком уйгуров (*lingua uigurica*.) Во всей Северной Азии не было более распространенного языка: до границ пустыни Гоби можно было везде дать себя понять.

В 1303 г. составлен был словарь употребительных в общезитии предметов на трех языках: латинском, персидском и куманском. Это известный *Codex Cumanicus*.⁵ Об этом тогдашнем всеазиатском языке выражается монах-францисканец Паскалис, изучавший его

¹ Это столица Чагатайского улуса.

² Оговорка делается по отношению к дороге от Таны до Сарая, которая гораздо хуже всей остальной. Здесь требуется караван до 60 человек.

³ E oltre a Turcimanni si chouviene menare per lo meno due fanti buoni che sappiano bene la lingua Cumanesca. Jule. H. Cathay and the Way Thither, vol. III, Appendix, 172.

⁴ He y d-Reynaud. Histoire du commerce, II, 241—242.

⁵ Ibid., 242.

в Сараяе: „Linguam chummanicam et litteram uiguricam, qua quidem lingua et littera utuntur communiter per omnia ista regna seu imperia Tartarorum, Persarum, Chaldaeorum, Medorum et Cathay“.¹

Сведения о направлении к столице Кипчакского улуса Сарая на Волге и отсюда к Крыму и в Россию и далее на Запад могли бы быть с большей подробностью изучены на основании средневековых летописей. Ясное дело, в Сараяе был в XIV в. торговый центр для товаров, идущих как из черноморских — преимущественно крымских — портов, так и доставляемых караванным путем с Востока. Кроме того, что можно найти в этом отношении в „Записках Одесского общества истории и древностей“, здесь необходимы дальнейшие углубленные исследования с точки зрения русско-исторических научных интересов.

В эпоху монгольского господства Китай был открыт для иностранцев. Великий хан Кубилай, из дароватой семьи Тулуя, младшего сына Чингиз-хана, не только пользовался услугами и знаниями иностранцев, не обращая внимания на разницу в религии, но и привлекал их ко двору и поручал им высшие должности. Что касается торговли, то встречаются примеры прибытия в Китай западных купцов, хотя главные представители купеческого класса были из турок и персов.

По словам Марко Поло, находящийся в Александреттском заливе порт Ajazzo есть porta dei paesi orientali.

Таковым он стал в XIII в. С тех пор как Антиохия и Лаодикея под ударами египетского султана утратили свое значение, постепенно выросло значение порта Ajazzo вблизи древнего portus Pallogum. Его преимущество заключалось в том, что при нем была обширная гавань и что он был прекрасно защищен естественными укреплениями; находясь на реке Djihan (Джихан), по которой суда могли доходить до Евфрата, он служил удобным пунктом сообщений с областью Малой Азии. По морю имел сношения с Кипром и Сирией. Абульфеда и Марко Поло восхваляют торговое значение Ajazzo. Купцы Генуи, Венеции и всех других стран привозили сюда произведения Запада и обменивали их на товары восточные. В прекрасном исследовании Гейда² можно найти достаточные указания на внутренние караванные пути, связывающие Ajazzo с Центральной Азией. Пока калифат и латинские государства Сирии сохраняли свою независимость, произведения Востока, ввозимые через Персидский залив, шли на Багдад и провозились в Средиземное

¹ Heyd-Reynaud. Histoire du commerce, II, 212.

² Ibid., 73.

море через Антиохию и Лаодикею. Но уже Марко Поло свидетельствует о прямом сообщении между Тавризом и Индией.

До начала XIV в. Багдад и Тавриз преимущественно были главными пунктами движения товаров из Индии на Запад, затем Тавриз получил преобладание, а Багдад и Басра отступили на второй план. Уже Пеголотти в 1330—1350 гг. совсем не говорит о Багдаде, а Тавризу посвящает отдельный параграф, и, по его словам, восточные товары шли из Тавриза к Средиземному морю через Ajazzo. У того же писателя перечислены все станции между Тавризом и средиземноморским портом.¹ Имея в виду, что эта торговая дорога шла по Армении очень малое протяжение, а большей частью направлялась по персидской территории, Гейд в гл. IV дает подробное описание всех станций по Пеголотти.² Таковы города Сивас, Эрзерум и др.

Пеголотти дает весьма любопытные сведения по вопросу об организации путей сообщения. Так, назвав станции Сарайчик, Ургенч и затем Отрар и сказав, что от Отрара до Almalic, столицы Чагатайского улуса, 45 дневных переходов, он прибавляет, что каждый день встречается на пути военный пост, и вообще замечает,³ что дорога от Таны до Китая вполне безопасна и днем и ночью, согласно отзывам купцов, пользовавшихся ею. Дорога от Таны до Сарая менее спокойна, чем остальной путь. Но как бы дурна она ни была, путешествуя в компании в 60 человек, можно чувствовать себя как дома.⁴

В заключение обратим внимание на довольно темное выражение Marignolli, флорентийского уроженца, который был в Китае в 1353 г. Говоря о посольстве хана к папе с предложением заключить союз между ним и христианами, он приводит следующие слова о находящихся в его империи высоких князьях, называемых аланами, которые управляют всем Востоком и суть христиане, называющие себя рабами папы, готовые умереть за франков: „Summi etiam principes sui imperii totius plusquam triginti milia, qui vocantur Alani et totum gubernant imperium Orientis, sunt christiani et dicunt se sclavos Pape parati mori per frantquis“.⁵

¹ Jule. Cathay, vol. III, 159—расходы при транспортировании товаров от Ajazzo до Torissi (Тавриз) сухим путем.

² Heyd-Reynaud, II (La Perse), 113.

³ Jule. Cathay, vol. III, 152.

⁴ Ibid., p. 154.—Ред.

⁵ Ibid., p. 210.—Ред.