

МАРКО ПОЛО

ПУТЕШЕСТВИЕ К КРАЮ
ИЗВЕСТНОГО МИРА



и

Софья Вечерняя

Софья Вечерняя

**Марко Поло: Путешествие
к краю известного мира**

«Автор»

2026

Вечерняя С.

Марко Поло: Путешествие к краю известного мира /
С. Вечерняя — «Автор», 2026

Подлинный голос Марко Поло — или рассказ, изменённый памятью и веками переписывания? Его путешествие стало легендой. Но где в ней личное наблюдение, а где чужие сведения? Из Венеции — по караванным путям Центральной Азии ко двору Хубилая, через рынки Китая и южные моря обратно: маршрут Поло открывает мир XIII века. Дальние дороги держались на торговых связях, местных посредниках, снабжении и власти империй. А «Книга чудес» складывалась из памяти путешественника и рассказа, записанного вместе с Рустикелло. Здесь не предлагают ни верить всему, ни отвергать всё: свидетельства разбираются по отдельности и сверяются с другими источниками. Для тех, кому интересна история путешествий и средневековая Азия, это шанс увидеть за легендой сложную эпоху и понять, как осторожно читать прошлое. Книга создана с помощью ИИ. Обложка: GPT Image - Лицензия

Содержание

Мир накануне путешествия: Европа, Азия и горизонты XIII века	6
Венецианцы Поло: семья, торговля и первые поездки на Восток	10
Дорога к монгольскому двору: караваны, перевалы и границы империй	14
Возвращение в Азию: путь Марко через Центральную Азию	18
Конец ознакомительного фрагмента.	21

Софья Вечерняя

Марко Поло: Путешествие к краю известного мира

Марко Поло: Путешествие к краю известного мира

Софья Вечерняя

Мир накануне путешествия: Европа, Азия и горизонты XIII века

Венецианская гавань шумит еще до рассвета. На причале перекатывают бочки, скрипят блоки, торговцы пересчитывают тюки. В одном пахнет перцем, в другом — воском; рядом лежит ткань, которую называли шелком, хотя путь ее нити к морю мог начаться далеко на востоке. Кто-то торгуется на венецианском говоре, кто-то отвечает на греческом, арабском или языке, которого сосед не понимает. Вещи уже прошли через несколько рук и границ. Их происхождение известно лишь приблизительно, зато цена — вполне точно.

Представим, что один из купцов разворачивает на столе карту. Знакомые берега Средиземного моря нанесены увереннее; дальше линии становятся реже, а названия перемешиваются с рассказами путешественников. За Черным морем — степи и города, о которых венецианец мог знать от посредника. Еще дальше — земли великих правителей, чьи послы и армии меняли привычные маршруты. Это не зарисовка конкретного дня и не документальное описание пристани, где непременно стояли Поло. Это воображаемая сцена, собранная из реалий эпохи. Она помогает увидеть главное: XIII век был не пустым промежутком между Европой и Азией, а миром связей, которые люди прокладывали задолго до того, как называли их единым маршрутом.

Карта и дорога — не одно и то же

Средневековую карту легко принять за неудачную попытку нарисовать современный атлас. Но многие карты создавались не для того, чтобы путешественник мог по ним свернуть на нужной развилке. Они упорядочивали мир по религиозным и историческим представлениям, показывали священные места, города, народы и события. На некоторых европейских картах Иерусалим помещался в центр; восток мог оказываться наверху. Это был способ рассказать, как устроен мир, а не инструкция по переходу через горы.

Практическое знание часто жило в другом виде: в памяти проводника, в перечне стоянок, в рассказах купцов, в опыте моряков. Портовые карты с очертаниями берегов и направлениями плавания развивались в Средиземноморье в XIII веке, но такие карты не давали готового изображения всего пути от Венеции до Китая. Даже хороший рисунок побережья не сообщал, кто контролирует перевал, где можно достать корм для животных и безопасно ли сейчас пересекать пограничную область.

Поэтому путешественник ориентировался не только по карте. Он собирал сведения, сравнивал рассказы, спрашивал, кто недавно прошел этой дорогой, и выяснял, у кого есть власть пропустить караван. Географическая неопределенность была не просто нехваткой линий на пергаменте. Она означала вполне конкретные вопросы: где найти воду, кому платить пошлину, какой язык понадобится на следующем рынке и что делать, если прежний покровитель уже потерял власть.

Полезное упражнение: взгляните на любую старинную карту не как на «плохую версию современной», а спросите, для кого и для чего она создана. Затем представьте путешественника, которому нужно добраться до дальнего города. Какие сведения карта дает ему, а какие придется получить у людей? Именно в этом разрыве между изображенным пространством и прожитой дорогой начинается история путешествия.

Европа — не единая отправная точка

В XIII веке Европа не была одним политическим или торговым целым. Здесь существовали королевства, города-коммуны, княжества и церковные владения; их интересы могли совпадать, а могли сталкиваться. Венеция и Генуя развивали морскую торговлю и соперничали за

порты и привилегии. Венецианские купцы давно связывали Адриатику с Константинополем и Черным морем. Но эта связь зависела от политики не меньше, чем от ветра.

В 1204 году участники Четвертого крестового похода захватили Константинополь, столицу Византии. В 1261 году византийская власть вернулась в город, но политический порядок уже изменился, а торговые позиции разных итальянских городов стали предметом ожесточенной борьбы. Для купца это были не только события из летописей. Смена власти могла изменить таможенные правила, безопасность гавани и доступ к рынку. Венецианцу приходилось учитывать, с кем именно заключен договор и кто способен его исполнить.

Само Средиземное море тоже нельзя представить как европейское внутреннее озеро. На его южных и восточных берегах находились сильные государства и богатые торговые города. Египетские власти контролировали важные пути между Средиземным морем, Красным морем и рынками Индийского океана. В восточном Средиземноморье пересекались интересы мусульманских правителей, византийцев, итальянских торговцев и государств крестоносцев. У каждого — собственные армии, налоги, дипломатия и представления о выгоде.

Европейские путешественники не открывали мир, который до них никто не знал. Они входили в уже существовавшие сети, где работали мусульманские, армянские, персидские, еврейские, индийские и китайские торговцы, чиновники, моряки и переводчики. Часть этих людей оставляла письменные свидетельства, часть передавала сведения устно. Встреча с дальними странами была не встречей «Европы» с неподвижной «Азией», а новым эпизодом долгого обмена знаниями и интересами.

Если мысленно снять с прилавка перец, он открывает следующий участок карты. Не обязательно один конкретный маршрут: специи попадали на средиземноморские рынки разными путями, в том числе через Красное море и порты Индийского океана. Сам товар не сообщает точного пути. Он лишь подсказывает, сколько посредников, соглашений и перегрузок могло отделять место выращивания от места продажи.

Торговая дорога — это цепь людей

В популярном воображении «Шелковый путь» часто выглядит одной прямой линией через материк. В действительности это удобное собирательное название для множества сухопутных и морских связей. Они менялись со временем, обходили опасные территории, соединяли города и расходились на ответвления. Купец мог пройти лишь часть пути, передав груз другому торговцу. Никому не требовалось пересекать всю Евразию, чтобы участвовать в торговле между ее дальними районами.

В караванном городе груз не просто отдыхал перед продолжением пути. Здесь его взвешивали, облагали пошлиной, переупаковывали и продавали. Вместе с ним переходили из рук в руки сведения: о цене, войне, новом правителе, состоянии дорог и спросе на редкие товары. На рынках можно было встретить языки региона, а иногда и людей, говоривших на нескольких языках, потому что без них сделка не состоялась бы. Переводчик, проводник, меняла и хозяин караван-сарая были не второстепенными персонажами путешествия, а частью его инфраструктуры.

Дальние маршруты соединяли не только торговые центры, но и разные способы передвижения. По морю груз могли везти на кораблях, полагаясь на сезонные ветры и знание берегов. По суше — на вьючных животных и в составе караванов, выбирая стоянки, где есть вода и корм. Путь, удобный для небольшого отряда, мог не подойти крупному каравану; горный проход, проходимый летом, зимой становился ловушкой. К расстоянию на карте добавлялись сезон, погода, размер груза, состояние животных и политические отношения.

Здесь полезно выполнить маленькое практическое упражнение. Выберите один предмет из воображаемой гавани — например, шелковую ткань. Составьте не одну «идеальную линию» ее пути, а список вопросов: где ее могли произвести, кто мог перевезти ее на следующий рынок, где товар перегружали, какие пошлины и риски влияли на цену? Не нужно угадывать един-

ственно верный ответ. Цель — увидеть торговлю как работу множества людей и решений, а не как волшебное перемещение вещи с востока на запад.

Перемены, которые принесла степь

Самым стремительным изменением XIII века стала монгольская экспансия. В начале столетия Чингисхан объединил монгольские племена и создал военную силу, подчинившую огромные пространства. Завоевания его наследников распространили монгольскую власть от Восточной Азии до земель, лежавших далеко на западе. В 1241–1242 годах монгольские войска вторглись в Польшу и Венгрию. Для жителей Европы это было не отвлеченное известие с края света, а свидетельство того, что политические потрясения могут прийти из степей в самое сердце привычного пространства.

Но монгольская экспансия не превратила Евразию в единое государство с одинаковыми законами и безопасными дорогами. После смерти Чингисхана власть распределялась между его потомками и разными ветвями династии. Со временем оформились отдельные политические центры, в том числе владения Джучидов, известные как Золотая Орда, государство Чагатайского дома и владения Хулагуидов в Иране. В Китае хан Хубилай, известный также как Хубилай-хан, укреплял свою власть и в 1271 году провозгласил династию Юань. При этом его право на верховенство оспаривалось другими монгольскими правителями.

Такое устройство одновременно создавало возможности и опасности. На некоторых территориях власть монгольских правителей облегчала передвижение послов и торговцев, поддерживала системы связи и позволяла использовать установленные правила. Известна сеть почтовых станций, через которые передавались государственные сообщения; путешественникам могли помогать официальные документы и покровительство влиятельных лиц. Однако возможности зависели от места и времени. Почтовая станция предназначалась прежде всего для нужд власти, а не была всеобщей гостиницей для любого путника.

Войны между правителями, местные конфликты, сборы и разбой никуда не исчезли. Вчерашняя граница могла стать фронтом, а дорога, по которой недавно прошел посол, — небезопасной для торгового каравана. Выражение «монгольский мир» может скрыть важную подробность: огромная территория не означает единого порядка на каждом ее участке. Для путешественника важны были не только имена великих ханов, но и решения наместника, состояние переправы, отношения между соседними властителями.

Дипломатия шла вслед за торговлей и войной

Встречи между европейцами и монгольскими правителями начались не с Марко Поло. В середине XIII века папские посланники отправлялись к монголам, пытаясь понять их намерения и вести переговоры. Францисканец Джованни да Плано Карпини побывал в монгольских землях в 1240-х годах; Вильгельм Рубрук путешествовал в 1250-х и достиг двора в Каракоруме. Их отчеты донесли до европейских читателей сведения о народах, политике и обычаях, которые прежде попадали в Европу обрывочно и часто искаженно.

Эти миссии не были туристическими поездками и не означали, что две стороны одинаково понимали друг друга. Посланцы ехали с поручениями, письмами и ожиданиями, а возвращались с тем, что удалось увидеть и истолковать. Некоторые наблюдения могли быть точными, другие — ограниченными языком, условиями путешествия или представлениями автора. Письменный рассказ — не окно без стекла: читателю важно помнить, кто его написал, где побывал и чего не мог знать.

Марко Поло отправился в путь не в совершенно неизвестную ему сторону. Его отец Никколо и дядя Маффео уже ездили на восток до него, а вернувшись, принесли опыт и сведения о политическом мире, который менялся на глазах. Подробности их путешествий известны прежде всего из рассказа, записанного Марко позднее, поэтому к отдельным деталям стоит относиться осторожно. Но сама история семьи показывает, насколько важны были не только

географические знания, но и личные связи, торговый опыт, рекомендации и дипломатические обстоятельства.

Именно так путешествие переставало быть прыжком в пустоту. Кто-то знал город, где можно найти проводника; кто-то сообщал, какие подарки уместно преподнести правителю; кто-то мог объяснить, кому теперь принадлежит дорога. Эти сведения не гарантировали успеха. Они превращали неизвестность из безмерного мрака в ряд трудных, но хотя бы отчасти решаемых задач.

Что видел человек, решившийся идти дальше?

У гавани можно начать с товара, но карта быстро становится картой людей. Перец связывает рынки и посредников; письмо — посланников и правителей; смена власти — караван с решениями, принятыми далеко от него. В XIII веке расстояния были велики, а знания несовершенны, но общества не существовали в изоляции. Морские пути, караванные дороги, дипломатические посольства и войны соединяли регионы — порой мирно, порой насильственно, всегда с учетом интересов тех, кто контролировал проход.

Поэтому маршрут Марко Поло нельзя объяснить одной смелостью или одним чудесным случаем. Его сделали возможным торговые сети, опыт предшественников, политические перемены и знания, накопленные множеством народов. И все же никакая сеть не отменяла риска. Путник мог неверно оценить дорогу, попасть в конфликт между властителями, заболеть, потерять груз или оказаться там, где никто не понимал его слов. Решение отправиться вдаль требовало не уверенности, что опасности нет, а надежды, что подготовка и опыт других помогут их преодолеть.

Итак, попробуйте мысленно вернуться к карте на столе у гавани. В каких местах ее линии становятся ненадежными? Кого нужно расспросить, чтобы продолжить путь? Какой товар, рассказ или обещание заставит человека сделать следующий шаг? На пороге этой книги главный вопрос звучит не «как далеко простирался мир?», а иначе: **что должен был увидеть человек, чтобы решиться идти дальше известного ему мира?** Путник отправлялся дальше не потому, что был уверен в отсутствии опасностей, а потому, что надеялся: подготовка и опыт других помогут их преодолеть. Мир XIII века не был пустым пространством за краем карты: его связывали порты, торговые пути, караваны и рассказы тех, кто возвращался издалека. Но знания распределялись неравномерно, и каждый следующий шаг требовал сопоставить выгоду с риском и довериться сведениям, которые нельзя было проверить заранее.

Именно в таком мире начинался путь Поло — не через совершенно безвестную пустоту, а по цепи торговых и человеческих связей, где знакомое постепенно уступало место неизвестному. Чтобы понять, как эти связи стали для Марко дорогой на Восток, сначала нужно вернуться в Венецию — к его семье, ее торговым делам и первым поездкам Поло.

Венецианцы Поло: семья, торговля и первые поездки на Восток

Представьте длинный стол, на котором разложены карта, мешочек с монетами и перечень товаров. На карте запад знаком: Венеция, проливы, порты, где уже знают цену венецианскому серебру. Дальше начинаются пространства, для которых нет надежной инструкции. На перечне — не только шелк, специи или драгоценности, но и невидимые статьи расходов: пошлины, плата проводникам, подарки правителям, задержки, риск потерять груз. А рядом — вопросы, которые не помещаются в бухгалтерскую книгу: кому можно доверить товар, сколько времени ждать отсутствующего партнера, как передать опыт тому, кто пока слишком молод, чтобы отправиться в путь?

Это не описание реального семейного совета Поло: мы не знаем, как выглядел их стол и обсуждали ли они дела именно так. Но стол — точная метафора их предприятия. Большое путешествие Марко началось не с внезапного порыва одного человека. До него были семейные связи, вложенный капитал, торговые привычки и маршрут, уже однажды проверенный его отцом и дядей.

Семья, а не легенда

Венеция XIII века жила не только морем. Ее богатство создавали люди, умевшие связывать морские порты с рынками, где товар переходил из рук в руки, менял цену и иногда — форму. Купец должен был считать не одни деньги: ему приходилось оценивать надежность посредников, политическую обстановку, состояние дорог и вероятность того, что в нужном месте удастся найти проводника.

Поло принадлежали к миру венецианских торговцев, однако подробности их семейной жизни известны скупо. Мы знаем имена главных участников этой истории: Никколо, его брат Маффео и сын Никколо — Марко. Но уверенно восстановить состояние семьи, точный состав ее имущества или все родственные связи невозможно. Само знакомое нам имя «Поло» не превращает семью в знаменитый и могущественный клан, будто изначально созданный для великих приключений. Гораздо полезнее видеть в ней торговую семью своего времени — людей, чьи возможности зависели от капитала, связей и умения действовать в условиях неопределенности.

Тут важно и другое: ранняя история братьев известна прежде всего из книги, связанной с Марко Поло. Ее рассказ был записан Рустикелло да Пизой, когда Марко находился в генуэзском плену, вероятно, около 1298 года. Это не путевой дневник, который отец и дядя вели день за днем. Между событиями и записью лежали годы, а дошедшие до нас версии текста различаются. Поэтому книга Марко бесценна как свидетельство его мира, но отдельные даты и подробности раннего маршрута требуют осторожности. Мы можем восстановить общую логику поездки, не притворяясь, будто знаем все ее повороты.

Около 1260 года Никколо и Маффео отправились на Восток. Марко, родившийся примерно в 1254 году, был тогда ребенком и в первую поездку не участвовал. Его мать умерла до возвращения отца и дяди; ее имя и обстоятельства смерти нам неизвестны. Марко рос в Венеции, пока двое взрослых мужчин его семьи отсутствовали. Это важное обстоятельство, но не повод сочинять его чувства или приписывать ему переживания, о которых источники молчат. История сохраняет факт разлуки, а не внутренний монолог мальчика.

Торговля как работа с неизвестностью

Представим тот самый стол еще раз — теперь не как семейную сцену, а как схему купеческого предприятия. На нем можно мысленно разложить четыре вещи: капитал, товар, связи и риск.

Капитал — это не просто сумма, которой располагают купцы. Это деньги, вложенные в груз, дорогу, услуги посредников и время. Пока товар в пути, он не приносит прибыли, а деньги, потраченные на него, нельзя использовать в другом деле.

Товар — это обещание будущей выручки. Для дальнего пути особенно удобны вещи, в которых высокая стоимость уместается в сравнительно небольшом объеме: их легче перевозить и охранять, чем тяжелый низкодходный груз. Шелк, пряности и драгоценности часто были частью дальних торговых потоков, но утверждать, что именно такие товары везли братья Поло в конкретной поездке, нельзя: точный перечень их груза нам неизвестен.

Связи — это доступ к людям, которые говорят на нужном языке, знают местные порядки, могут дать сведения о дороге или помочь продать товар. Купец не мог лично знать каждого человека на всем маршруте. Он зависел от цепочки посредников, а значит, должен был оценивать не только товар, но и надежность тех, кто его сопровождал.

Риск — это не досадная помеха, а часть расчета. Груз мог быть задержан, испорчен, обложен неожиданной пошлиной или утрачен из-за войны. Торговля на больших расстояниях существовала именно потому, что ожидаемая прибыль иногда оправдывала опасность, но это не означало, что купцы отправлялись в путь наугад.

В средневековой Венеции существовали способы распределять обязанности и финансовый риск между участниками торговли. Один человек мог предоставить капитал, другой — отправиться в плавание или вести дело на месте. Договоры фиксировали вложения и доли прибыли. Такие практики помогают понять устройство купеческого мира Поло, но мы не должны без доказательств приписывать конкретную форму договора именно братьям.

Практический смысл этой системы прост: дальнейшее путешествие редко держалось на одном смельчаке. Оно требовало, чтобы кто-то вложил средства, кто-то умел торговаться, кто-то оставался дома и поддерживал связи, а кто-то принимал решения там, где вчерашняя карта уже не помогала.

Маршрут, который менялся вместе с обстоятельствами

В рассказе Марко первая поездка Никколо и Маффео начинается не как поход к заранее намеченному «краю мира». Это торговое движение, которое постепенно уводит братьев дальше, чем они могли ожидать.

Этап

Зона

Значение для поездки

Венеция и Константинополь

Средиземноморские торговые узлы

Братья располагали товарами и связями на восточном направлении; Константинополь был крупным центром торговли

Крым, в рассказе — Солдайя

Черноморский порт

Переход от морских путей к торговле на землях северного Причерноморья

Внутренние области Азии

Степные и городские маршруты

Военные конфликты и политические перемены затруднили возвращение на запад

Бухара и путь к двору великого хана

Центральная Азия и монгольская держава

Встреча с путешественниками и посланцами открыла братьям дорогу к двору Хубилая

Возвращение через западные земли

Ближний Восток и Средиземноморье

Поручение хана потребовало возвращения к папе и новым переговорам

Точные даты и конкретные переходы в этой цепочке обсуждаются историками. Уверенно можно сказать главное: поездка проходила в эпоху, когда монгольские владения охватывали огромные пространства, но не были единым безопасным коридором. Внутри этой обширной державы действовали разные правители, интересы которых сталкивались. Вражда между монгольскими властителями могла менять условия движения не меньше, чем расстояние или погода.

Согласно рассказу Марко, братья оказались в Центральной Азии и некоторое время провели в Бухаре. Затем вместе с направлявшимися на восток людьми добрались до двора Хубилая. Так торговый маршрут превратился в дипломатический: великий хан принял венецианцев и поручил им передать просьбу папе. В повествовании Марко речь шла о посылке образованных христиан и о масле из лампы у Гроба Господня в Иерусалиме. Это не означает, что обычное купеческое дело внезапно стало официальной дипломатической службой в современном смысле. Скорее, путешественники, способные пройти дальний путь и поддерживать контакты с разными властями, оказались удобными посредниками.

В этом эпизоде видна практическая ценность торговца. Он замечает, где можно купить товар, но также понимает, кто обладает властью, кому следует представить письмо и каким путем вернуться. Деловая сметка не отменяет риск; она помогает не оказаться перед ним совсем неподготовленным.

Возвращение к сыну

Около 1269 года Никколо и Маффео вернулись в Венецию. Их возвращение было не просто концом путешествия. Оно соединяло две истории: далекую дорогу братьев и жизнь Марко, который все эти годы оставался дома.

Мир, в который они вернулись, отличался от мира их отъезда. В 1261 году византийцы вновь овладели Константинополем, покончив с Латинской империей. Политика меняла условия торговли: владение городом, права купцов и доступ к рынкам зависели от соглашений и новых властей. Торговец, вернувшийся из долгой поездки, привозил не только товар или прибыль. Он привозил сведения — о правителях, ценах, языках, дорогах и возможностях, которые прежде существовали лишь как слухи.

Но братья вернулись с поручением, которое не могло быть выполнено одним решением семьи. В Европе тогда не было избранного папы: после смерти Климента IV в 1268 году новый понтифик появился лишь в 1271-м, когда был избран Григорий X. Ситуация помогла определить следующий шаг. Никколо и Маффео должны были дожидаться возможности передать просьбу хана и снова отправиться на Восток.

Именно здесь история становится по-настоящему семейной. Марко был уже подростком, примерно пятнадцати-семнадцати лет, в зависимости от принятой хронологии. Во второй путь он отправился с отцом и дядей. Не следует представлять их решение как непременно драматический семейный спор — источники не сообщают, что именно говорили Никколо, Маффео и Марко. Но сама последовательность ясна: отец вернулся, семья получила возможность подготовиться, и юноша вошел в уже существовавший маршрут.

Марко не начинал с нуля. Он отправлялся туда, куда уже ездили его близкие, и мог опираться на их опыт, пусть даже тот не был записан в виде подробного руководства. В семье передавались не только деньги. Передавались привычки замечать полезные связи, оценивать

обещания, не путать известный город с безопасным городом и помнить, что обратный путь тоже нужно планировать.

Упражнение: соберите собственный торговый стол

Чтобы почувствовать логику такого решения, попробуйте мысленно подготовить не путешествие через Азию, а любое дело, в котором важны деньги, время и доверие. Возьмите лист бумаги и запишите:

1. Что вложено? Деньги, труд, знания, репутация, время.

2. Кто за что отвечает? Кто принимает решения, кто выполняет работу, кто хранит средства или информацию.

3. Какие сведения проверены, а какие переданы со слов других? Отделите факт от предположения.

4. Что может пойти не так? Назовите три наиболее вероятных риска и один запасной план.

5. Какой опыт нужно передать следующему участнику? Не просто совет «будь осторожен», а конкретный прием: кого проверить, что записать, где уточнить условия.

Такой список не защитит от всех неожиданностей. Но он обнаружит слабое место, которое легко пропустить, если думать только о желанной цели. Купеческая осторожность не противоположна отваге. Это способ сделать отвагу пригодной для дела.

У Поло семейный стол не известен нам как исторический предмет. Зато известен результат решений, которые он обозначает: братья воспользовались торговыми связями, пережили перемены маршрута, вернулись и передали начатую историю следующему поколению. На этот раз в путь вышли уже трое.

Большое путешествие начинается не тогда, когда человек впервые видит незнакомую дорогу на карте. Оно начинается раньше — когда кто-то учится доверять сведениям, проверять обещания, распределять риск и передавать опыт тем, кто пойдет следом. Никколо и Маффео проложили путь; Марко отправился по нему, чтобы однажды рассказать, куда он ведет.

Дорога к монгольскому двору: караваны, перевалы и границы империй

На рассвете караван не трогается в путь по первому крику погонщика. Сначала проверяют вьюки, осматривают копыта, считают бурдюки и выясняют, кто видел дорогу дальше последнего колодца. Если один верблюд натёр плечо, его груз приходится распределить между остальными. Если проводник сообщает, что в перевале ещё лежит снег, вчерашний расчёт теряет смысл. Путешествие начинается не с шага, а с множества решений, от которых зависит, сможет ли караван сделать следующий.

Это не описание конкретного дня из жизни Поло: источники не сохранили такого дневника. Это историческая реконструкция обычной логики сухопутного пути — и полезная поправка к привычному образу путешественника-одиночки. Никколо и Маффео Поло, а во второй поездке и Марко, двигались не сквозь пустое пространство, а по дорогам, созданным торговлей, властью и опытом множества людей. Их удача зависела от того, сколько воды можно найти, какой сезон наступил, кто контролирует переправу и кому можно задать вопрос.

В 1271 году Поло вновь направились на восток. В этой поездке участвовал Марко, которому было около семнадцати лет. Путешествие из Средиземноморья к двору Хубилай-хана заняло несколько лет; обычно его прибытие в Китай относят к 1275 году. Но точный календарь отдельных переходов и подробный маршрут восстановить нельзя. Книга Марко Поло — не путевой журнал с ежедневными отметками. В ней соседствуют личные наблюдения, сообщения торговцев и географические сведения, собранные в дороге. Поэтому карта этой экспедиции должна показывать не только места, но и степень нашей уверенности в том, что именно там произошло.

Карта, на которой отмечены не только расстояния

Первые этапы были связаны с портами и морскими переходами. Поло прибыли в Акру, направились в Иерусалим за священным маслом, предназначенным для великого хана, а затем продолжили путь через порт Лаяс — современную Айяс — и земли Киликийской Армении. Дальше маршрут уходил в глубь материка, к областям Ирана и Центральной Азии. В рассказе Марко важными ориентирами становятся персидские города, Балх, Бадахшан, горные проходы, Кашгар и оазисы Таримского бассейна. Однако не каждое место, описанное в книге, обязательно было остановкой путешественников: часть описаний могла попасть в повествование из рассказов других людей.

Этап

Зона

Снабжение и движение

Власть, сезон и сведения

1

Венеция — Акр — Иерусалим — Лаяс

Морской переход, портовые рынки, запасы перед сухопутным путём

Торговые и церковные связи; известия о политической обстановке и проводниках

2

Киликия, Армения, восточные области Анатолии

Перевозка грузов на вьючных животных, пополнение запасов в городах

Границы княжеств и областей менялись; дорогу узнавали у купцов и местных жителей

3

Иран и персидские торговые центры

Рынки, колодцы, смена животных и пополнение еды

Крупные города давали сведения о дорогах, налогах и безопасности следующих участков

4

Хорасан, Балх, Бадахшан

Переход от более населённых районов к горным долинам

Погода и доступность перевалов определяли сроки; сведения проводников становились критичны

5

Вахан и высокогорные проходы Памира

Меньшие переходы, особенно тщательный контроль грузов и животных

Холод, высота и снежный сезон ограничивали движение; состояние пути знали местные проводники

6

Кашгар, оазисы Таримского бассейна, пустынные участки

Вода и корм становились главными запасами; караван зависел от стоянок

Разные местные власти, сборы и рынки; цену имела свежая информация о колодцах

7

Восточные земли монгольской державы и путь к двору

Дальнейшее движение по торговым и административным маршрутам

Имперские связи могли помогать, но не делали все дороги одинаково безопасными

Эта таблица — не точная схема путешествия день за днём. Она показывает, какие вопросы стоило бы задать человеку, планирующему дальний путь в XIII веке: где добыть воду, где сменить животных, кто распоряжается дорогой и от кого можно узнать, что происходит впереди. Слова «граница» и «перевал» обозначали не только линию на карте и подъём в гору. Это были места, где менялись правила.

В рассказе Поло есть и эпизод, связанный с Ормузом: путешественники, согласно книге, намеревались продолжить путь морем, но отказались от этого плана из-за ненадёжных судов и пошли дальше по суше. Историки не обязаны воспринимать каждую деталь этого рассказа как бесспорную запись личного опыта. Но сам эпизод хорошо показывает, как принималось решение: маршрут выбирали не раз и навсегда. Его пересматривали, когда риск, сезон или доступность транспорта меняли расчёт.

Караван — это движущаяся система

Вьючное животное не просто переносило поклажу. Оно было частью расписания. Верблюд подходил для дальних переходов по засушливым равнинам; лошади и мулы были полезны в других условиях, особенно там, где дорога становилась крутой или неровной. Но ни одно животное не годилось для всех участков сразу. На переходе через высокогорье важны были и выносливость, и способность идти по тропе, и количество корма, которое удавалось достать. Мы не знаем точно, каких животных и сколько везли с собой Поло. Зато знаем общую логику караванного движения: груз, животные и люди должны были подходить к дороге, а не только дорога — к плану путешественника.

Любая поломка нарушала общий ритм. Порвался ремень — надо найти замену или остановиться. Заболело животное — часть груза переносится на других, а значит, кто-то из них устанет быстрее. Слишком большая нагрузка на выюк может помочь сегодня и погубить темп завтра. Даже вода имела вес: запас, необходимый для людей и животных, сам увеличивал груз. В пустынном участке нельзя было рассуждать: «Если колодец окажется пустым, пойдём к следующему». Следующий колодец мог быть далеко, а сведения о нём — устаревшими.

На равнинах скорость каравана могла быть выше, чем в горах, но расстояние само по себе мало говорило о трудности. Важнее было, сколько переходов отделяло путников от безопасного места, можно ли найти корм, насколько утомлены животные и где ждать погоды, способной задержать движение. Иногда разумнее было потратить день на отдых или переждать непогоду, чем выиграть несколько часов и потерять возможность идти дальше.

В высокогорье к этим расчётам добавлялась сама высота. С подъёмом уменьшается доступность кислорода, люди быстрее устают, а холод и ветер могут резко осложнить переход. Даже в тёплое время года на высоте возможны снег и ночные заморозки. Проводник здесь был не роскошью, а носителем практического знания: где тропа пригодна для животных, где можно укрыться, сколько времени обычно занимает подъём и что делать, если погода испортится. Его знание нельзя было заменить красивой картой, даже если бы такая карта имелась.

На короткой передышке — у колодца, в селении, на рынке — путешественники делали больше, чем отдыхали. Они пополняли запасы, осматривали животных и расспрашивали других купцов. Новости тоже были грузом, только легче выюка и часто ценнее его. Кто недавно прошёл перевал? Есть ли в следующем городе сбор? Кто сейчас держит переправу? Не изменился ли путь из-за конфликта? Ответ на один такой вопрос мог сберечь месяцы.

Сведения тоже нужно везти с собой

Поло отправлялись не с пустыми руками и не без цели. Поездку сопровождали письма и поручения, связанные с контактом между папским двором и великим ханом; они везли также священное масло из Иерусалима. Такие поручения не превращали дорогу в безопасный коридор, но могли помочь объяснить, кто они и зачем едут. При этом нельзя уверенно утверждать, какими именно пропусками или разрешениями они располагали на каждом участке. Документы, признанные одной властью, не обязательно одинаково действовали у её соседей.

Торговый караван добывал сведения у разных посредников: у местных купцов, хозяев постоянных дворов, проводников, перевозчиков, чиновников, других путников. У каждого была своя область знания. Проводник мог хорошо знать горную тропу, но не знать, какие пошлины недавно ввели в городе. Купец, прибывший издалека, мог сообщить о конфликте, но ошибиться насчёт сроков его окончания. Поэтому информацию следовало сравнивать и обновлять.

Практический порядок планирования дальнего пути мог выглядеть так:

- 1. Определить ближайший надёжный пункт.** Не «дойти до далёкой цели», а добраться до следующего места, где доступны вода, корм, рынок или помощь.
- 2. Проверить, что будет нужно людям и животным.** Еда и питьё для путников — лишь часть расчёта: животным тоже требуется корм, а выюкам — исправные ремни и крепления.
- 3. Узнать, кто контролирует следующий участок.** Это может быть местный правитель, городская власть, племенной союз или представитель более крупной державы.
- 4. Сверить сезон с условиями пути.** Горный проход может быть непригоден зимой; пустынный переход опасен, если не проверены колодцы и сроки остановок.
- 5. Сопоставить несколько источников.** Рассказ одного торговца полезен, но решение разумнее принимать после разговора с теми, кто пришёл разными дорогами.
- 6. Оставить место для перемены плана.** Дорога, которую нельзя изменить при новых обстоятельствах, — не маршрут, а ловушка.

Теперь небольшое упражнение. Выберите на современной карте путь из одного города в другой, но не отмечайте только километры. Для трёх промежуточных точек запишите: где можно пополнить воду и еду; кто управляет этой территорией; в какое время года условия меняются; откуда можно получить свежие сведения. Затем представьте, что один переход закрыт. Какой запас времени и какие альтернативы у вас остаются? Так вы увидите разницу между линией на карте и работающим маршрутом.

Империя не отменяла местность

Монгольская власть в XIII веке могла облегчать движение на огромных пространствах. Там, где имперские связи действовали устойчиво, торговцу было проще рассчитывать на дороги, административные контакты и обмен новостями. Существовала система почтовых станций — ям, предназначенная прежде всего для государственной связи и нужд уполномоченных путешественников. Она ускоряла передачу распоряжений и могла оказать помощь тем, кто имел на неё право или поддержку.

Но из этого не следует, что любой купец мог в любое время бесплатно сменить коней на станции и спокойно ехать до другого края Азии. Возможность пользоваться системой зависела от статуса путника, документов и решений местной власти. Кроме того, монгольский мир не был единым спокойным государством с одинаковыми правилами. После распада единой политической власти отдельные области подчинялись разным ханам, а между правителями возникали конфликты. Хубилай строил власть на востоке и в 1271 году провозгласил династию Юань; в Центральной Азии интересы его державы сталкивались с интересами других монгольских правителей, в том числе Кайду. На западе существовали собственные политические центры и порядки.

Для путешественника эта разница ощущалась не в отвлечённых названиях династий, а в цене ночлега, пошлине, доступности лошадей и готовности местного чиновника пропустить группу дальше. Имперская сеть могла соединить города и передать весть о прибытии посланника. Но она не отменяла снег в горах, засуху у колодца, местное соперничество или нападение на дороге. Политическая граница могла быть невидимой линией; её последствия становились вполне материальными.

Именно поэтому рассказ о путешествии нельзя свести к формуле «монголы объединили дороги, и Поло поехали». Сеть облегчала перемещение, но каждый её участок требовал новых отношений и новых решений. Один раз путника спасала репутация купца, в другой — знакомство с местным посредником, в третий — способность ждать подходящего сезона. Путешественники не столько покоряли расстояние, сколько учились зависеть от людей, которые знали его лучше.

К концу пути менялся и смысл самой цели. Дорога вела не просто в дальнюю страну, а к двору великого хана — центру власти, от имени которого распространялись приказы и куда сходились посольства, товары и новости. Для Никколо и Маффео это была цель, к которой они стремились ещё после первого путешествия. Для Марко — начало опыта, который затем определит его жизнь. Но до двора нужно было добраться, не перепутав обещанную дорогу с действительной, не доверившись устаревшей вести и не приняв имперский порядок за гарантию безопасности.

Поло прошли этот путь не как трое людей, одних противостоящих огромному миру. Их вела цепочка общих знаний: прежний опыт братьев, советы проводников, навыки торговцев, решения местных властей и возможности караванной инфраструктуры. Перевалы и границы были испытанием не потому, что каждый из них непременно грозил гибелью, а потому, что на каждом участке у путешественников оставалось меньше контроля, чем хотелось бы. До двора Хубилая их довела не одна отвага, а способность двигаться вместе с целой системой зависимостей — и вовремя приспосабливаться, когда эта система менялась.

Возвращение в Азию: путь Марко через Центральную Азию

На незнакомом перекрёстке путник может выбрать дорогу по карте — и всё же ошибиться. На одной тропе не окажется воды, другая будет закрыта из-за войны, а третья приведёт к рынку, где местный проводник знает, кому сегодня можно доверять. Так работает путешествие в большом мире: карта показывает направление, но путь открывают люди, погода, запасы и сведения, которые ещё предстоит проверить.

В 1271 году Никколо и Маффео Поло снова отправились на восток. Для них это было возвращение к уже знакомым торговым связям и дорогам; для Марко — первый большой переход за пределы венецианского мира. Он покидал город, где его семья умела вести дела с дальними странами, но торговая осведомлённость не могла заранее объяснить, как выглядят горные перевалы, чем отличаются местные рынки и какие новости следует считать надёжными.

Путешествие начиналось не с пустого места. У Поло были опыт, связи и поручения. В Акре они получили письма и дары для великого хана от недавно избранного папы Григория X. Вместе с ними отправились двое доминиканцев, но, столкнувшись с опасностью и нестабильностью, они вскоре повернули назад. Этот эпизод напоминает: даже тщательно подготовленный маршрут не отменяет решений, которые приходится принимать на дороге. Путешественник может иметь цель, но не обязан любой ценой придерживаться первоначального плана.

Для старших Поло путь соединял два уже знакомых края. Для Марко он постепенно превращался в школу различий. Восточное Средиземноморье, порт Айас в Киликийской Армении, города армянских и анатолийских земель — каждая остановка меняла не только пейзаж, но и правила движения. В одном месте важнее было найти пристань, в другом — понять, кто контролирует проход, в третьем — успеть к рынку или каравану.

Маршрут, который менялся по дороге

Путь Поло не был ровной линией, начерченной через пустую карту. Он складывался из узлов — портов, городов, оазисов и перевалов. В «Книге о разнообразии мира» последовательность этих мест передана спустя годы, а средневековые названия не всегда удаётся точно сопоставить с современными. Поэтому разумнее говорить о вероятной дороге и о том, как её описывает сам рассказ, а не о безупречной трассе, будто отмеченной на спутниковом навигаторе.

Участок пути

Что менялось для путников

Что важно помнить

Акр и восточное Средиземноморье

Морской путь сменялся дорогами через порты и пограничные земли

Новости о войне и власти могли изменить маршрут быстрее, чем расстояние

Айас, армянские и анатолийские области

Путники двигались через города, где торговля связывала разные общины

Названия мест в средневековом рассказе не всегда имеют однозначное современное соответствие

Тебриз и персидские земли

Караванные дороги проходили через крупные центры обмена и ремесла

Город был не просто остановкой, а местом, где можно было пополнить запасы и узнать о дальнейшей дороге

Керман, Хорасан, Балх и Бадахшан
Дороги вели от засушливых областей к горным и высокогорным районам
Воду, сезон и проводников приходилось учитывать наравне с расстоянием

Вахан, Памир и города оазисной Центральной Азии
Путникам открывались высокогорные переходы и новые торговые узлы
Здесь нельзя представлять регион как безлюдное пространство между двумя цивилизациями

Хотан, Лоп и восточные пустынные пути
Оазисы сменялись долгими сухими переходами
Пустыня не была дорогой без правил: движение зависело от знания стоянок и источников воды

В персидских землях возникла развилка между морем и сушей. Согласно рассказу, Поло рассматривали возможность продолжить путь от Ормуза морем, но состояние судов показалось ненадёжным. В итоге дорога повела их обратно к внутренним путям. В этом повороте нет эффектного жеста покорителей стихий. Есть практический расчёт: если средство передвижения обещает больше опасности, чем пользы, план нужно пересмотреть.

Такие решения редко попадают в легенды, зато именно они делают путешествие возможным. На большой дороге ошибка в выборе сезона или судна могла оказаться важнее смелости. Купец думал о грузе и сроках; всякий путник — о запасе воды, состоянии животных, новостях с ближайшего перевала. Даже верная карта не отвечала на вопрос, открыт ли проход сегодня.

Из Персии путь уходил к Хорасану и Балху, затем — к Бадахшану и горным областям, через которые проходили маршруты в сторону Памира. В средневековом рассказе эти места не всегда описаны с точностью современного географа: автор может назвать область, город или соседний народ, не оставив координат. Но за именами видна основная перемена масштаба. Поло двигались уже не просто от одного знакомого рынка к другому. Они входили в пространство, где сама высота начинала диктовать темп.

Современная география помогает понять цену такого перехода. Некоторые проходы этого горного пояса поднимаются выше четырёх тысяч метров. На такой высоте снижается парциальное давление кислорода; нагрузка ощущается сильнее, а холод, ветер и резкие изменения погоды могут сделать короткий отрезок пути тяжёлым. Нельзя уверенно приписать Марко конкретную высоту или точно определить каждый переход, но можно представить условия, в которых сведения о перевалах и стоянках становились не отвлечённой географией, а вопросом безопасности.

Не пустота, а сеть

На старых картах Центральная Азия порой кажется широким промежутком между «важными» государствами. Для путешественника она была совсем иной: обитаемой и связанной сетью городов, земледельческих оазисов, горных сообществ и дорог. Каравану нужны были не только верблюды и товар. Ему требовались проводники, посредники, хозяева постоялых дворов, люди, которые знали местные меры и умели вести расчёт с купцом другого языка.

В оазисах движение определяла вода. Каналы и арыки поддерживали поля и сады; города собирали урожай, ремесленные изделия и новости с дорог. Караван не просто пересекал пространство — он входил в чью-то хозяйственную жизнь. На рынках обменивались товарами и сведениями: что можно купить, сколько займёт дорога, какая власть взимает пошлину, где

надёжнее сделать остановку. Такие новости были частью торгового капитала не меньше, чем ткань или металл.

В регионе встречались разные религиозные и культурные традиции. Их нельзя свести к единому «Востоку», так же как нельзя представить все города одинаковыми. Где-то преобладали мусульманские общины, где-то сохранялись буддийские традиции, в разных областях жили христиане и другие группы. Для путешественника это означало необходимость не угадывать, что принято «повсюду», а выяснять местные правила на месте.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.