



Дорога, которой не было на карте

Как Великий шёлковый путь связал Китай с Римом, хотя никто по нему целиком не ездил



История · 8–12 лет · 10 минут

Шёлк из Китая доезжал до Рима, а римское стекло — до Кореи, но ни один купец не проходил весь путь от начала до конца. Как работала эта сеть дорог, что по ней ездило кроме шёлка и почему по ней же пришла чума.

Ткань, за которую платили золотом на вес

Около двух тысяч лет назад в Риме шла настоящая война со шёлком.

Ткань, которая приходила откуда-то с далёкого востока, была лёгкой, блестящей, прохладной в жару — и невероятно дорогой. Римские моралисты возмущались: сенаторы, мол, разоряются, а женщины ходят чуть ли не голыми, потому что сквозь шёлк всё видно. Историк Плиний Старший жаловался, что империя каждый год выбрасывает на восточную роскошь горы серебра.

Откуда бралась эта ткань, римляне толком не знали. Где-то далеко, у народа «серов» — «шёлковых людей».

Мы называем эту сеть дорог Великим шёлковым путём. Но имя это придумал немецкий географ Фердинанд фон Рихтгофен только в 1877 году. Сами купцы такого названия не знали и, главное, никто из них не ездил из Китая в Рим целиком.

Не дорога, а эстафета

Вот первое, что стоит выкинуть из головы: картинку одного каравана, который выходит из Сианя и через год въезжает в Рим.

Так не было. Это работало как эстафета.

Согдийский купец из Самарканда вёз товар до Кашгара и продавал его там. Другой купец вёз дальше — до Мерва. Третий — до Багдада. Каждый знал свой отрезок пути, свой язык, своих людей, свои колодцы и перевалы, и на каждой передаче цена росла. Поэтому в Риме шёлк стоил в сотни раз дороже, чем в Китае.

И «путь» — это не одна дорога, а сеть, которая менялась год от года. Караваны обходили пустыню Такла-Макан то с севера, то с юга, перебирались через горные перевалы Памира, шли по степи, плыли по морю через Индийский океан. Морской маршрут, кстати, со временем стал важнее сухопутного: корабль везёт больше, а верблюда надо кормить.

Оазис

Место в пустыне, где есть вода — ручей с гор или подземный источник. Караван не может идти по пустыне бесконечно: он идёт от оазиса к оазису, как ты идёшь от одной ступеньки к другой. Города-оазисы Дуньхуан, Турфан, Хотан, Самарканд разбогатели именно потому, что стояли там, где путнику некуда деться — надо остановиться, напиться и заплатить.

Секрет, который хранили три тысячи лет

Почему только Китай умел делать шёлк?



Шёлк — это нить, которой гусеница обматывает себя перед превращением в бабочку

Шёлковая нить — это выделения гусеницы тутового шелкопряда. Гусеница ест листья шелковицы, а потом, готовясь стать бабочкой, обматывает себя одной непрерывной нитью длиной до километра. Этот ко-

кон опускают в горячую воду, чтобы клейкое вещество размякло, и разматывают, скручивая по несколько нитей вместе.

Догадаться до такого самостоятельно почти невозможно — а в Китае это умели делать ещё четыре тысячи лет назад. Технологию держали в тайне: за вывоз гусениц или семян шелковицы полагалась смерть.

Тайну всё же вынесли. По легенде, около 550 года двое монахов привезли византийскому императору Юстиниану яйца шелкопряда, спрятанные в полых бамбуковых посохах. Проверить эту историю невозможно, но шелководство в Средиземноморье действительно появилось примерно тогда.

Шёлк работал как деньги

В Китае эпохи Тан шёлк был не только тканью, но и валютой. Солдатам платили жалованье рулонами шёлка, налоги собирали шёлком, в документах цены указывали в «кусках» ткани. Это удобно: рулон лёгкий, не портится, всем нужен и его нельзя подделать так же легко, как монету. Найденные в пустыне долговые расписки посчитаны именно в рулонах.

Что ехало кроме шёлка

Название сбивает с толку: шёлк был лишь одним из товаров.

С востока на запад: шёлк, фарфор, чай, бумага, ревень, корица. С запада на восток: стекло (римские стеклодувы были лучшими в мире, и их вазы находят в корейских гробницах), шерстяные ткани, кораллы, ладан, серебро. Из Средней Азии — лошади, которых китайские императоры ценили так, что ради «небесных коней» Ферганы отправляли целые армии. Из Индии — специи, хлопок, драгоценные камни.

Ехали и живые растения: виноград, грецкий орех, гранат, люцерна попали в Китай с запада, а персики и абрикосы двинулись в обратную сторону.

Но самым важным грузом были не вещи.

- **Бумага.** Её изобрели в Китае, и примерно в VIII веке технология ушла на запад — сначала в Самарканд, потом в Багдад, потом в Европу. Без дешёвой бумаги не было бы ни книгопечатания, ни школьных тетрадей.



По дорогам ехали не только товары, но и идеи, чертежи, болезни и семена

- **Религии.** Буддизм пришёл в Китай из Индии именно по этим дорогам, вместе с купцами и монахами. Позже теми же путями шли христианство, манихейство, ислам.
- **Цифры и математика.** Индийская позиционная система с нулём двинулась к арабским учёным, а от них в Европу — той же самой сетью связей.
- **Музыка, узоры, мода.** Танские дамы носили причёски и одежду «западного» фасона, а в китайской музыке появились струнные инструменты из Средней Азии.

Письма, которым 1700 лет

В сторожевой башне у Дуньхуана нашли мешок с недоставленной почтой согдийских купцов — их называют «древними письмами». В одном из них девушка по имени Мивнай пишет матери, что застряла в Дуньхуане без денег, потому что муж её бросил, и заканчивает фразой вроде: «Лучше бы я была женой собаки или свиньи, чем твоей женой». Письмо не дошло адресату — и пролежало в песке тысячу семьсот лет.

Как выглядела дорога изнутри



Караван-сарай: постоянный двор, склад и биржа новостей в одном дворе

Караван шёл со скоростью пешехода — километров тридцать в день. Основным транспортом был двугорбый бактрийский верблюд: он несёт до двухсот килограммов, неделю обходится без воды, ест колючки и чувствует приближение песчаной бури.

Каждый дневной переход заканчивался в **караван-сараях** — постоялом дворе с толстыми стенами, колодцем и стойлами. Это было место не только для ночлега: там договаривались о сделках, меняли деньги, нанимали проводников и узнавали новости — какой перевал завален снегом, где разбойники, сколько сейчас берут за шёлк в Кашгаре.

Опасностей хватало. Разбойники, песчаные бури, переходы по горам на высоте больше четырёх километров, где от нехватки воздуха гибли и люди, и животные. Китайский монах Сюаньцзан, ходивший в Индию за буддийскими книгами в VII веке, описывал дороги, вдоль которых лежат кости и брошенный груз: заблудившиеся караваны — обычное дело.

Собери свой караван

1. Возьми рюкзак и представь, что ты верблюд, а рюкзак — вьюк. Верблюд несёт примерно втрое меньше, чем весит сам. Прикинь, сколько можешь унести ты.
2. Собери «товар»: что бы ты повёз за три тысячи километров? Правило простое — дорого, легко и не портится. Проверь этим правилом: соль, книгу, помидоры, украшение, мешок картошки.
3. Посчитай экономику эстафеты. Пусть товар стоит 10 монет, и каждый из шести перекупщиков добавляет половину цены. Сколько получится в конце? (Больше 110.)
4. Сравни с реальностью: в Риме шёлк порой стоил примерно столько же, сколько золото того же веса.

И тёмная сторона

По дорогам ехало не только хорошее.

Работоторговля была обычным делом: людей везли так же, как ткань. А в XIV веке по тем же маршрутам, скорее всего, пришла **чума** — Чёрная смерть, которая за несколько лет убила в Европе от трети до половины населения. Блохи на крысах и сурках путешествовали вместе с караванами и кораблями.

Это важная мысль вообще: связь между далёкими странами приносит идеи, товары и болезни одним и тем же способом. Сеть, по которой едет бумага, — та же сеть, по которой едет эпидемия.

Почему путь угас

Сухопутные караваны постепенно уступили морю. Португальские, а потом голландские и английские корабли, обогнувшие Африку в конце XV века, возили товар дешевле и без десятка перекупщиков. Распад Монгольской империи, при которой дороги были на редкость безопасны, добавил риска. Некоторые оазисы просто пересохли — реки в пустыне меняют русло, и город остаётся без воды.

Занесённые песком города Такла-Макана археологи откапывают до сих пор и находят там шёлк, документы на четырёх языках сразу и фрески, где европейские лица соседствуют с индийскими.

Сегодня словом «шёлковый путь» называют что угодно — от железных дорог до туристических маршрутов. Но главное в нём было не золото и не ткань, а то, что впервые дальние концы Евразии узнали о существовании друг друга.

Главное в трёх строчках

- Шёлковый путь — не одна дорога, а меняющаяся сеть, по которой товар шёл эстафетой через десятки посредников.
- Важнее шёлка оказались бумага, религии, растения и научные идеи, переехавшие из конца в конец Евразии.
- Та же сеть принесла работоторговлю и чуму: связь между странами передаёт всё сразу.

Вопросы для размышления

- Почему по такому пути выгодно везти шёлк и специи, но бессмысленно — зерно или дрова?
- Идеи (бумага, цифры, религии) изменили мир сильнее, чем товары. Почему их называют «грузом», хотя они ничего не весят?
- Морской путь вытеснил сухопутный, потому что был дешевле. Что сегодня могло бы так же вытеснить привычный способ возить вещи?