

СРЕДНЕВЕКОВЫЙ ВОСТОК

МАРШРУТЫ ХАДЖА ИЗ ЕГИПТА В ХИДЖАЗ ЧЕРЕЗ ВОСТОЧНУЮ
ПУСТЫНЮ И ПОРТ АЙЗАБ В IX–XV ВВ.

© 2018

А. А. КРОЛ

НИИ и Музей антропологии,
Московский государственный университет
им. М.В. Ломоносова

После вхождения в 640-е гг. Египта в состав халифата начали складываться пути движения паломников в Хиджаз для хаджа в Мекку. Наиболее часто в сочинениях арабских авторов описывается дорога через ал-Кулзум, Синайский полуостров, город Айлу и далее в Хиджаз вдоль побережья Красного моря. Однако, вероятно, уже с IX в. существовала и иная дорога к священным городам ислама, которая пролегла через Восточную пустыню и порт Айзаб, расположенный на красноморском побережье Египта почти напротив Джидды. Дорога в Хиджаз через Айзаб стала единственной, после того как в 1116 г. войска крестоносцев захватили Айлу. Им пользовались мусульмане Арабской Испании, стран Магриба, Египта и Судана. До Айзаба можно было добраться через верхнеегипетские города Кус, Эдфу и Асуан. Первый маршрут описывает андалузский поэт и географ Ибн Джубейр. Вторым в 1326 г. прошел Ибн Баттута. Путь в Мекку через Асуан и Айзаб в 1050 г. описал персидский путешественник Насир Хосров. Однако и после того, как в 1260-е гг., в правление султана Бейбарса маршрут паломников через Синай стал безопасным, Айзаб не утратил своего значения. Паломники из Египта и Судана продолжали пользоваться этим портом вплоть до середины XV в., когда город окончательно утратил статус основной красноморской гавани Египта. В статье автор реконструирует основные маршруты движения паломников через Восточную пустыню к порту Айзаб (из верхнеегипетских городов Кус, Эдфу и Асуан) на основании письменных источников и данных археологии.

Ключевые слова: Египет, хадж, паломничество. Айзаб, Восточная пустыня.

DOI: 10.7868/S0869190818020024

HAJJ ROUTS FROM EGYPT TO HIJAZ THROUGH
THE EASTERN DESERT AND PORT CITY OF AYDHAB
IN THE NINTH–FIFTEENTH CENTURIES

Alexei A. KROL

Institute and Museum of Anthropology,
Lomonosov Moscow State University

In 640, Egypt became a part of the Caliphate. It raised a question of the ways to Hedjaz for the pilgrims going to Mecca in order to accomplish one of the mandatory religious duties for a Muslim. The most frequently mentioned in the Arabic sources way laid through al-Qulzum, Sinai Peninsula, port city Aila and further along the Red sea coast to Hedjaz. However, I suppose that the alternative road to the holly cities of Islam did exist already since the ninth century. It was going from the Upper Egyptian frontier city Asuan, through the Eastern desert to the port Aydhab situated on the Red Sea shore on the opposite side of Jidda. This road was taken in 1050 by the Persian traveler Nasir Khusraw.

The way to Hedjaz through Aydhab became the main after 1116 when the crusaders took Aila. The road was used by Muslims from Arab Spain, Maghreb, Egypt and Sudan. Aydhab could be reached from the upper Egyptian cities Qus and Edfu. The first way was described by the Andalusian poet and geographer Ibn Jubair; the second — by the famous traveller Ibn Battuta. The way to Mecca through Aydhab was still in use by the pilgrims even after 1260 when the Sinai road was opened again under the Sultan Baibars. I suppose that the pilgrims from Egypt and Sudan made use of Aydhab till the fifteenth century when the port eventually fell into decline.

Keywords: Egypt, hajj, pilgrims, Aydhab, Eastern desert.

После включения в 640-х гг. Египта в состав халифата возник вопрос о том, как должен пролегать маршрут в Хиджаз для исполнения одной из основных обязанностей мусульманина — паломничества в Мекку.

Наиболее раннее сочинение, в котором содержится информация о хадже из Египта, — “Книга путей и стран” персидского географа Ибн Хордадбега и “Книга стран” аль-Якуби, написанные в конце IX в. Согласно этим сочинениям, основной маршрут движения паломников из Египта, Магриба и Андалусии лежал через Фустат на ал-Кулзум (античная Клизма, недалеко от современного Суэца), далее через Синайский полуостров на Айлу (современная Акаба) и вдоль побережья Красного моря или по внутренним областям Хиджаза — в Мекку [Ибн Хордадбег, 1986, с. 121; ал-Йа‘куби, 2011, с. 93–94].

Таким же, вероятно, был маршрут паломников и при Омейядах [al-Ghabbân Ali Ibrâhîm, 2011, p. 28]. Можно предположить, что в VII в. паломники могли проделывать путь от Фустата до ал-Кулзума по “Каналу эмира верующих”, который был прорыт Амром ибн аль-Асом по распоряжению халифа Омара [Абд ар-Рахман ибн Абд ал-Хаккам, 1985, с. 182].

В XI в. персидский поэт и философ Насир Хосров в “Сафар-наме” так описывал путь паломников, отправляющихся в Хиджаз через Египет:

“Всякий, кто из Мисра желает идти в Мекку, должен идти на восток. Когда он достигнет Кулзума, перед ним будет два пути: один по суше, другой — по воде. По суше можно доехать в Мекку в пятнадцать дней, дорога все время идет пустыней и длиною она около шестисот фарсахов. Караваны из Египта ходят большей частью этим путем. Если же поехать морем, то в двадцать дней можно доехать до Джара¹, а Джар — это маленький город в Хиджазе, на берегу моря, в трех днях пути от града пророка” [Насир Хосров, 1933, с. 104].

В среднем караванная дорога из Каира в Хиджаз и обратно занимала около восьмидесяти дней [Peters, 1994, p. 87]. Э. Лейн в 1840-х гг. писал о том, что путь в Мекку из Каира занимал 37 дней [Лейн, 1982, с. 379].

Однако в 1116 г. порт Айла захватили крестоносцы, что сделало небезопасным сухопутный путь через Синай для паломников. Поэтому почти весь XII в. большинство паломников из Испании, стран Магриба и Египта предпочитали путь через египетский красноморский порт Айзаб, который находился почти напротив Джидды на расстоянии около 300 км. Однако гораздо раньше захвата Айлы и долгое время после ее

¹ Джар — город-порт на восточном побережье Красного моря. На всем протяжении средних веков был главным портом, через который шло снабжение продовольствием Медины, пока эта роль не перешла к Янбу [Dietrich, V. II, 1991, p. 454–455].

освобождения в 1187 г. многие паломники предпочитали путь в Хиджаз через Айзаб. Именно им воспользовались Насир Хосров в 1050 г., андалусский географ и поэт Ибн Джубейр в 1184 г. и путешественник Ибн Баттута в 1326 г.

До Хиджаза можно было добраться и по морю из портов ал-Кулзума или Эль-Кусейра. Однако путешествие по северной части Красного моря сопровождалось многочисленными сложностями: передвижение было возможно только днем из-за многочисленных отмелей и рифов и лишь в сопровождении опытного лоцмана [Бухарин, 2007, с. 82]. Ричард Френсис Бёртон, совершивший хадж летом 1853 г. под видом мусульманина из Индии, писал:

“...корабли на Красном море, имеющем дурную славу из-за скал, рифов и мелей, движутся вдоль берега днем, а на ночь бросают якорь в первой попавшейся бухте. Корабли не плавают при сильном ветре, поэтому зимой, когда на море часто штормит, а световой день краток, путешествие длится невыносимо долго” [Burton, 1893, p. 195].

Именно поэтому, согласно приведенному пассажиру из “Сафар-наме”, путь по морю занимал на пять дней больше, чем по суше.

Кроме того, путешествие по Красному морю, особенно в северной его части, в XII в. не гарантировало безопасность от крестоносцев. В 1182 г. флот Рено де Шатильона, правителя Карака, неожиданно напал на Айзаб и сжег 16 кораблей, а также разграбил богатый караван, двигавшийся в Эль-Кусейр [Newbold, 1945, p. 221]. Был захвачен корабль с паломниками, возвращавшимися из Джидды в Айзаб после хаджа [*Арабские источники XIII–XIV вв.*, 2002, с. 401–402; Newbold, 1945, p. 221]².

Путь в Хиджаз через Синай стал окончательно безопасным после 1266 г., при правителе Египта султани Бейбарсе [Найи, 2012, p. 146; Peters, 1994, p. 93–94]. Правитель Египта утвердил свою власть над священными городами ислама, символом чего стало отправление в Мекку *махмаля* [Garcin, 1972, p. 203–204]. Возобновление так называемого Северного пути значительно сократило поток паломников, направлявшихся в хадж через Айзаб.

Что представлял собой этот город-порт на Красном море?

В письменных источниках Айзаб впервые упоминается в “Книге стран” аль-Якуби. Историк пишет: “...из него отплывают люди в Мекку, ал-Хиджаз и в Йемен. И в него прибывают купцы, вывозящие золотые слитки, слоновую кость и прочее” [*Арабские источники VIII–X веков*, 1960, с. 45]. Этот пассаж позволяет предположить, что уже в конце IX в. Айзаб мог использоваться паломниками на пути в Мекку.

Айзаб мог быть основан еще раньше. Арабский географ и историк Ибн Хаукаль (ок. 977 г.) писал, что город Асуан был завоеван в 651 г. полководцем Абдаллахом ибн Абу Сархом, переправившимся через Красное море из Хиджаза [*Арабские источники X–XII веков*, 1965, с. 54]. Т. Пауэр высказывает аргументированное предположение о том, что Айзаб уже существовал к моменту завоевания Египта войсками Амра ибн аль-Аса или, возможно, был основан в VII в. как плацдарм для вторжения [Power, 2010, p. 115–116].

С IX по XIV в. Айзаб был главным египетским портом на Красном море. Его приоритет над другими красноморскими гаванями определялся несколькими обстоятельствами. На Красном море севернее 20-й параллели в течение всего года дуют по преимуществу северные и северо-западные ветры [*Sailing directions for the Red Sea*, 1943,

² Были атакованы Айла и приморские города Янбу и Хавра [al-Ghabbân, 2011, p. 37]. Согласно арабским источникам, основной целью морского рейда крестоносцев были Мекка и Медина. Ибн Джубайр даже уточняет, что в планы Рено де Шатильона входило выкопать тело пророка и увезти его в земли крестоносцев [Mallett, 2008, p. 146]. Существует мнение, согласно которому идея похода на Айзаб принадлежала королю иерусалимского Аморю I, за подписью которого известен латинский документ, где город-порт фигурирует под именем Ахидеп [*Mission Soudano-Française*, 1981, p. 18]. По мнению А. Маллетт, рейд правителя Карака был частью военного плана крестоносцев по завоеванию стратегической инициативы на Красном море [Mallett, 2008, p. 153].

р. 34]. Южнее 20-й параллели ветры более разнообразны, однако их направление меняется в строгой зависимости от сезона: с октября по апрель доминируют южные и юго-восточные муссоны, с мая по сентябрь – северные и северо-западные [там же, р. 35]. Это позволяло использовать порт Айзаб более активно, чем порты северной части Красного моря. Кроме того, на выбор места для устройства порта, вероятно, в значительной степени повлияло то, что Айзаб расположен у подножия Джебель Эльба, на расстоянии чуть более 15 км. Высота этой горы 1428 м, высота соседней горы – Джебель Шендиб – 1917 м. В древности столь высокие горы были важным ориентиром, позволявшим определить местонахождение корабля [Hinkel, 1992, p. 151; *Sailing directions for the Red Sea*, 1943, p. 147]. Наконец, Айзаб находился близко от Джидды и от самого раннего центра распространения ислама в Верхнем Египте – Асуана [Whitcomb, Johnson, 1979, p. 3].

Через Айзаб товары, привезенные из Йемена, Абиссинии, Занзибара, Индии и Китая, доставлялись в Египет. Среди основных товаров из Индии и Йемена упоминаются корица и перец [*Арабские источники XII–XIII веков*, 1985, p. 62]. В Айзаб из стран Юго-Восточной Азии и Индии привозили шеллак, цивет, гвоздику, ароматическую древесину, индиго [Goitein, Friedman, 2007, p. 29, 45, 348, n. 73]. С XI по XIV в. через Айзаб в Египет, а затем в Европу доставлялся китайский фарфор [Mikami, 1988, p. 16].

Из Европы через порт Айзаб в Аден, а затем в Индию экспортировалась медь [Goitein, Friedman, 2007, p. 368]. В этот красноморский порт доставлялась египетская пшеница для дальнейшей транспортировки в Хиджаз [*Mission Soudano-Française*, 1981, p. 17].

Расцвет Айзаба приходится на время правления династии Фатимидов (972–1171), которые сделали торговлю одним из главных источников процветания государства [Lewis, 2000, p. 84]. В предшествующий период основные пути торговли халифата с Юго-Восточной Азией и Индией проходили через Персидский залив, прежде всего через порты Басры и Сирафа. Фатимидам в ходе их противостояния с Аббасидским халифатом удалось перенести центр торговли с Индией в Красное море. Первоначально суда приплывали в ал-Кулзум, однако в скором времени основным красноморским портом стал Айзаб. Отсюда товары сухопутным путем доставлялись до Нила, а затем по течению реки – в средиземноморские порты Египта [Семенова, 1974, с. 99; Bramoullé, 2012, p. 127].

После 1260-х гг. количество паломников, переправлявшихся в Хиджаз через Айзаб, резко сократилось, однако активная торговля с Индией и Йеменом велась через этот красноморский порт, по крайней мере еще в течение столетия [Hasan, 1967, p. 24–25].

С середины XIV в. действия племен *беджа* стали представлять постоянную угрозу для Верхнего Египта. В период с 1365 по 1403 г. они четырежды грабили Асуан. К концу XIV в. регион к югу от Асуана был ввергнут в состояние анархии. Эффективному контролю мамлюков пришел конец. Торговые пути, ведущие к Айзабу, перестали быть безопасными, из-за чего порт пришел в упадок [Adams, 1977, p. 532]. Торговые суда стали все чаще миновать Айзаб, предпочитая ему порты Джидды, Адена и ат-Тур на Синае [Vantini, 1975, p. 651; Cooper, 2014, p. 243]. В 1424 г. шериф Мекки запретил купцам перевозить товары через Айзаб, что также способствовало перенесению основного потока торговли в Джидду [*Mission Soudano-Française*, 1981, p. 21].

Согласно сведениям Льва Африканского, Айзаб был разрушен в правление мамлюкского султана Барсбея (1422–1438) за то, что племена *беджа*, контролировавшие город, разграбили караван, который вез товары и продовольствие в Мекку [Лев Африканский, 1983, p. 314]. Но, по мнению исследователя Гарсина, арабский географ и путешественник перепутал Айзаб с другим городом. Упадок порта произошел позже и по причинам, которые лишь предстоит выяснить в ходе будущих раскопок [Garcin, 1972, p. 208–209]. По мнению некоторых специалистов, Айзаб сохранял свое значение вплоть до середины XV в. [Kawatoko, 1993, p. 203].

Айзаб, впрочем, так же как и другой красноморский порт Адулис, не упомянут в логиях Ахмеда ибн-Маджида и Сулеймана аль-Махри, составленных в начале XVI в. [Tibbetts, 1961, p. 329]. Тем не менее очевидно, что с X по XIV в. Айзаб был главным торговым красноморским портом, через который паломники переправлялись в Хиджаз. С конца XV в. роль центра торговли с красноморскими странами и Индией перешла к Савакину (современному Суакину).

Каким же путем добирались паломники до Айзаба? Как свидетельствуют источники, к Айзабу путь мог пролегать через Кус, Кина, Эдфу, или Асуан. Караванный путь до Айзаба занимал в первом случае семнадцать дней, а во втором — от пятнадцати до восемнадцати дней. Рассмотрим все эти маршруты.

Что касается путей, ведущих к Айзабу через Восточную пустыню из Куся, Кина и Эдфу, они были подробно описаны в статье исследователя Восточной [или Аравийской] пустыни Жюля Куя “Дороги в Айзаб”. Из Куся, по его мнению, караван двигался в оазис ал-Лакейта, далее по Вади-Маних паломники добирались до колодца Бир-Маних, далее до Бир ал-Дагбаг и далее через Вади-Гарф, Вади-Нугрус и Вади-Саммут караван паломников выходил к античному городу-порту Беренике, далее — до колодца в месте под названием Маджадж и затем за четыре дня вдоль моря по равнине ал-Вадах караван доходил до колодца ал-Хубайб, расположенного в месте, откуда виден Айзаб [Souyat, 1911, p. 139]. Наиболее подробно дорогу на Айзаб через Восточную пустыню описал Ибн Джубейр (1145–1217), совершивший хадж в 1184 г. [*Арабские источники XII–XIII веков*, 1985, с. 60–63]. Путешественник покинул Кус 6 июня, а прибыл в Айзаб 26 июня [Murtagh, 1926, p. 236].

Наряду с дорогой, берущей начало в Куся, Ибн Джубейр упоминает путь из Кина: “Из Куся в Айзаб можно отправиться по двум дорогам. Одна из них известна под названием дороги двух рабов. Это та дорога, по которой двигались мы. Она более прямая. Другая дорога проходит около селения Кина, на берегу Нила. Обе дороги соединяются поблизости от колодца Данкаш, о котором мы говорили. Соединяются они и в другом месте, у колодца, известного под названием Шагиб, за день пути до колодца Данкаш” [*Арабские источники XII–XIII веков*, 1985, с. 61].

Очевидно, что дороги, по которым в период хаджа двигались паломники, прокладывались и использовались прежде всего купцами, которые вели торговлю товарами, доставляемыми по Красному морю [Goitein, Friedman, 2007]. О плотности движения товаров по “Дороге двух рабов” Ибн Джубейр пишет:

“Мы хотели сосчитать караваны, идущие по этой дороге туда и обратно, но не смогли этого сделать, особенно Айзабские караваны, нагруженные индийскими товарами, прибывающими в Йемен, а затем из Йемена — в Айзаб. Большую часть того, что мы видели, составляли выюки перца. Из-за его обилия нам представлялось, что цена его не дороже пыли. К числу удивительных вещей, виденных нами в этой пустыне, относится то, что посреди проезжей дороги можно встретить брошенные без сторожа выюки перца, корицы и других товаров. Их оставляют на дороге или из-за утомления несущих их верблюдов, либо из-за какой-нибудь другой помехи и они лежат на своих местах, пока не увезет их владелец, невредимыми, несмотря на множество разного рода людей, проезжающих мимо” [*Арабские источники XII–XIII веков*, 1985, с. 62].

140 годами позже, в 1326 г., дорогой, которая шла из Эдфу, прошел путь до Айзаба Ибн Баттута, описавший его в сочинении “Подарок наблюдающим диковинки городов и чудеса путешествий”. По мнению Куйя, именно эта дорога чаще всего использовалась паломниками, потому что изобиловала колодцами [Souyat, 1911, p. 140]. Кроме того, по пути движения караванов было много могил шейхов, умерших во время хаджа, которые становились объектами почитания [Souyat, 1911, p. 140]. Наконец, эта дорога во многом совпадала с дорогой, проложенной из Аполлонополиса Магна (Эдфу) и из Коптоса в Беренику еще в римское время [Sidebotham, 2011, p. 128–136].

Ибн Баттута пишет о том, что, переправившись из Эдфу на другую сторону Нила, паломники наняли верблюдов в селении ал-Атвани (современная деревня Нагаа



Рис. 1. Карта, сделанная на основе сервиса Google Планета Земля с указанием основных географических названий, упомянутых в статье.

ал-Атвани). Путешественник отмечает, что их путь пролегал по лишенной населения пустыне, но с безопасными дорогами [Арабские источники XIII–XIV веков, 2002, с. 527]. Ибн Баттута, вероятно, двигался по Вади-Шаит до Хумайсира (на картах Генштаба СССР эта местность называется Шейх Шадли-Хумейтра), где расположена могила шейха Абу аль-Хасана аш-Шазили, северо-африканского богослова, основателя суфийского тариката Шазилия, умершего здесь по пути в хадж в 1258 г. Ибн Баттута рассказывает легенду о шейхе, согласно которой тот предсказал свою смерть в местечке Хумайсира [Арабские источники XIII–XIV веков, 2002, с. 526–527].

Дорогу через Асуан в июле–августе 1050 г. выбрал персидский путешественник Насир Хосров, чтобы достигнуть Айзаба. Можно предположить, что такой рискованный выбор определялся тем, что на корабле из порта Кулзум Хосров добирался до Хиджаза в декабре 1048 г. и, вероятно, во второй раз хотел попасть туда иным путем. Пересечение пустыни Айзаба заняло у него пятнадцать дней (с 29 июля по 13 августа). Многие колодцы пересохли из-за летней жары, поэтому, стремясь как можно быстрее добраться до цели путешествия,



Рис. 2. Карта, сделанная на основе сервиса Google Планета Земля с указанием реконструируемых маршрутов движения паломников из Куся и Эдфу в Айзаб.



Рис. 3. Карта, сделанная на основе сервиса Google Планета Земля с указанием реконструируемых маршрутов движения паломников из Асуана в Айзаб.

караван двигался лишь с несколькими остановками. Из Айзаба Насир Хосров переправился в Джидду, затем в Мекку. Вот как Насир Хосров описывает свое путешествие:

“Я нанял верблюда за полтора динара и выехал из этого города пятого Раби-ал-Авваль четыреста сорок второго года. Путь лежал к юго-востоку. Проехав восемь фарсахов, я добрался до стоянки, называемой Дейкэ. Это была лощина посреди пустыни, по обеим

сторонам наподобие двух стен возвышались горы. Ширина этой лошины была около ста арашей. Посреди нее был вырыт колодец, который давал много воды, но только не хорошей. Когда покидают эту стоянку, приходится пять дней ехать по пустыне, где воды нет совершенно. Поэтому каждый из нас наполнил водою мех, и мы пустились в путь.

Затем мы приехали на стоянку, называемую Хауд. Это каменная гора; в ней два отверстия, из которых вытекает вода и стекает в канаву. Вода эта сладкая, но для того, чтобы достать верблюдам воды, нужно войти в это отверстие. Наши верблюды уже семь дней не пили воды и не ели, потому что ничего нельзя было достать. Отдыхали они в сутки один раз: с того мгновения, когда солнце становилось чрезмерно жарким, до третьей молитвы.

Можно было подумать, что верблюды знают, что при всяком замедлении хода погибнут от жажды; они шли так, что их не нужно было и подгонять, они сами находили нужное направление в этой пустыне и, хотя дороги не было ни следа, ни признака, все время направлялись к востоку. Иногда приходилось пройти пятнадцать фарсахов, чтобы найти воды, но в малом количестве и соленой, а иногда ее не было совершенно.

Двадцатого раби-ал-авваль четыреста сорок второго года мы прибыли в город Айдаб. От Асуана до Айдаба мы ехали пятнадцать дней, и расстояние это составляет приблизительно двести фарсахов” [Насир Хосров, 1933, с. 143–144].

Путешественник упоминает лишь две стоянки рядом с колодцами – Дейке и Хауд. Представляется, что можно локализовать первую из упомянутых стоянок. Насир Хосров пишет о том, что она находилась на расстоянии восьми фарсахов от Асуана. Средняя длина одного фарсаха составляла около 6 км [Hinz, 1991, p. 812–813]. Это означает, что в конце первого дня путешествия (в среднем ежедневно караван, исходя из данных персидского путешественника, должен был проходить около 13 фарсахов), удалившись от Асуана на расстояние около 50 км, был сделан привал на стоянке Дейке. Такое название мы не встречаем ни в одном другом средневековом источнике или в сочинениях исследователей, посетивших Восточную пустыню в XIX – начале XX в. Однако на расстоянии 50 км от Асуана находилась стоянка рядом с колодцем Умм-Хибаль. В этом месте была вторая остановка на пути к Джебель-Эльбе у французского инженера Линана де Бельфона в феврале 1832 г. Его описание местности [Linant de Bellefonds, 1868, p. 40–41] и колодца совпадает с описанием, оставленным Насиром Хосровом. Можно с большой долей вероятности говорить о том, что начало маршрута персидского путешественника в Айзаб пролегало по дну вади, через стоянку Умм-Хибаль³. В настоящее время здесь проходит асфальтовая дорога Асуан–Вади-ал-Аллаки. Что касается следующей остановки, упомянутой в “Сафар-наме”, то ее локализовать пока не представляется возможным, ибо остается лишь гадать, как пролегал маршрут персидского путешественника.

Испанский географ ал-Бакри (ум. 1094) описывает два пути, которые вели из Асуана в Айзаб:

“Аззаб – город на западном берегу моря; это порт для совершающих хадж и для тех, что направляется в Йемен и другие места.

К Асуану от Аззаба существуют две дороги. Одна называется ал-Вада; она равна восемнадцати переходам по безводной пустыне и пескам, где нет населенных мест. Эти пески маловодны; они суть сыпучие пески, их передвигают ветры, занося следы. Через эти пески не ведут ни путь, ни дорога. По ним проходят только [кочевники-]верблюдоводы с особыми верблюдами: они пускают верблюдицу перед собой, и та их ведет верным путем.

Вторая дорога называется дорогой аль-Аллаки; она также равна восемнадцати переходам. На ней нет населенных мест, за исключением города на середине пути. Он называется аль-Аллаки – по названию реки там. Город обилён гранатами и прочими благами. Его

³ Будучи французом, он называет это место Умм-Эбаль.

населяет множество людей, утверждающих что они – арабы из [племени] калб ибн вабра; они честны и соблюдают законы в отношении тех, кто проезжает мимо них.

Большинство гор по этой дороге содержит золотые и серебряные россыпи. А в трудно-доступных из этих гор обитают ал-буджа. Среди них есть мусульмане; они общаются с проезжающими мимо них и торгуют с ними” [*Арабские источники X–XII веков*, 1965, с. 189–190].

Географ X в. Мукаддаси в сочинении “Лучшее разделение для познания климатов” пишет о двадцати переходах, которые разделяют Асуан и Айзаб [*Арабские источники X–XII веков*, 1965, с. 79]. Можно предположить, что такова была продолжительность второго маршрута из Асуана в Айзаб. Несмотря на свидетельство аль-Баكري, путь через аль-Аллаки явно длиннее. Однако он имел то преимущество, что на середине дороги находился город.

Караваны, избравшие его, должны были подняться вверх до селения Кубан, находившегося на расстоянии около 11 км выше Асуана, где брало свое начало Вади ал-Аллаки. Здесь во времена Среднего царства была построена крепость, контролировавшая движение по золотоносному региону [Adams, 1977, p. 189]. Далее путь купцов и пилигримов лежал по дну пересохшего русла вплоть до города аль-Аллаки.

Помимо приведенного уже описания в сочинении ал-Баكري город упоминается также в “Книга стран” аль-Якуби. Арабский географ IX в. пишет: “Вади-л-‘Аллаки – подобие большого города, очень населенного, со смешением арабов и инородцев, искателей сокровищ; в нем [ведется] торговля и [есть] рынки. [Жители] пьют воду из колодцев, вырытых в Вади-л-‘Аллаки” [Ал-‘Яа‘куби, 2011, с. 89–90].

Подробное описание руин этого города оставил французский инженер Линан де Бельфон, прошедший восточную пустыню от Асуана до Джебель Эльбы в феврале–марте 1832 г. Целью его путешествия была разведка древних и средневековых золотых приисков. Экспедиция состоялась по просьбе правителя Египта Мухаммада Али [Linant de Bellefonds, 1868, p. 3], который, очевидно, рассчитывал золотом пополнить казну, оскудевшую из-за расходов на боевые действия в Палестине, Сирии и Анатолии. В сочинении “Этбей, или земли, населенные племенами бишарин: география, этнология, золотые прииски” (“L’Etbaye ou pays habité par les arabes Bichariehs: Géographie, ethnologie, mines d’or”) этот город упоминается под именем *Дерехейб* (Déréhîb).

Город аль-Аллаки расположен в урочище Дерехейб на территории Судана чуть южнее государственной границы в труднодоступной зоне, что объясняет его прекрасную сохранность и малую изученность. Памятник расположен на территории Республики Судан, пятью километрами южнее 22 параллели, которая признается Египтом государственной границей между ним и Республикой Судан. В настоящее время на памятнике ведутся исследования Нубийской археолого-антропологической экспедиции НИИ и Музея антропологии МГУ им. М.В. Ломоносова. На памятнике не проводились систематические раскопки. В 1989–1993 гг. в Дерехейбе работала экспедиция Альфредо и Анжело Кастильони в рамках масштабного проекта по изучению древностей Нубийской пустыни на территории Судана. Исследование города, расположенного в Вади аль-Аллаки, было одной из основных целей исследователей. Кастильони идентифицировали обнаруженный ими город с Береникой Панхризос, о котором упоминает Плиний Старший (Plin. VI.34). Предположение, высказанное исследователями, опирается, в частности, на находки, сделанные на территории городища. Среди них две птолемеевские монеты, одна из которых датируется временем правления Птолемея I, а также бронзовая статуэтка Гарпократа, относящаяся к греко-римскому периоду [Getzel, 2006, p. 316–317]. Локализация этого города, впрочем, до сих пор остается предметом дискуссий. Многие ученые помещают Беренику Панхризос на территорию современной Эритреи и отождествляют с Адудисом Аксумского царства [Getzel, 2006, p. 316–317].

Памятник был также исследован немецкими специалистами из институтов геологии и египтологии Мюнхенского университета в рамках проекта по изучению добычи золота в древности и средние века в Восточной и Нубийской пустынях [Klemm & Klemm, 2013, p. 439–447]. По их мнению, Дерехейб был важным административным центром, куда

привозили все добытое золото из окрестных приисков и где его можно было хранить. Как отмечают исследователи, им не удалось обнаружить никаких доказательств того, что город существовал ранее арабского периода [там же, 2013, р. 445].

Вне зависимости от того, когда был основан город в урочище Дерехейб, в средние века он пережил свой расцвет. Египетский историк конца XIV – первой половины XV в. аль-Макризи писал о том, что в период правления Ибн Тулуна, Вади аль-Аллаки был настолько плотно заселен, что задействовали 60 тыс. вьючных животных для доставки продуктов из Асуана [Vantini, 1975, р. 719].

По торговому пути, ведущему из Асуана к Красному морю, очевидно, двигались и паломники, направляющиеся в хадж. Детально установить маршрут их движения пока не представляется возможным. Источники, к сожалению, скупы на детали, а археологические исследования в той части Восточной пустыни, которая пролегает между городом аль-Аллаки и Красным морем, не велись⁴.

Тем не менее можно предположительно восстановить маршруты движения караванов по Нубийской пустыне (см. *рис. 3*). Он мог пролегать по Вади ал-Аллаки, сухому руслу, которое почти по прямой ведет в Дерехейб. Оттуда до Айзаба дорога занимала четыре дня [ал-Йа'куби, 2011, с. 90].

Можно было достичь Красного моря и тем путем, которым следовал Линан де Беллефон в 1832 г. При выборе маршрута он пользовался услугами проводников из местных племен *бешарин* и *абабде*, относящихся к племенному союзу беджа. Можно предположить, что эти кочевники вели караван французского инженера по тому же наиболее удобному и короткому пути, по которому за тысячу лет до этого к Айзабу двигались купцы и пилигримы. На обратном пути проводники вели Линана де Беллефона более короткой, почти прямой дорогой от Джебель-Эльбы до Асуана (маршрут № 3 на карте).

Можно предположить существование еще одного участка маршрута движения караванов от Асуана до Дерехейба на основании результатов работы германских ученых по проекту изучения золотодобычи в Восточной и Нубийской пустынях в древности и средние века, которые проводили ученые из Германии, ими был исследован памятник, получивший название “Деревня Ахмеда” (Ahmed-Village), по имени одного из геологов экспедиции, на том основании, что им не удалось выяснить названий близлежащих к памятнику долин и гор [Klemm R. & Klemm D., 2013, р. 310]. “Деревня Ахмеда” расположена приблизительно на расстоянии 90 км от Нила, состоит из трех поселений, в каждом из которых насчитывается от 20 до 30 хорошо сохранившихся домов, сложенных из камня [ibid.]. Отсутствие характерных для поселений золотодобытчиков строений (прежде всего устройств для промывки золота) и орудий (каменных топоров и ручных мельниц для измельчения породы), а также обширное мусульманское кладбище позволило исследователям предположить, что поселения были остановками на пути движения каравана паломников к Айзабу [ibid., р. 310–311].

Интересно, что “Деревня Ахмеда”, судя по указанным координатам, находилась в 2.5 км к северо-западу от золотых рудников Нового царства в местности Умм-Корейят, которая была конечным пунктом работы советской экспедиции под руководством Б.Б. Пиотровского в 1961–1963 гг. [Пиотровский, 1983, с. 3]. К сожалению, имеющиеся в моем распоряжении публикации, посвященные работе советской экспедиции, поселения “Деревня Ахмеда” не упоминают, хотя участники советской экспедиции Н.Я. Мерперт и О.Г. Большаков, проводившие обследование скал Вади аль-Аллаки на предмет древнеегипетских надписей, не могли не заметить “Деревню Ахмеда”.

Другая остановка каравана паломников, вероятно, была в местности под названием Бетам. Здесь группы сложенных из камня домов разбросаны на расстоянии 2.5 км

⁴ Эта территория так называемого Халаибского треугольника, который в настоящее время де-юре является частью области Красное море Египта. Судан рассматривает Халаибский треугольник как часть своей территории и требует ее возвращения (см.: [Крол]).

с северо-востока на юго-запад. Как и в случае с “Деревней Ахмеда”, германские исследователи отмечают отсутствие следов разработки золота в непосредственной близости от Бетама [Klemm & Klemm, 2013, p. 333].

Маршруты движения караванов, которые перевозили паломников, направлявшихся в хадж и возвращавшихся из Мекки по дорогам между Асуаном и Айзабом, места их стоянок до сих пор реконструированы лишь приблизительно. Многие вопросы могут быть решены лишь после начала планомерных археологических разведок и раскопок в этом частично закрытом для исследователя регионе на границе Египта и Судана.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Абд ар-Рахман ибн Абд ал-Хакам. *Завоевание Египта, ал-Магриба и ал-Андалуса*. М.: Восточная литература, 1985 [Abd ar-Rakhman ibn Abd al-Khakam. *Zavoevanie Egipta, al-Magriba i al-Andalus*. Moscow: Vostochnaia literatura, 1985].

Бухарин М.Д. *Неизвестного автора “Перипл Эритрейского моря”*. СПб.: Алетейя, 2007 [Bukharin M.D. *Neizvestnogo avtora “Peripl Eritreiskogo moria”*. Saint Petersburg: Aleteia, 2007].

Древние и средневековые источники по этнографии и истории Африки южнее Сахары. Арабские источники VII–X веков. Ленинград: Наука, 1960 [Drevnie i srednevekovye istochniki po etnografii i istorii Afriki iuzhnee Sakhary. *Arabskie istochniki VII–X vekov*. Leningrad: Nauka, 1960].

Древние и средневековые источники по этнографии и истории Африки южнее Сахары. Арабские источники X–XII веков. Ленинград: Наука, 1965 [Drevnie i srednevekovye istochniki po etnografii i istorii Afriki iuzhnee Sakhary. *Arabskie istochniki X–XII vekov*. Leningrad: Nauka, 1965].

Древние и средневековые источники по этнографии и истории Африки южнее Сахары. Арабские источники XII–XIII веков. Ленинград: Наука, 1985 [Drevnie i srednevekovye istochniki po etnografii i istorii Afriki iuzhnee Sakhary. *Arabskie istochniki XII–XIII vekov*. Leningrad: Nauka, 1985].

Древние и средневековые источники по этнографии и истории народов Африки южнее Сахары. Арабские источники XIII–XIV вв. Т. 4. СПб., 2002 [Drevnie i srednevekovye istochniki po etnografii i istorii narodov Afriki iuzhnee Sakhary. *Arabskie istochniki XIII–XIV vv.* Т. 4. Saint Petersburg, 2000].

ал-Йа‘куби. *Книга стран [Китаб ал-булдан]* / Вступ. ст., пер., комментарии Л.А. Семёновой; Отв. ред. Д.В. Миккульский. М.: Восточная литература, 2011 [Ya‘qubi. *Kniga stran [Kitab al-Buldan]*. Russian translation by L.A. Semenova; Ed. D.V. Mikul’skii. Moscow: Vostochnaia literatura, 2011].

Ибн Хордадбех. *Книга путей и стран* / Пер. с арабск. яз. Н.М. Велихановой. Баку: Элм, 1986 [Ibn Khordadbeh. *Kniga putei i stran* [Kitab al Masalik w’al Mamalik] / Russian Transl. by N.M. Velikhanova. Baku: Elm, 1986].

Крол А.А. *Египет—Судан: проблема Халаибского треугольника* // <http://www.iimes.ru/?p=15799> [Krol A.A. *Egipet—Sudan: problema Khalaibskogo treugol'nika* // <http://www.iimes.ru/?p=15799>].

Лев Африканский. *Африка — Третья Часть Света*. Л.: Наука, 1983 [Leo Africanus. *Afrika — Tret'ia Chast' Sveta*. Leningrad: Nauka, 1983].

Насир Хосров. *Сафар-наме. Книга путешествия*. М. — Л.: Academia, 1933 [Nasir Khusrau. *Safar-name. Kniga puteshesviia*. Moscow—Leningrad: Academia, 1933].

Пиотровский Б.Б. *Вади Аллаки — путь к золотым рудникам Нубии*. М.: Наука, 1983 [Piotrovsky Boris V. *Vadi Allaki — put' k zolotym rudnikam Nubii*. Moscow: Nauka, 1983].

Семёнова Л.А. *Из истории Фатимидского Египта*. М.: Наука, 1974 [Semenova L.A. *Iz istorii Fatimidskogo Egipta*. Moscow: Nauka, 1974].

Adams W.Y. *Nubia, corridor to Africa*. Princeton: Princeton University Press, 1977.

Bramoullé D. The Fatimids and the Red Sea (969–1171) // *Navigated Spaces, Connected Places. Proceedings of Red Sea Project V held at the University of Exeter September 2010* / Eds. Dionisius A. Agius, John P. Cooper, Athena Trakadas, Chiara Zazzaro. BAR International Series 2346. Oxford, 2012.

Burton R.F. *Personal Narrative of a Pilgrimage to Al-Madinah and Meccah*. London: Tilson and Edwards, 1893.

Dietrich A. Djār // *Encyclopedia of Islam*. Vol. II, 1991. Pp. 454–455.

Hourani G.F. *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times*. Princeton: Princeton University Press, 1995.

al-Ghabbān Ali Ibrāhīm. *Les deux routes syrienne et égyptienne de pèlerinage au nord-ouest de l'Arabie Saoudite*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, Textes arabes et études islamiques. No 44/1. 2011.

Garcin J.C. Jean-Leon l'Africain et 'Aydhab // *Annales Islamologiques*. No 11. 1972.

Getzel M.C. *The Hellenistic Settlements in Syria, the Red Sea Basin, and North Africa*. Berkeley, London: University of California Press. 2006.

- Cohen G.M. *The Hellenistic Settlements in Syria, the Red Sea Basin, and North Africa*. University of California Press, 2006.
- Cooper J.P. *Medieval Nile. Route, Navigation, and Landscape of Islamic Egypt*. Cairo–New York: AUC Press, 2014.
- Couyat J. Les routes d'Aidhab. Notes pour servir à l'histoire du désert Arabe // *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale*. 1911. No 8.
- Goitein S.D. New Light on the Beginnings of the Kārim Merchants // *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. Vol. 1, No. 2. Apr., 1958.
- Goitein S.D. Portrait of a Medieval India Trader: Three Letters from the Cairo Geniza // *Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London*. Vol. 50, No. 3, 1987.
- Goitein, S. D. *A Mediterranean Society The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*. Vol. I. Economic foundations. Berkeley: University of California Press, 1967.
- Goitein S.D., Friedman M.A. *India Traders of the Middle Ages. Documents from the Cairo Geniza 'India Book'*. Leiden: Brill, 2007.
- Hajj. Journey to the Heart of Islam* / Ed. Venetia Porter. The British Museum Press, 2012.
- Hasan Y.F. *The Arabs and the Sudan from the Seventh to the Early Sixteenth Century*. Edinburgh. 1967.
- Hinz W. Farsakh // *Encyclopaedia of Islam*. Vol. 2 (Leiden, 1991). P. 812–813.
- Kawatoko M. Preliminary survey of 'Aidhab and Badi sites // *Kush*. 1993. 16.
- Klemm R., Klemm D. *Gold and Gold Mining in Ancient Egypt and Nubia. Geoarchaeology of the Ancient Gold Mining Sites in the Egyptian and Sudanese Eastern Deserts*. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag, 2013.
- Lewis B. *The Middle East: 2000 Years of History from the Rise of Christianity to the Present Day*. London: Phoenix Press, 2000.
- Linant de Bellefonds L.M.A. L'Etbaye ou pays habité par les arabes Bichariéhs: Géographie, ethnologie, mines d'or. Paris, 1868.
- Mallett A.A. Trip down the Red Sea with Reynald of Châtillon // *Journal of the Royal Asiatic Society Third Series*. Vol. 18. No. 2. Apr., 2008.
- Mission Soudano-Française dans la province the Mer Rouge (Soudan)*. Lyon: Maison de l'Orient Méditerranéennes (SNRS), 1981.
- Mikami T. Chinese Ceramics from Medieval Sites in Egypt. Cultural and Economic Relations Between East and West: Sea Routes / Ed. by Prince Takahito Mikasa // *Bulletin of the Middle Eastern Culture Center in Japan*. Vol. 2. Wiesbaden: O. Harrassowitz, 1988.
- Murray G.W. Aidhab // *Geographical Journal*. 1926. Vol. 68.
- Newbold D. The Crusaders in the Red Sea and the Sudan // *Sudan Notes and Records*. Vol. XXVI. No 2. 1945.
- Peters F.E. *The Hajj: The Muslim Pilgrimage to Mecca and the Holy Places Reprint Edition*. Princeton: Princeton University Press, 1994.
- Power T. The Origin and Development of the Sudanese Ports ('Aidhâb, Bâdi', Souakin) in the early Islamic Period // *Chroniques Yéménites* 2009. Vol. 15.
- Power T. *The Red Sea Region during the 'Long' Late Antiquity (AD500–1000)*. D. Phil. Dissertation, Hilary 2010. (https://www.academia.edu/2287581/The_Red_Sea_during_the_Long_Late_Antiquity_AD_500-1000).
- Sailing directions for the Red sea and the gulf of Aden, including the Suez canal, the gulf of Suez, the gulf of Akaba, the southeastern coast of Arabia as far as Ras Al Hadd, the coast of Africa from Ras Asir to ras Hafun, and the islands eastward of Ras Asir*. Washington: U.S. Govt. print Office, 1943.
- Sidebotham S.E. *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*. University of California Press, 2011.
- Tibbetts G.R. Arab Navigation in the Red Sea // *The Geographical Journal*. Vol. 127, No. 3. Sep., 1961.
- Vantini G. *Oriental Sources Concerning Nubia*. Heidelberg–Warsaw, 1975.
- Vercoutter J. Découverte de Bérénice Panchrysos dans le désert entre Nil et mer Rouge // *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 134 année. No. 4. 1990.
- Whitcomb D.S., Johnson J.H. *Quseir Al-Qadim 1978: Preliminary Report*. Cairo: Nafeh Press, 1979.