

mité de leur composition: ils contiennent seulement de monnaies coufiques, les dirhems bulgares y compris.

Le dernier groupe enfin de notre trésor est formé par les imitations des dirhems. Il est probable qu'ils viennent des ateliers monétaires de la Bulgarie de la Volga, bien qu'on les trouve dans les trésors plus souvent que les monnaies des souverains bulgares. Mais la solution de ce problème exigerait d'autres recherches qui dépassent le cadre de cet article.

Centre d'Etudes Numismatiques
Institut d'Histoire de la Culture Matérielle
de l'Académie Polonaise des Sciences

Б. Н. ЗАХОДЕР

ПОВОЛЖЬЕ И Ю. В. КАСПИЯ

Из истории географии и мореходства в раннее средневековье

Географическая наука, развивавшаяся в IX—X вв. в различных областях халифата, имела много общего с так называемой классической арабской географией. Не говоря уже об языке и графике, арабских по преимуществу, но и по существу многое роднило деятельность ученых географов самого разнообразного происхождения и культуры. Общим было, например, сильнейшее греческое влияние. Еще и в XVII столетии Хаджи Халифа, знаменитый турецкий энциклопедист, указывал на греческие корни восточной географической науки. Заметив, что само слово „география“ — греческое, означающее „вид земли“ — صورة الارض, Хаджи Халифа так определял задачи науки: „и это — наука, при посредстве которой познаются условия семи климатов, находящихся в населенной четверти земного шара, широта стран, расположенных в них, долгота их, перечисление городов в них, гор, суши, морей и рек“¹; как явствует из приведенной цитаты, понятия „семи климатов“, шаровидности земли, населенной части мира — ойкумены в еще большей степени, и еще точнее, чем этимологий слова „география“, уводят нас в мир древних греческих географических представлений. Было бы, конечно, неправильным считать, как это делают некоторые исследователи², греческое влияние единственным, поглотившим все остальные истории восточной географии, но совершенно несомненно, что это влияние было сильным, глубоким и широко-распространенным. Общим для раз-

¹ كشف الظنون عن اسامي الكتب الفنون ed. G. Fluegel, tom. II p. 601 (602).

² С. Гедеонов, *Варяги и Русь*, 1876, стр. 554—556.

личных географических школ халифата было и влияние древне-семитических библейских представлений, как например предание о мифических Гоге и Магоге или библейская генеалогия народов. Многое другое можно было-бы привести для иллюстрации положения о наличии сходных характеристических черт средневековой географии различных стран и народов, охваченных понятием халифата, если бы в этом была хотя бы малейшая необходимость. Такой необходимости по нашему мнению нет, так как вся история исследования европейским востоковедением средневековой географической науки на арабском и персидском языках посвящена этим сходным характеристическим чертам. Являясь частью общего европейского востоковедения, изучение классической или, как ее принято было называть, мусульманской географии средневековья, велось в течение многих десятилетий с предвзятых мало-благоприятных для развития самой науки позиций, ставящих на первое место религиозный догмат, отрицающих оригинальное и самобытное культурное развитие народов, покоренных халифатом, без учета предшествующих традиций. Все это вместе взятое искажало не только историю развития географической науки в средние века, но и мешало каким-либо точным, конкретным выводам в отношении объектов, которым была посвящена классическая арабская география. В частности это всемерно относится к выводам упомянутой географии, касающимся народов, населявших восточную и северо-восточную Европу. Даже весьма эрудированные и авторитетные ученые произвольно относили сообщения этой абстрактной „мусульманской“ географии то к одним, то к другим народам, опираясь на случайные и мало-аргументированные аналогии. Нам приходилось уже раз отметить произвольность такой локализации в отношении терминов, входивших в состав сведений о Поволжье и относимых на основании формальных и случайных признаков почему-то к моравским славянам¹. Недопустимость такого положения, явно препятствующего глубо-

¹ Б. Н. Заходер, *Еще одно раннее мусульманское известие о славянах и русах IX—X вв.* Известия Всесоюзного географического Общества, том 75, 1943, стр. 25—43 (сокр. Заходер, *Еще одно...*).

кому и всестороннему обследованию истории географических знаний на востоке, давно начала ощущаться в науке. В 1925 г. Ф. Габриели издал опыт библиографии западно-арабской географии¹; в 1943 г. пишущий эти строки в статье, посвященной публикации Марвази, поднял вопрос о настоящей необходимости при разработке литературного наследия географии халифата выделения отдельных региональных школ, в частности среднеазиатско-хорасанской географии, отличающейся „от классической арабской географии и по распределению материала, и в некоторых частях по объему этого материала“². Насколько мне известно, упомянутое положение не встретило отклика в современной востоковедной литературе, если не считать несколько неясной фразы самого издателя Марвази в опубликованном им в 1951 г. кратком очерке арабской географии, где утверждалось: „можно проводить различия между авторами, которые писали на востоке халифата (в Хорасане в широком смысле этого слова) и авторами, которые были более знакомы со средиземноморскими областями“³. Между тем, без разработки дошедшего до нас наследия восточной географии в упомянутом направлении нечего и думать о какой-либо твердой почве для выводов, извлекаемых из этого наследия. И как то обычно бывает при искажении или неточном освещении исторических перспектив, неясность в распознавании общих явлений неизменно сопровождается гипертрофическим выделением отдельных частных. Признание европейским востоковедением наличия неясной в своих очертаниях так называемой мусульманской географии волей-неволей привело к преувеличению значения отдельного географического сочинения, отдельного автора-географа, отсюда чрезмерная индивидуализация некоторых сочинений. Такие авторы, как Ибн-Фадлан, Абу-Хамид ал-Гарнати и другие, рассматриваемые без учета среды, в которой возникли

¹ F. Gabrieli, *Saggio d'una bibliografia geografica arabo-occidentale*. Arch. de Storia della Scienza da Aldo Mieli, VI, p. 1—2, Roma, 1925.

² Б. Н. Заходер, *Еще одно...*, стр. 33.

³ V. Minorsky, *Géographes et voyageurs musulmans*. Extrait du *Bulletin de la Société royale de Géographie d'Egypte*, t. XXIV, Octobre, 1951, p. 21.

их сочинения, прямого влияния и заимствований, поглотили в значительной мере то, что принадлежало иной раз целым поколениям исследователей и географов, не оставившим нам по тем или иным причинам своего имени. Короче говоря, под внешними формами дошедших до нас географических сочинений мы видим старинную, многообразную и до сего времени мало изученную местную традицию, — под последней мы разумеем не только письменную, литературную, но и устную, передаваемую из поколения в поколение. Недостаточный учет этого многообразного местного старинного материала приводит исследователей иной раз к полному непониманию зависимости отдельных дошедших до нас в арабской графике вариантов и редакций друг от друга; надо ли говорить, что без достаточно-внимательного рассмотрения этой традиции невозможно определить оригинальные черты любого текста; даже такое оригинальное произведение, как путешествие Ибн-Фадлана, как показывает исследование, весьма широко использовало не только личное наблюдение, но и упомянутый традиционный материал. Весьма трудно определить хотя бы в самых общих чертах возникновение и первоначальное развитие этой традиции. „Мы не знаем в точности, — отмечал В. В. Бартольд, — когда к издавна существовавшему торговому пути из Средней Азии на запад к Черному морю, присоединился новый торговый путь на северо-запад по Средней Волге, Каме и оттуда к Балтийскому морю; но, вероятно, этот факт находится в связи с широким развитием караванной и морской торговли персидской сасанидской державы (III—VII вв.) в последние века ее существования¹. Оживлению помянутых связей в V столетии несомненно способствовало также движение народов с востока на запад, — „ушедшие на запад кочевники иногда сохраняли сношения со своими оставшимися на востоке соплеменниками²“. Пишущий эти строки

¹ В. В. Бартольд, *Арабские известия о русах*, „Советское востоковедение“, 1940, № I, стр. 18—19.

В. В. Бартольд, *История культурной жизни Туркестана*, 1927, стр. 15—16, 17.

² В. В. Бартольд, *История культурной жизни Туркестана*, 1927, стр. 16.

имел уже возможность выразить свою точку зрения на значение как сухопутных, караванных, так и водных, корабельных, связей востока с Восточной Европой¹; в то время, как сухопутные караванные связи по нашему мнению носили, как правило, случайный характер, корабельные связи по Волге и Каспию отличались в самое отдаленное от нас время большей систематичностью и непрерывностью. К сожалению, письменные источники, преимущественно греческого происхождения, об этом раннем периоде каспийского судоходства скудны, отрывочны и противоречивы; скудностью этих источников в значительной мере объясняется то обстоятельство, что даже в работах, специально посвященных восточной навигации, отсутствуют какие-либо разделы или главы по поводу каспийского судоходства². В этих условиях сообщения Геродота о Каспии не могут не поражать неожиданной точностью и обстоятельностью; называя Каспийское море, отдельным морем, „не сливающимся ни с каким другим“, Геродот правильно характеризует как западные, гористые, так и восточные, равнинные, берега и дает первые морские каспийские маршруты, — по его словам „в длину пятнадцать дней плавания для весельного судна, а в ширину в том месте, где оно наишире, восемь дней“³. Анализируя эти маршруты, В. В. Бартольд пришел к выводу, что „это известие Геродота совпадает с известием арабского географа Истахри“⁴. Не менее существенным нам представляется точная характеристика Геродотом восточной стороны Каспия, где находилась известная грекам Гиркания, от которой все море иногда именовалось Гирканским морем⁵. По преданию, сохраненному Аррианом, Александр Македонский именно в горах Гиркании приказывал „рубить лес

¹ Б. Н. Заходер, *Из истории волжско-каспийских связей древней Руси*, „Советское востоковедение“, 1955, № 3, стр. 108—118 (сокр. Заходер. Из истории...).

² Hādī Ḥasan, *A History of Persian Navigation*, London 1928, p. XIII.

³ Геродот, перевод с греческого Ф. Г. Мищенко, Москва, 1888, т. 1, стр. 107.

⁴ В. В. Бартольд, *Место прикаспийских областей в истории мусульманского мира*, Баку, 1925, стр. 9. [сокр. Бартольд, *Место...*]

⁵ В. В. Бартольд, *Место...* стр. 8, 9.

и строить длинные корабли без палуб и с палубой по греческому образцу¹. Горган, или в арабизованной форме Джурджан, был известен и много веков спустя, как один из важнейших центров каспийского судоходства; именно здесь, в Горгане, находился порт Абаскун, игравший столь значительную роль в восточно-европейских связях. О малой изученности этой роли Горгана в раннее средневековье, как нам приходилось уже замечать², свидетельствует небольшая заметка в „Энциклопедии ислама“³; признавая важное значение абаскунского порта в средние века, заметка не упоминает в библиографии единственного более или менее специального исследования, вопроса, произведенного Б. А. Дорном в его монографии „Каспий“⁴. На то же самое обстоятельство указывает и заметка в историко-географическом обозрении Персии Барбье де Мейнара, выпущенном в Париже в 1861 г., где Абаскун фигурирует в качестве „маленького города на морском берегу“⁵, хотя еще в XIV в. было известно о затоплении его морем. Как полагают некоторые современные исследователи, порт был известен уже Птолемею под наименованием Sasanae⁶. Арабо-персидская письменная традиция гласит, что город-порт был основан сасанидским шахом Кобадом⁷ в конце V — начале VI в. Подчиненный г. Гогран, от которого он находился в трех днях пути, Абаскун управлялся, как и весь горганский район до завоевания его арабами, местным

¹ Арриан, Перевод К. В. Тревер. „Вопросы истории“, 1947, № 5, стр. 122, прим. 65.

² Б. Н. Заходер, *Из истории...* стр. 113—114.

³ *Encyclopédie de l'Islam*, v. I, p. 6.

⁴ Б. А. Дорн, *Каспий*. СПб, 1875, стр. 535 под словом „Абесгун“. (сокр. Дорн, *Казний...*)

⁵ Barbier de Meynard, *Dictionnaire géographique historique et littéraire de la Perse*, Paris, 1861, p. 1.

⁶ Б. А. Дорн, *Каспий...* стр. 9; V. Minorsky, *Hudūd al-'ālam. 'The regions of the World'*, E. S. W. Gibb Memorial Series, new series, XI, 1937 (сокр: Minorsky. *Hudūd...*) p. 386.

⁷ M. A. Mehren, *Costmographie de Chems ed-din... ed-Dimichqui. Texte arabe, publié d'après l'édition commencée par M. Fraehn*. St. Petersburg, 1866 (сокр: Mehren, *Costmographie*) p. 226.

царьком, носившим наименование или титул „сул“¹. Сохранил Абаскун свое важное значение и по вхождении юго-восточного побережья Каспия в состав халифата. Астрабадский залив, где находился порт, нередко в средневековых восточных памятниках письменности называется Абаскунским морем². Фаррохи, придворный поэт султана Махмуда Газневида говорит: „ты владеешь от берегов Ганга до Абаскунского моря“ دریای آبسکون³; вряд ли в оде, посвященной владельческому лицу, могла быть какая-либо неточность у поэта в наименовании владений этого лица. Абаскунским морем называет другой современник Махмуда гениальный Бируни — „море гавани Джурджана“⁴; термин „Абаскунское море“ мы встречаем и у летописца газневидских султанов Абу-л-Фазля Бейхаки⁵. На берегу реки Горган близ развалин города Горган находится один из самых древних датированных памятников мусульманского зодчества в Иране — „башня Кабуса“, построенная в 1006—1007 гг.⁶. В качестве „города ислама“ Абаскун был защищен кирпичной стеной, соборная мечеть, находившаяся внутри стены, была, вероятно, как и всюду на мусульманском пограничье, центром, откуда велась деятельная и систематическая пропаганда в кочевьях гузов⁷. В качестве порта Абаскун считался одним из первоклассных центров морских сообщений по Каспию — „местом торга всех, кто ведет торговлю по Хазарскому морю“⁸,

¹ *Bibliotheca Geographorum Arabicorum* edidit M. S. De Goeje (сокр. ВДА), VI, p. 40 (текст); 29 (перевод).

² Б. А. Дорн, *Каспий...* стр. 535 под словом „Абескунское море“.

³ ۲۷ صی [۱۹۴۰ =] ۱۳۲۰ سال ابوسعید تهران — دهخدا لغت نامه: [сокр. — دهخدا لغت نامه]

⁴ И. Ю. Крачковский, *Избранные сочинения*, Москва—Ленинград, IV, (1957) 250.

⁵ Б. А. Дорн, *Каспий*, 101.

⁶ В. В. Бартольд, *Башня Кабуса, как первый датированный памятник мусульманской персидской архитектуры*. „Ежегодник Российского И-та истории искусства“, 1922, т. I, стр. 121—125.

⁷ ВДА, III, 358; ВДА, II, 273.

⁸ В. В. Бартольд, *Худуд ал-алем, рукопись Туманского с введением и указателем...* Ленинград, 1930 (сокр. Бартольд, *Худуд*), л. 296.

„самым известным портом на Хазарском море“¹. Как показывают собранные Деххода поэтические отрывки, относящиеся к Абаскуну, еще Рудаки отмечал в своих стихах маршруты „от Ширвана до Абаскуна“². Масуди дает подробную картину оживленных морских сообщений Абаскуна с главнейшими морскими портами того времени; между Абаскуном, рассказывает он, Гилян и западным побережьем Каспия было постоянное движение судов с товарами³. Через Горган порт был соединен с важнейшими сухопутными дорогами, по которым следовали караваны через Рей на Багдад к Средиземному морю, через Балх и Мавераннахр на дальний Восток и в центральную Азию. Мы не имеем точных данных о падении Абаскуна. Уже Якут в своем географическом словаре указывал на то, что по имени порта именуется иногда весь Астрабадский залив, называет уменьшительно современный ему Абаскун „городком, населенным местом“⁴. Хамдаллах Казвини говорит только об одноименном острове, затопленном морем; по преданию это был тот самый остров, куда бежал от монголов последний хорезм-шах Мохаммед, на этом острове, якобы, он и умер⁵. Как считают исследователи, Абаскун находился при устье реки Горган, на месте селения Гюмюш-тепе⁶ называемого в настоящее время официально Гомишан, — گمیشان — и являющегося центром „бахша“ того же наименования, входящего по современному административному делению в состав

¹ Ибн-Хаукаль, ВДА, II, p. 273, Истахри, ВДА, I, pp. 213—214.

² Деххода, گمیشان نامہ — آ — ابوسعید — لغت نامه، سال ۱۳۲۵ تهران (= 1946 г.) с. ۲۷.

³ Maçoudi, *Les Prairies d'or*. Texte et traduction par C. Barbier de Meynard et Pavet de Courteille (сокр. *Prairies...*), Paris, 1861—1877, v. II, p. 25.

⁴ *Jacut's geographischer Wörterbuch aus den Handschriften zu Berlin, St.-Petersburg und Paris*, herausgegeben von Ferd. Wüstenfeld, Leipzig, 1866—1873 (сокр.: Wüstenfeld, *Wörterbuch*) B, IV, s. 55.

⁵ Деххода, گمیشان نامہ — آ — ابوسعید — لغت نامه، سال ۱۳۲۵ تهران (= 1946 г.) с. ۲۷.

⁶ Б. А. Дорн, *Каспий...*, стр. 10; В. В. Бартольд, *Историко-географический обзор Ирана*, СПб, 1903, стр. 81.

„шахристана“ Гомбед-е-Кабус¹. „Жители этого (селения), — сообщает современное географическое описание, — были по большей части мореходами и владельцами больших лодок, — فایقهای بزرگ —, на которых они до образования Советского союза совершали грузовые перевозки между гаванями страны шахиншаха и Россией, обменивая натуральную продукцию (своей) страны на необходимые им товары“. Как и их древние предшественники, строившие Ариаку суда, современное население Гомишана отличается в плотницком деле и судостроительстве, — در نجاری و فایق سازی — „мосты через реку Горган, прекрасные деревянные постройки Гомишана и деревень бахша — работы местных мастеров“, — продолжает то же описание. Невольно задаешь себе вопрос: принимая во внимание сохранившиеся в Гомишане традиции, не следует ли искать древний Абаскун в описанном той же географией холме, — تپه —, находящемся в одном километре от Гоминшана и являющегося в настоящее время кладбищем, вокруг которого в радиусе до 600 метров виднеются остатки древних сооружений; местная легенда говорит, что именно здесь когда то был населенный процветающий город².

История изучения Каспия со времен Герогота до появления на море первых русских экспедиций в XVIII в. представляет собою такую же лагуну в наших знаниях по истории географической науки, какими являются многие главы, где основными действующими лицами были восточные мореходы и исследователи. Между тем, хотя и очень медленно, нередко сопровождаемые даже попятным движением, эти знания все же наращивались и, обобщая, следует сказать, что в IX—X ст. ст. Каспий был известен значительно лучше, чем тысяча-полторы тысячи лет тому назад. Менее всего, как то можно видеть по нашим источникам, эти знания обнаружили прогресс в части общего описания моря. Несмотря на интенсивное движение караванов купеческих судов и в X в. размеры моря, по которым осуществлялось это движение,

¹ فرهنگ جغرافیائی ایران، т. II, „Второй астан“, Тегеран, 1329 (1950) г. стр. 260.

² فرهنگ جغرافیائی ایران، т. II, „Второй астан“, Тегеран, 1329 (1950) г., стр. 260—261.

оставались весьма неопределенными и неточными. Ибн-Хордадбех, использовавший наиболее старые источники, представляет себе Каспий круглым, определяя его диаметр в 500 фарсахов¹, что раза в три превосходит фиксированную в настоящее время длину по меридиану (1200 клм.). Масуди, изображая Каспий в виде овала, определяет размеры длины и ширины, как 800 и 600 миль², что опять-таки разительно далеко от фиксированного в настоящее время соотношения: 1200 x 300 клм. Худуд ал-алам определяет длину и ширину одинаково фантастичной цифрой 400 фарсах³, похожей на размеры диаметра Ибн-Хордадбега. Даже такие поздние авторы, как Димашки и Хондемир поражают нас отсутствием какого-либо приближения к действительным размерам: 280 или 260 и 200 фарсахов, приводимые ими для длины и ширины⁴, превосходят современные измерения в 2 и 5 раз. За прошедшие со времен Геродота столетия не получил окончательного решения и такой вопрос, решенный самим Геродотом, связан ли Каспий с каким либо еще морем, или представляет собою отдельное, изолированное море. Масуди рассказывает о спорах, которые в его время велись по данному вопросу; на актуальность темы указывает и то, что сам Масуди посвятил этому вопросу значительное место, снабдив свои рассуждения историческими иллюстрациями⁵. Бируни также считает необходимым указать, что „оно (т. е. Каспийское море) не соединяется с другим морем“⁶. В отличие от более знакомых халифатской навигации южных

¹ *Kitāb al-masālik wa'l-mamālik auctore... Ibn Khordādhbeh*, ed. de Goeje, ВДА, VI, Lugduni Batavorum, 1889, 154 (текст); 116 (перевод).

² *Prairies d'or*, I, 262—263; *Kitāb at-tanbīh*, ed. de Goeje, ВДА, VIII, Lugduni Batavorum, 1894, 60 (текст); В. Carra de Vaux, Maçoudi, *Le Livre de l'avertissement et de la revision*, Paris, 1897, 90 (перевод).

³ В. В. Бартольд, *Худуд*, За (текст); Minorsky, *Hudūd*, 53 (перевод).

⁴ Mehren, *Cosmographie...* p. 147; Мирхонд, *Розат ас-Сафа*, изд. 1904, Лакноу — географическое добавление (хатеме) Хондемира, стр. 9 (литография).

⁵ *Prairies*, v. I, p. 272—274.

⁶ И. Ю. Крачковский, IV, 250 (перевод).

морей, Каспийское море считалось районом, не входившим в представление мусульманского культурного круга. Масуди называет его بحر الأعجام, выражением, достаточно вольно переводимом французскими издателями, как „La mer des Barbares“¹ но иллюстрирующим четко вышеприведенное представление. Как известные по описанию Бируни северные горы (Гималаи) отделяли культурную Индию от „Тюрков“², так и Каспий в арабо-персидской географии был по преимуществу областью „чужих“ народов, объединенных в мусульманской литературе также понятием „тюрки“. Это чужое, варварское море населяли фантастические чудовища, — тиннин, подробнейшим образом описанные Масуди³. И все же несмотря на многие неясности и противоречия, сквозь покров легенды и мифотворчества, все явственное пробивается наличие географического реализма, медленно выплывают как в утреннем тумане контуры неизвестного ранее. Как то обычно для рассматриваемого нами свода сведений, яснее и точнее возникают не понятия физической географии в чистом виде, а определение того или иного физико-географического понятия в зависимости от известных племен, народов, городов и стран. Так Худуд ал-алам, наиболее полное и раннее описание Каспия, — دریای خزر — следующим образом характеризует его границы: восточная сторона моря, по словам упомянутого источника, — пустыня и соприкасается с гузами и Хорезмом, северная сторона — с гузами, а в некоторой части с хазарами, западная — с городами хазар и Азербайджана, южная — с городами Гиляна, Дейлема, Табаристана, Горгана⁴. Такую же характеристику Каспия по расположенным на его берегах народам и странам дает Бируни; начиная эту характеристику с Абаскунского моря, он затем направляет читателя „к Табаристану, земле Дейлема, Ширвану, Баб ал-аббабу (Дербенду), области алан,

¹ *Prairies*, v. I, p. 262.

² *Alberuni's India...* edited in the arabic original by Dr. Edward Sachau, London, 1887, pp. 128—129; *Alberuni's India...* An English Edition with Notes and Indices by Dr. Edward C. Sachau in two volumes; London, 1888, v. I, p. 258.

³ *Prairies*, v. I, p. 263—268.

⁴ В. В. Бартольд, *Худуд...* л. За; Minorsky, *Hudūd...* p. 53 (перевод).

затем хазар, при впадении в него реки Итиля, а затем к областям гуззов, пока не вернется к Абаскуну¹. Из того же тумана неизвестности вычерчиваются контуры островов, населенные еще у некоторых авторов джинами и диковинными птицами², но уже в *Худуд ал-алам* приобретающие вполне реалистическое описание, — таков например, остров ал-Баб, — جزيرة الباب, находящийся против Дербенда хазаров, отсюда, по словам среднеазиатского анонима, происходит морена, — روين —, которую употребляют красильщики, — رنگ رزان — во всех странах³. Хондемир в дополнении к *Роузат ас-сафа* Мирхонда (изд. 1904, Лакноу, Индия), стр. 9 пишет: Каспий „в древности имел два острова, теперь имеет семь островов, из которых добывают белую и черную нефть“, Вторым островом, известным географии X в. был остров „Черной горы“, — سیاه کوه — по свидетельству *Худуд ал-алам* здесь обитали гузы, которые разбойничали на море и на суше⁴. Ибн-Хаукаль упоминает, что на эти оба острова бежало население Итиля и Самандара после нападения русов в 358 (969) г.⁵, из чего можно заключить, что оба острова или находились поблизости друг от друга или были сиздавна связаны друг с другом судоходством. Попытки идентифицировать эти острова производились в науке неоднократно; последняя из таких попыток, подытоживающая предшествующие, принадлежит В. Ф. Минорскому⁶ — усматривала параллели в оде Хакани на русское нашествие на Ширван в 1175 г., где упоминается „остров марены“, — جزیره روئناس,

¹ И. Ю. Крачковский, *Избранные сочинения*, т. IV, 1957, стр. 250.

² *Le Tuhfat al-albāb de Abū Ḥamid al-Andalusī al-Ġarnāfī édité...* par Gabriel Ferrand, *Journal Asiatique*, v. CCVII, 1925 (сокр. Ferrand, *Tuhfat*), pp. 112—113.

³ В. В. Бартольд, *Худуд...* л. 56; Minorsky, *Hudūd...* p. 60. (перевод).

⁴ В. В. Бартольд, *Худуд...* л. 56; Minorsky, *Hudūd...*, p. 60 (перевод).

⁵ ВДА, II, p. 282; *Opus geographicum auctore Ibn Naukal...* ed J. K. Kramers, *Lugd. Batavorum*, 1938 (сокр. ВДА, II 2), p. 394.

⁶ Minorsky, *Hudūd...*, p. 193.

а также в соответствующих местах у Димашки, где в перечислении четырех островов Каспийского моря, встречается также наименование جزيرة سیاه کوه¹ и в *Нузхат ал-кулуб* Х. Казвини, В. Ф. Минорский отсылает читателя к предположениям Ханыкова — Ленкорань? — и Вестберга, — Апшерон? Более четко идентифицируется описанный тем же *Худуд ал-алам* полуостров — „остров, одна сторона которого соприкасается с сушей“²; полуостров, по словам источника, находится напротив Дихистана, дихистанцы называют его Сур, — سر — здесь живут охотники за соколами, пеликанами и рыболовы. Масуди также говорит о соколиной охоте на островах возле Джурджана³. Представляется, что под названием Сур разумеет древнее и забытое название Монгышлака, хотя В. Ф. Минорский (*Hudūd*, 193) под Монгышлаком разумеет سیاه کوه, ссылаясь на Истахри, (219), цитированного В. В. Бартольдом, где говорится, что тюрки лишь недавно заняли остров. Из того же самого „тумана неизвестности“, быть может, еще неяснее, чем островной состав Каспийского моря, вырисовываются очертания Яика и Эмбы, которые мы хотим видеть в двух реках, белом и черном Иртыше, впадающих, по словам Масуди, в Каспийское море⁴.

Рано или поздно, надо полагать, и для каспийского мореходства найдутся такие же бесценные как источник лоции, какими располагает наука для навигации в раннее средневековье по Персидскому заливу, Красному морю, Индийскому океану. Схематическим и бледным отражением этих лоций являются маршруты, встречающиеся в географических сочинениях IX—X вв. Но все же, несмотря на всю свою схематичность и прочие недостатки, они, эти маршруты, явственное подтверждение той мысли, что прошедшие от времен Геродота столетия не оказались бесследными в деле изучения и освоения Каспийского моря. При совре-

¹ Mehren, *Cosmographie...*, p. 147.

² В. В. Бартольд, *Худуд...*, л. 56; Minorsky, *Hudūd...*, p. 60 (перевод).

³ *Prairies*, v. I. p. 423.

⁴ Масуди, *Танбих*, ВДА, VIII, 62 (текст); Carra de Vaux, 92—93 (перевод).

менном изучении источников по раннему каспийскому мореходству возможно прочем и в отношении упомянутых маршрутов установить лишь самое основное и первоначальное. К таковому относится прежде всего определение главного места назначения на западном берегу Каспия в рассматриваемый период. Можно предполагать — считает В. В. Бартольд, — что Дербент являлся тем древним пунктом на западном берегу Каспийского моря, куда совершались плавания¹... Когда и при каких обстоятельствах начались морские связи между Волгой и юго-восточным побережьем Каспия нам неизвестно. Само возвышение Абаскуна, как порта, если верить преданию, сохраненному Димашки, произошло в V—VI вв., т. е. во время организации сильного Хазарского каганата на Нижнем Поволжье². Ибн-Хордадбех, приводя наиболее ранний маршрут, сообщает, что путь от Джурджана до Хамлиджа, столицы хазар, при благоприятном ветре продолжался восемь дней³. Истахри и Ибн-Хаукаль приводят более обстоятельное описание маршрута. По их словам, существовали два направления, по которым двигались суда из Абаскуна до страны хазар⁴, — „с правой“ и „с левой“ стороны. При маршруте по первому направлению единственной остановкой был Дихистан, находившийся от Абаскуна на расстоянии 50 фарсахов или 6 переходов⁵. По словам Истахри и Ибн-Хаукаля⁶ население этого района занималось главным образом охотой и рыболовством; Мукаддаси уверяет, что Дихистан был одним из самых знаменитых районов Джурджана, состоя из 24 деревень; отличительной отметкой этого района был минарет, который можно было видеть издали⁷, что, очевидно, было особенно удобно

¹ В. В. Бартольд, *Место прикаспийских областей...* стр. 9.

² Хазарский каганат впервые упомянут в источниках в 627 г. (W. Barthold, *Bulghār, Encyclopédie de l'Islam*), t. I, p. 806.

³ ВДА, VI, p. 124.

⁴ У Ибн-Хаукаля раздел, содержащий описание маршрута, так и озаглавлен: *ذكر المسافات بين الخزر ونواحيه* (ВДА, II, 276), — „указание на расстояние между хазарами и соседями их“.

⁵ Истахри: ВДА, I 219; Ибн-Хаукаль, ВДА, II, 276.

⁶ ВДА, I, 219; ВДА, II, 277.

⁷ ВДА, III, 358.

для средневековых навигаторов. Расстояние от Табаристана до хазарского Баб ал-абваб (Дербент) „при благоприятном ветре проходило судами в семь дней“¹, от Баб ал-абваба направлялись в Самандар, путь до которого равнялся четырем дням, от Самандара до Итиля 7 дней². Приведенные расстояния не бесспорны; так Масуди говорит о восьми днях расстояния от Баб ал-абваба до Самандара³. Якут под словом „Самандар“ говорит в одном месте, что от Самандара до земли хазар было восемь дней пути, в другом — о семи днях, наконец, в третьем месте одного и того же отрывка: Самандар — Итиль — 8 дней пути; Самандар — Баб ал-абваб — 4 дня пути⁴.

О связях Абаскуна с различными областями Каспия и Поволжья мы располагаем свидетельствами очевидцев. „И я (сам) — пишет Масуди — плавал по нему (Каспийскому морю) от Абаскуна, а он на берегу Джурджана, в область Табаристана и далее, и не переставал я расспрашивать всех кто сам был свидетелем, из числа купцов, а также хозяев кораблей“⁵. Только Абаскун мог иметь в виду Ибн-Хаукаль, заявляя, что в 358 г. хиджры (968—969) он в Джурджане узнал о захвате русами Булгар и Итиля⁶. Не случайно именно сюда были направлены самые ранние походы русов 880 и 909 гг.⁷.

Еще менее, чем каспийское, обеспечено источниками раннее волжское судоходство. Весьма противоречивы сведения источников о длительности всего волжского маршрута. Ибн-Русте⁸,

¹ ВДА, I, 226—227; ВДА, II, 288.

² ВДА, I 219; Minorsky, *Hudūd*, 452 ошибочно ВДА, I, 219 и 227.

³ *Prairies*, II, 7: расстояние от Самандара до Итиля у Масуди, как и у Истахри — 7 дней.

⁴ Якут: Wüstenfeld, *Wörterbuch*, III, 143.

⁵ *Prairies*..., v. I, p. 274.

⁶ ВДА, II, p. 281—282; ВДА, II, 2, p. 392—394.

⁷ Б. А. Дорн, *Каспий...* стр. 531.

⁸ *Известия о хазарах, буртасах, болгарях, мадьярах, славянах и руссах Абу-Али Ахмеда бен Омар Ибн-Даста...* в первый раз издал, перевел и объяснил Д. А. Хвольсон, СПб, 1869 (сокр. Хвольсон, *Ибн-Даста...*), стр. 24. ВДА, VII, p. 141.

Гардизи¹, Бекри², Хаджи Халифа³, одинаково определяют расстояние между бургасами и булгарами в три дня пути; расстояние между бургасами и хазарами Ибн-Русте⁴, Гардизи⁵, Бекри⁶ Марвази⁷ определяют, как равные пятнадцати дням пути. Мухаммед Катиб, турецкий компилятор, единственный, кто приводит вместо 15 дней цифру 12 дней⁸, что является на наш взгляд результатом очевидной опешки переписчика; издатель этого турецкого текста при издании и переводе не сделал никакой оговорки, хотя в том же сборнике им был издан персидский текст турецкого и тоже позднего компилятора Шокрулла, где расстояние между бургасами и хазарами традиционно определялось в 15 дней пути⁹. Таким образом, общее расстояние от Итиля по данным наших источников до Булгар составляло восемнадцать дней пути, что весьма близко к определению пути „вниз по течению“, — في الانحدار

¹ В. В. Бартольд, *Отчет о поездке в Среднюю Азию с научною целью в 1893—1894 г.* Записки ИАН, VIII серия, т. I, № 4, 1897 (сокр. Бартольд, *Отчет*), 97.

² *Fragments de Géographes et d'Historiens arabes et persans inédits... traduits et accompagnés de notes critiques par Ch. Defrémery. Journal Asiatique. Quatrième Serie, t. XIII, XIV. Paris* (сокр. Defrémery, *Fragments...*), 464 (текст) 473 (перевод); *Известия Ал-Бекри и других авторов о Русах и Славянах. Часть I* (статьи и разыскания А. Куника и барона В. Розена). Приложение к XXXII тому Записок АН, N. St.-Petersbourg, 1878 (сокр. Розен, I...) стр. 44 (текст); 62 (перевод).

³ J. de Hammer, *Sur les origines russes, extraits de Manuscrits Orientaux, St.-Petersbourg, 1825* (сокр. Hammer, *Sur les origines...*) 131 (текст); 72—73 (перевод).

⁴ Хвольсон, *Ибн-Даста*, 19 (текст, перевод); ВДА, VII, 140 (текст).

⁵ В. В. Бартольд, *Отчет...* 96 (текст).

⁶ Defrémery, *Fragments*, 463 (текст); 477 (перевод); Розен, I, 44 (текст); 61—62 (перевод).

⁷ *Sharaf al-zamān Tāhir Marvazī on China, the Turks and India, Arabic text... with an English translation and commentary by V. Minorsky, James G., Forlong Fund, v. XXII, 1943* (сокр. Minorsky, *Marvazī...*), 21 (текст); 31 (перевод).

⁸ Hammer, *Sur les origines...* p. 123 (текст); p. 64 (перевод).

⁹ Hammer, *Sur les origines...* p. 108.

у Истахри и Ибн-Хаукаля — двадцать дней¹. Наряду с этой цифрой оба последние авторы приводят и совершенно отличные варианты пути между обоими волжскими центрами, — Итилем и Булгаром. По словам Истахри и Ибн-Хаукаля в их времена существовало два волжских маршрута, один — сухопутный, по степным пространствам, другой — по воде. Длина первого пути определялась в один месяц, длина другого, речного пути, „вверх по течению“, — في الصعود — два месяца. В приведенном определении пути вызывает, конечно, недоумение указание на большую (вдвойне) длительность речного пути по сравнению с сухопутным; этот сухопутный путь по берегам Волги с точки зрения восточного путешественника никак не мог быть легким, т. е. степным. Ибн-Русте² и Гардизи³, определяя характер пейзажа страны булгар, сообщают о лесных зарослях и дремучих чащобах, среди которых проживают булгары. Ибн-Русте⁴ и Марвази⁵ в отличие от других параллельных текстов (Бекри, Гардизи, Зак. Казвини, Исхак б. ал-Хусейн) сохранили такое же упоминание о лесистости и в отношении страны бургасов. Представляется, что в маршрутах Истахри — Ибн-Хаукаля путаница и невольно возникает предположение, не правильнее было бы переставить цифры, считая водный путь вдвое короче, чем сухопутный, т. е. равный одному месяцу. Но даже если оставить неверную по нашему мнению цифру в два месяца, то все же оказывается, что продолжительность пути от Абаскуна до Булгар была отнюдь не более, чем сухопутный маршрут от Джурджана до Булгар, занимавший, по словам Ибн-Фадана, три месяца,⁶ — фактически, как известно, багдадское посоль-

¹ ВДА, I, 227 (текст); ВДА, II, 287 (текст); ВДА, II, 2, 298 (текст); у Истахри и ВДА, II, 2, в м. правильного في الحذور — (?)

² Хвольсон, *Ибн-Даста*, 22 (текст, перевод); ВДА, VIII, 141 (текст); Гаркави, *Сказания*, 262—263 (перевод).

³ Бартольд, *Отчет*, 97 (текст).

⁴ Хвольсон, *Ибн-Даста*, 20—22 (текст); ВДА, VII, 140—141.

⁵ Minorsky, *Marvazī*, 21—22 (текст), 33 (перевод).

⁶ *Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу*, перевод и комментарии под редакцией И. Ю. Крачковского, Москва—Ленинград, 1939

ство проделало этот путь в семьдесят дней¹, т. е. в срок, близкий к приведенному нами расчету (от Абаскуна до столицы хазар по Каспию „при благоприятном ветре“ 8 дней + 60 (= 2 месяца) „вверх по Волге“ до Булгар). Из имеющихся данных промера волжского пути от Итилия до Булгар нельзя не остановиться на загадочном определении этого пути в сорок дней у Абу Хамида ал-Гарнати², — при отсутствии у Абу-Хамида определения вверх и вниз по течению единственно-возможное предположение таково, — испанский путешественник XII в. сложил вместе приводимые Истахри и Ибн-Хаукалем цифры и поделил их пополам.

Источники по-разному называют плававшие в то время по Каспию суда: „сафина (Ибн-Русте, Ибн-Фадлан, Масуди), „маркаб“, заурак“ (Масуди). Ни одно из этих названий не дает ясного представления о типе или характерных чертах древней каспийской навигации. Повидимому, практика греческого весельного судостроительства, упомянутая Геродотом, не оказалась устойчивой в древней Гиркании; упоминание в сохранившихся арабских маршрутах „благоприятного ветра“ явственно говорит об употреблении парусных судов. Масуди в цитированном выше отрывке, свидетельствующем о его личных морских переездах по Каспию, говорит о „корабельных хозяевах“; по аналогии со сведениями, имеющимися для этого времени в отношении навигации по Персидскому заливу и в Индийском океане, надо полагать, что эти хозяева были одновременно капитанами и лоцманами своих судов. Большинство рейсов из Абаскуна совершались по южному побережью Каспия, но существовали более или менее систематические рейсы на далекий север: „и плавают по нему (Каспию), — сообщают географы, — купцы из мусульманских стран в землю хазар

(сокр. *Путешествие...*) 59; А. П. Ковалевский, *Книга Ахмеда Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921—922 гг.* Харьков 1956 (сокр. Ковалевский, *Книга...*), стр. 124.

¹ Wüstenfeld, *Wörterbuch*, В. I, s. 724; *Путешествие*, стр. 67; Ковалевский, *Книга...* стр. 131.

² *Abū-Hāmid el-Granadino y su relación de viaje por tierras eurasiáticas*. Texto arabe, traducción et interpretación per César E. Dubler, Madrid, 1953, p. 9 (текст); 53 (перевод).

и между Арраном, Гиляном, Табаристаном и Джурджаном“¹. Как и все отдаленные заморские экспедиции, подобные рейсы совершались не одиночными судами, а караванами судов. Ибн-Русте, рассказывая о прибытии в Булгары мусульманских судов, говорит о таковых во множественном числе². Нападавшие на Абаскун в 909 г. русы также прибыли в числе шестнадцати судов, вероятнее всего в составе таких же морских однодеревек“, какие плавали по Черному морю³. Обычным сезоном рейсов на север была весна. Такое предположение подтверждается пейзажем поволжской природы, изображенным в ранних арабо-персидских известиях о Восточной Европе; погруженные в воду деревья и другие детали говорят отчетливо о весеннем паводке. Да и сам характер торговли восточного купечества с Севером (закупка пушнины) обуславливал необходимость прибытия к рынкам пушной торговли вскоре по окончании охотничьего сезона. Надо думать, что и поездки восточно-европейских купцов на Восток совершались в то же самое время. Мы лишены возможности из-за отсутствия источников дать более или менее подробный и связный очерк этого судоходства по Каспию и Волге. Тем не менее уже в раннее средневековье возникает представление о Каспии, как о малом море بحر صغير⁴. Мукаддаси называет его даже озерком بحيرة⁵. Не подтверждает ли это все правдивости уверения Абу Хамида, что во время пребывания его на востоке Европы он плывал три раза из устья Волги (от гор. Саксин) до Хорезма⁶, — факт, не часто встречающийся и в наше время. Навигация по „малому морю“ или „озерку“ уже и в те отдаленные времена представлялась значительно более легкой, чем плавание по южным морям, формы и размеры которых совершенно терялись в фантастическом представлении об охватывающем землю океане.

¹ ВДА, I, p. 238; ВДА, II, p. 273.

² Хвольсон, *Ибн-Даста*, 24 (текст, перевод).

³ Н. И. Воронин, *Средства и пути сообщения*, стр. 284; Б. А. Рыбаков, *Военное дело*, стр. 399. Сб. „История культуры древней Руси“, т. I, Москва—Ленинград 1951.

⁴ Ferrand, *Tuhfat*, 112—113.

⁵ ВДА, III, 360.

⁶ Ferrand, *Tuhfat*, 87—88.

Подробно рассказывая о раннем каспийско-волжском судоходстве, мы, конечно, не хотим сказать, что это судоходство было единственным источником для получения сведений о Восточной Европе в среднеазиатско-хорасанском культурном круге. Как уже указывалось выше со слов В. В. Бартольда передвижения отдельных кочевых народов на запад не сопровождалось совершенным разрывом с оставшимися на востоке соплеменниками. Как ни поразительна была караванная поездка багдадского посольства из Горгана на Среднюю Волгу, но все таки она имела место. Записывая о приготовлениях к этой поездке, Ибн-Фадлан замечает, что они запаслись продовольствием на три месяца¹, но как показал опыт „было расстояние от ал-Джурджании до его (булгарского царя) страны семьдесят дней². Из сказанного явствует, что цифра „три месяца“ была известна багдадскому посольству еще до отправления к месту назначения и эта ее известность определила заготовку припасов. У Марвази мы также находим сообщение о трехмесячном маршруте от земли болгар до Хорезма³; упоминание Хорезма, а не Горгана, откуда выехало багдадское посольство, как будто говорит о заимствовании Марвазм своего сообщения помимо Ибн-Фадлана. Можно привести и другие примеры, свидетельствующие о наличии сухопутных средств связи между Средней Азией и Поволжьем. Но все же надо отметить, что большинство этих свидетельств относится к после-монгольскому времени и говорят скорее о разрушении старых привычных путей сообщения по Каспию и Волге, чем о каком-то древнем традиционном виде транспорта.

Remarque de rédaction.

L'auteur, un eminent orientaliste et historien russe, est mort soudainement le 7 janvier 1960, n'ayant pas possibilité de voir les épreuves de cet article.

¹ *Путешествие*... стр. 59; Ковалевский, *Книга* стр. 124.

² *Путешествие*... стр. 67 и прим. 308; Ковалевский, *Книга*... стр. 131 и прим. 352.

³ Minorsky, *Marvazī*, p. 44 (текст); 34 (перевод).

FRANCISZEK MACHALSKI

SUR LA PRODUCTIVITÉ DES SUFFIXES DÉVERBATIFS DES ADJECTIFS EN PERSAN MODERNE

La renaissance de la littérature en Iran dans les premières années du XX^e siècle apporte avec elle le renouvellement et l'enrichissement de la langue persane. Les écrivains persans rejetant les règles rigides du style classique et négligeant le lexique conventionnel profitent largement des grandes possibilités morphologiques de leur langue et créent beaucoup de formations nouvelles.

Dans ce domaine l'adjectif est particulièrement apte à produire des mots nouveaux. La plupart des adjectifs persans est du type: substantif (persan ou arabe) + forme dérivée du verbe. Cette forme peut être: dissyllabique (radical verbal I ou II et autres formes déverbatives), ou monosyllabique (radical verbal I ou II). Bien que cette division est purement formelle, nous la gardons parce qu'elle facilite l'orientation dans les matériaux cités dans l'article. Ainsi nous parlerons ici d'adjectifs des types: *hwāb-ālud* (rad. verbal I ou II dissyll.), *gereh-gir* (rad. I ou II monosyll.) et *bāng-rasā*, (autres formes deverb.)

Dans la langue persane contemporaine la forme dérivée du verbe sert à former de nombreux adjectifs nouveaux. Dans beaucoup de cas cette forme verbale perd plus ou moins son sens propre et elle est en train de devenir un simple suffixe. Souvent ce processus est parachevé et nous pouvons parler de suffixes déverbatifs au sens strict. Comme exemples peuvent servir les suffixes deverbatifs: — *ālud* (rad. II de *āludan* „souiller, salir“), — *pālā* (rad. I de *pālāyidan* „exprimer, filtrer, tendre“) et bien d'autres.