

**Т.А. ШУМОВСКИЙ**

# **ПО СЛЕДАМ СИНДБАДА – МОРЕХОДА**

## **Океанская Аравия**

**Историко – географический очерк**

Предисловие президента  
Географического общества Союза ССР  
академика А.Ф. ТРЕШНИКОВА

МОСКВА «МЫСЛЬ»  
1986

РЕДАКЦИИ ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Рецензент  
Доктор филологических наук  
**О.Б. Фролова**

1905020000  
Ш                      136-86  
004(01)-86

© Издательство «Мысль». 1986

---

**OCR – Aspar, 2007. Вычитка - Aspar, 2010.**

**Шумовский Т.А.**

По следам Синдбада-Морехода: Океанская Аравия. Ист.-геогр. очерк / Предисл. А.Ф. Трешникова. – М.: Мысль, 1986. – 141 с., 8л.ил.

Эта историко-географическая книга известного советского арабиста освещает развитие арабского мореплавания с самых древних времен, показывает приоритет арабов в географическом исследовании Индийского океана. Ценность работы состоит не только в большом познавательном материале, но и в том, что она написана образным языком, увлекательно.

Книга хорошо иллюстрирована. Для широкого круга читателей.

**СОДЕРЖАНИЕ**

ПРЕДИСЛОВИЕ	
	3
ИССЛЕДОВАТЕЛИ ДАВНИХ ТАЙН	5
ДРЕВНИЕ РУКОПИСИ ЗАГОВОРИЛИ	16
АРАБСКИЕ КОРАБЛИ ПОВЕЛЕВАЮТ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕМ	53
ХОЖЕНИЯ ЗА ТРИДЕВЯТЬ МОРЕЙ	71
РЫЦАРИ МОРЯ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В РОДНУЮ ГАВАНЬ	85
ТАЛАНТ И ТРУД АРАБСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ И КОРМЧИХ	127
СВЯЗЬ КУЛЬТУР	137
ЧТО ЧИТАТЬ О СРЕДНЕВЕКОВОМ АРАБСКОМ МОРЕПЛАВАНИИ	140

*Столетию со дня рождения  
основателя арабистики в СССР  
академика И.Ю. Крачковского (1883  
– 1983) посвящаются эти страницы*

**ПРЕДИСЛОВИЕ**

В богатейших собраниях восточных рукописей Института востоковедения Академии наук СССР вскоре после первой мировой войны были обнаружены три лоции знаменитого арабского морехода XV века Ахмада ибн Маджида, прошедшего корабли

Васко да Гамы из Восточной Африки в Индию. Исследование лоций, которое автор настоящей книги доктор исторических наук Т. А. Шумовский выполнял еще студентом, стало началом его работы по планомерному изучению памятников арабской морской письменности средних веков. Продолжая изыскания первооткрывателя этих документов Г. Феррана (1864—1935), воспитанник строгой филологической школы академика И. Ю. Крачковского (1883—1951) в конечном итоге смог прийти к выводу о том, что «давнее и систематическое арабское мореплавание, освоившее практически все районы Средиземного моря и Индийского океана с частью Тихого, является бесспорным историческим фактом, требующим переоценки роли арабов в истории мировой культуры» (Шумовский Т. А. Арабы и море. Л., 1967). Это положение опирается прежде всего на данные, полученные в ходе текстологического разбора крупнейших документов старого ближневосточного мореведения: «Книги полезных глав об основах и правилах морской науки» упомянутого выше Ахмада ибн Маджида, «Опоры в точном познании морских наук» его младшего современника Сулаймана ал-Махри и энциклопедии турецкого адмирала XVI века Сиди Али Челеби.

На страницах, следующих за настоящим предисловием, перед читателем раскрывается широкая картина средневекового арабского судоходства в международных водах, неизвестная вчерашнему востоковедению.

Забывая о блестящем прошлом мореходного дела у арабов, западные ученые-востоковеды нередко изображали арабскую культуру как культуру кочевников пустыни. Между тем, если корабли индийских купцов посещали гавани Красного моря и Восточной Африки, а китайские торговцы бывали в южной Аравии, Могадишо и Малинди, то на просторах Индийского океана господствовали арабские мореходы. Торговля вдоль всех берегов Индийского океана, от Софалы на юге Африки вплоть до Суматры, находилась в руках купечества из багдадского халифата. Европейские мореплаватели XV века во многих отношениях были учениками арабских капитанов. Португальские мореплаватели использовали опыт арабских судоводителей Северной Африки, усовершенствовали навигационные инструменты и карты и создали новый тип каравеллы, имевшей хорошую парусную оснастку. Все это в конечном счете способствовало успешным географическим открытиям португальцев.

Предлагаемая книга содержит много других неожиданных фактов, о которых наша читающая публика узнает с интересом и пользой для себя. Работа обогащает представления об историческом прошлом арабских народов, показывает их вклад в изучение и освоение морей, их несомненный приоритет перед европейцами в навигации на просторах Индийского океана.

Президент Географического общества Союза ССР, академик *А. Ф. Трешников*

## ИССЛЕДОВАТЕЛИ ДАВНИХ ТАЙН

...Рукописи ревнивы: они хотят владеть вниманием человека целиком и только тогда показывают свои тайны...

*И. Ю. Крачковский*

Минуло полтора столетия с той поры, когда турецкий адмирал Сиди Али Челеби завершил свой труд «Всеобъемлющая книга по науке о небесах и земных морях» — последний луч вечерней зари классического арабского мореплавания, и его тема вновь заблестала, уже в другом преломлении, на этот раз под небом Европы. В 1704 году были изданы во французском переводе сказки «Тысяча и одна ночь», куда вошел цикл из семи морских путешествий багдадского купца Синдбада. К этому времени из памяти веков окончательно выветрились воспоминания о том, что на исходе первого тысячелетия н. э.

пять арабских военных флотов были властелинами Средиземного моря, что одновременно и позже арабское торговое судоходство и шедший за ним ислам подчинили своим целям ряд стран на берегах Индийского океана. Европейская колонизация позднее сделала свое дело — историческое прошлое стран, утративших независимость, все более одевалось дымкой легенд и наконец растворилось в них. Остались одни предания, отрывочные и неясные, которые в глазах европоцентричного читателя преобразились в увлекательные сказки Шехерезады. Сравнительно небольшие по объему повести Синдбада Морехода тонут в калейдоскопе событий «Тысячи и одной ночи», происходящих на суше, а по содержанию они идут вразрез с укоренившимися представлениями об арабах как сухопутном народе.

Однако пытливые умы слышали в глухих отголосках больше, чем того требует занимательная литература; интуиция говорила им, что повести Синдбада рождены не игрой фантазии, коей предназначено расцветивать страницы сказок, а реальной историей, с чьего лика и пишет позднейшее время более или менее правдоподобные портреты. В этой связи характерна мысль Т. Эрмана: «Еще в тот период, когда вся Европа лежала в глубоком сне, арабы являлись торговой, морской, любящей искусства, предприимчивой нацией». Скорее догадка, нежели обоснованный вывод, это высказывание выдающегося немецкого географа, прозвучавшее на исходе того же восемнадцатого столетия, знаменовало начало нового, критического века в летописях европейского востоковедения.

Неутомимый австрийский исследователь, несправедливо забытый И. Хаммер-Пургшталь, чья востоковедческая деятельность, в частности, сыграла небезынтересную роль в творчестве Бальзака и Гёте, опубликовал между 1834 — 1839 годами серию переводов из энциклопедии стамбульского адмирала и поэта Челеби по рукописи, приобретенной в Константинополе. Открытие венского ученого, эпохальное для своего времени, сохранявшее первостепенную научную ценность на протяжении всего XIX века, было одним из тех *paasikivi*, как говорят финны, опорных камней, на которых десятилетием позже Рено смог воздвигнуть величественное здание своего «Общего введения к географии восточных народов». Учитывали его, конечно, и более поздние авторы, например Бонелли, отдавший много труда изучению другой — неапольской — рукописи книги Челеби. Последним из крупных памятников эпохи Челеби в европейском востоковедении является издание в 1897 году немецкого перевода топографических частей энциклопедии турецкого флотоводца, осуществленное Максимилианом Биттнером и Вильгельмом Томашеком; интересно оно главным образом тридцатью приложенными картами, на которых ясно видна зависимость данных Челеби и португальской географии Индийского океана от арабских морских справочников позднего средневековья. Все эти достойные свершения, как и сопутствующая им серия небольших по объему этюдов, посвященных частным вопросам, оказались, однако, веками предыстории. Такую же судьбу испытали появившиеся в том же XIX веке и самом начале XX работы, в большинстве своем вдохновленные исследованиями труда турецкого мореплавателя: издания «Известий о Китае и об Индии» Абу Зайда Сирафского (Лангле и Рено, 1811, 1845) и «Чудес Индии» Бузурга ибн Шахрийара (Ван дер Лит, 1883), «Император Василий Болгаробойца. Хроника Яхьи Антиохийского» В.Р. Розена (1883), «Византия и арабы» А.А. Васильева (1902). Произошла эта переоценка в связи с тем, что в 1912 году наука дождалась нового открытия.

Оно принадлежит французским ученым Г.Феррану (1864—1935) и М. Годфруа-Демомбиню (1862—1957). Разыскивая в фондах Парижской национальной библиотеки материалы для капитального свода известий о Дальнем Востоке в ближневосточной литературе (этот шедевр филологии увидел свет через два года под названием «*Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs à l'Extrême-Orient du VIII-e au XVIII-e siècles*»), увлеченные исследователи случайно обнаружили две арабские рукописи, заключающие в себе сочинения XV и XVI веков по мореходству. Одна из них поступила в библиотеку за полвека до описываемых событий, другая, не привлекая

ничьего внимания, хранилась в ней еще с начала восемнадцатого столетия. Имена авторов этих сочинений — Ахмад ибн Маджид и Сулайман ал-Махри. Можно не удивляться многолетнему пренебрежению к ценным рукописям, если помнить о психологическом барьере между средневековой действительностью Азии и новой наукой Европы: при всей глубине исследовательской мысли, неукротимо и последовательно проникавшей в суть явлений под воздействием духа Возрождения и рационализма XVIII века, Восток представлял для Запада чужой мир, где многие детали ускользали из поля зрения европейца, другие забылись, растворившись в море общих представлений; лишь одиночки, личности науки, догадывались, что прошлое дальних народов было богаче и ярче расхожих представлений. С другой стороны, в ходе европейской колонизации множество документов истории восточных стран погибло и подверглось либо намеренному уничтожению, либо сильной — до неузнаваемости — переработке в метрополиях, что тоже не способствовало прояснению картины. Об арабских источниках, касающихся мореплавания, принято было думать, что они безвозвратно исчезли и невозможны; следовательно, никто и не надеялся найти их в двух старых рукописных сборниках под рядовыми четырехзначными номерами...

Содружество двух первооткрывателей арабской талассографии (мореведения) было удачным в отношении прежде всего совместимости характеров: уравновешенный (не здесь ли одна из причин его долголетия?), сдержанный, суховатый Годфруа-Демомбинь, первоклассный арабист, счастливо дополнял своего друга, носившего в себе энциклопедические знания и пылкое сердце. Науке нужны оба типа натур, но у колыбели каждого нового ее предприятия предпочтительно видеть на авансцене первую: именно она с её осторожностью и строгим подходом к действительности должна ранее других оценить неожиданное приобретение глаз и ума человеческих — чистой ли пробы золото? Поняв это инстинктом ученого, Ферран уступил Демомбиню честь первого сообщения о находке, которое и прозвучало 12 декабря 1912 года в зале заседаний Азиатского Общества.

Следующий этап изучения новооткрытых рукописей связан уже с именем одного Феррана, хотя, конечно, консультации с Демомбинином не прекращались. При всей увлекаемости своей натуры, живом темпераменте исследователь был хорошо подготовлен к тому, чтобы отважиться на странствие по нехоженому морю столь специфической области арабской литературы, какой является талассография. Школа знаменитого в истории африканистики Рене Бассе, собственные наблюдения, накопившиеся за долгие годы пребывания в заморских владениях Франции на дипломатической службе, размышления над историческими судьбами народов Индийского океана привили ему разносторонность интересов и знаний. Свою роль сыграло, несомненно, и то, что его творческий интеллект не был одинок — атмосфера заседаний Азиатского Общества, общение в его стенах со многими членами этой организации непрерывно будили мысль и освежали силы.

Работа над текстами только начиналась. И все же на этой стадии Ферран смог обнаружить в серой массе непрочитанных листов первое в арабской литературе упоминание Борнео — оно фигурирует в главном труде Ахмада ибн Маджида «Книга полезных глав об основах и правилах морской науки» — и отметить это важное обстоятельство в уже готовившейся к выходу из типографии книге. Однако само имя великого морехода Западной Азии, изучение творчества которого в дальнейшем поглощало все силы французского энтузиаста до конца его жизни и составило целую эпоху в европейском востоковедении, сопровождается в «Relations...» словом «некий» (*un certain*), и в этом определении проглядывается трезвая осторожность Годфруа-Демомбиня: для предварительного сообщения материал весьма интересен, однако нельзя позволить ему сразу очаровать нас, посмотрим дальше: не случайна ли представшая нам фигура, не сомнительны ли сведения, которыми она пытается нас пленять? Интуиция говорит Феррану, что перед ним золотая россыпь, не замеченная проницательными

златоискателями прошлого в недрах старой Парижской библиотеки. Интуиция стучит в сердце, а рядом бьется мысль: монументальный свод «Relations...», которому отдано так много тончайшего труда, не полон, картина не высветлена в важнейших деталях. Пятидесятилетний ученый, только что завершив огромное, незыблемое, как казалось ему, исследование, принимается за новое. Без лоцманов, словно самый ранний мореплаватель древности, он решительно отчаливает от берега и плывет по неведомым волнам к неизвестному краю суши за горизонтом.

...Отходят назад строка за строкой, лист за листом. Идут годы. Интуиция сменилась точным знанием. Теперь, на пороге 20-х годов нашего века, Феррану известно многое из того, во что и хотелось и трудно было верить. Перед взором, то недоверчивым, то распалющимся в предвкушении новых откровений, встает галерея образов: арабский мореход, задумывающийся об истоках искусства судовождения; он же излагающий разносторонние требования этого искусства перед своим учеником; эклиптика Луны и роза ветров глазами арабских моряков; западные и восточные воды Индийского океана с палубы утлого арабского судна; дальние моря и земли, какими они виделись пришельцам с аравийских побережий; Красное море, пересеченное вдоль и поперек вереницами кораблей халифата; мореходный пласт арабских словарей... Всё новые звезды вспыхивали перед потрясенным первоискателем по мере того, как он углублялся в текст забытых рукописей; но для него арабская навигация навсегда осталась лишь суммой картин, увлекательным калейдоскопом видений, не нанизанных на единый стержень.

Однако и сумма была впечатляющей; проживи Ферран дольше, количество наблюдений при силе его таланта перешло бы в качество — они легли бы в основание обобщающего вывода. Бурный рост сведений неудержимо влечет к высоким построениям общего плана. Но жизнь коротка, и не все ученые об этом помнят — ведь менее всего их занимает собственная плоть, даже когда она уже неприметно, но неотвратимо гаснет; раз так, то подчас они могут и слишком долго задерживаться на одной стадии своих открытий, мнительно перепроверяя результаты и не решаясь двинуться вперед.

Тут, зачарованный блеском открывшихся взору сокровищ, счастливый владелец Сезама соскальзывает на зыбкую тропу к нему возвращается старая мысль, поселившаяся в легко воспламеняющемся мозгу еще с момента открытия 1912 года, позже оцепеневшая под холодным взглядом Годфруа-Демомбиня, притаившаяся под кручей трезвых размышлений над новым предметом исследований. Если арабские мореходные тексты пятнадцатого и начала шестнадцатого столетия истинны (а это уже доказано), рассуждает Ферран (сперва он только верит, потом убеждается, что это так), раз это не подделка, подаренная миру сочинителями поздних веков, то энциклопедия Сиди Али Челеби утратила то значение, которое она приобрела в науке благодаря изданию Хаммер-Пургшталля. Ее ценность ничтожна. Страницы турецкого адмирала представляют всего лишь перевод, иногда посредственный, подлинных арабских источников. Однажды мелькнувшая, застрявшая, набиравшая силы по мере успешного продвижения ученого в мир идей Ахмада ибн Маджида и Сулаймана ал-Махри, эта оценка начала становиться навязчивым представлением, — она переходит из одной работы Феррана в другую.

Дело не так просто. У Челеби и, например, у Сулаймана ал-Махри, писавшего несколько ранее в том же XVI веке, действительно встречаются совпадающие фрагменты навигационных описаний. Повторяющиеся данные о глубинах по фарватеру, о расстояниях между гаванями, о высотах звезд над горизонтом, конечно, не могут служить основанием для обвинения в копировании. Мореплавание требует точных цифр, установленных опытом. Вот одинаковый порядок сходно построенных фраз — это уже действительное заимствование, о творческой переработке здесь не может быть и речи. В турецком тексте такой грех встречается не раз, и, хотя мы отдаем должное этической высоте автора, открыто указавшего свои источники (писатели не всегда достаточно щепетильны в этом отношении), нужно признать, что книга Челеби в ряде случаев потеряла ценность оригинального труда. Однако не следует забывать о другом:

во-первых, турецкая энциклопедия (это отметил в свое время академик И. Ю. Крачковский) содержит сообщения о Новом Свете, отсутствующие в арабских материалах, и эти сведения тем более ценны, что они представляют одно из самых ранних свидетельств о землях, открытых в западном полушарии. Уже это говорит о большом значении для науки труда стамбульского флотоводца. Во-вторых, и это важнее для нашей темы, страницы Челеби построены на перекрестной проверке книжных и устных данных; благодаря этому истинность сведений, сообщаемых мореходными сочинениями арабских авторов, прежде всего Ахмада ибн Маджида и Сулаймана ал-Махри, удостоверена живым опытом их преемников; эти труды могут считаться уже безусловно надежными источниками. Нужно еще учесть, что ряд отрывков из турецкого трактата обнаружен знаменитым французским ученым-ориенталистом Рено в книге столь серьезного писателя, как хорошо известный востоковедам Хадджи Халифа; уже это само по себе говорит о высоком доверии и авторитете, которыми пользовалось в ближневосточной литературе творение поэта-морепроходца.

Двадцать лет, на протяжении которых Ферран изучал арабские мореходные тексты XV и XVI веков, достойно завершают его жизнь, полную глубоких мыслей и тонкого историко-филологического труда. За эти годы он опубликовал серию этюдов, крупнейшими из которых по значению являются статья «Персидский элемент в арабских мореходных текстах» (1924), очерки об Ахмаде ибн Маджиде и Сулаймане ал-Махри в «Энциклопедии ислама» (1927). Далее следует указать на следующие капитальные свершения: фототипическое издание в двух томах текстов рукописей, найденных в 1912 году (1921 — 1923, 1925), а также выпуск сборника статей «Введение в арабскую морскую астрономию» (1928 г.). По мысли Феррана, эти публикации должны были составить первые три части шеститомного свода, в котором предполагалось поместить и переводы, а также сличение с португальскими материалами и арабский морской словарь; судьба не позволила осуществиться этому предприятию, которое было бы одним из наиболее значительных в науке нашего столетия. Наконец, с именем французского первооткрывателя связано отождествление Ахмада ибн Маджида, крупнейшего среди известных нам теоретиков и практиков арабского судовождения, с индоокеанским лоцманом первой экспедиции Васко да Гамы. Одного этого открытия, сделанного в начале периода в результате тщательного сопоставления арабских, турецких и португальских данных и подтвержденного в 1917 году египетским ученым Ахмадом Заки-пашой, было бы достаточно для того, чтобы исследователь занял высокое место в истории дерзаний человеческого ума. Габриэль Ферран по праву может считаться отцом науки об арабской талассографии, сообщения которой вносят определенные поправки в сложившееся понимание культуры халифата.

После Феррана никто из его соотечественников не проявил специального интереса к волновавшим его темам; одинокой вспышкой можно назвать в этом смысле статью Жана Соважэ, которую опубликовал в 1948 году когда-то руководимый Ферраном парижский *Journal Asiatique*. Однако научному делу, столь блестяще начатому, не суждено было угаснуть: далеко не сразу, но изучение документов морской истории халифата, созданных самими лоцманами, т.е. на практической основе, переместилось в нашу страну, арабские лоции и размышления над ними впервые зазвучали по-русски.

Еще во втором десятилетии текущего века И. Ю. Крачковскому встретился в рукописном фонде Азиатского музея Академии наук смешанный турецко-арабский сборник, в котором среди прочего материала оказались три поэмы «какого-то Ахмада ибн Маджида с довольно скучным, как мне казалось, перечнем морских переходов где-то около Аравии» — так спустя тридцать лет напишет он в книге «Над арабскими рукописями». Первое впечатление надолго предопределило научную судьбу поэм в нашем столетии; на их поблекшие от времени страницы легла густая тень от других дел и событий. Шли годы; глубоко замкнув свои тайны, молчала в глухом переплете старая бумага. Лишь после первой мировой войны и последовавшей революции в России, когда

Игнатий Юлианович, уже академик, жадно знакомился с восточными и западными исследованиями, вышедшими в годы, когда были нарушены международные связи, вдруг ярко блеснуло откровение. «Пробегая их (поступившие книги.— *Т. III.*), я любовался, с каким мастерством французский ориенталист Ферран строил неизвестную ранее интереснейшую главу о морской географии XV века: только с его знанием и ближневосточных, и малайских, и индийских, и дальневосточных языков можно было это сделать, только комбинация европейских и восточных источников приводила к таким незыблемым результатам. Постепенно фигура арабского лоцмана Васко да Гамы начинала приобретать живое обличье... — вспоминает Крачковский в названной выше книге.— И тут — «Ахмад ибн Маджид». Да ведь так зовут автора тех стихотворений, что находятся в сборнике, который я со скучающим видом несколько раз держал в руках!» Ферран, которому была послана копия поэм, оценил ленинградскую рукопись как уникальную. Так в нашем академическом собрании документов был найден еще один самоцвет. В 1937 году мною под руководством И. Ю. Крачковского было начато изучение этого памятника. За лето удалось подготовить предварительное описание представшего материала, на очереди стояло его исследование. В феврале 1938 года работа прервалась. Возобновленная через десять лет после начала, в мае 1947 года, она имела результатом подготовку русского перевода поэм, комментариев, исследования, подробных указателей и таблиц. Спустя год работа в этом составе удостоилась кандидатской степени, а спустя десятилетие, в 1957 году,— опубликования под названием «Три неизвестные лоции Ахмада ибн Маджида, арабского лоцмана Васко да Гамы, в уникальной рукописи Института востоковедения АН СССР». Советское издание документов арабской таласографии, впервые в этой области науки заключавшее в себе все элементы филологического исследования текста, вызвало интерес в кругах зарубежной научной критики: показателем служат тринадцать рецензий и три перевода нашей монографии: португальский (Лиссабон, 1960), два арабских (Рио де Жанейро, 1966; Каир, 1970). Историко-географический институт в Сан-Паулу (Бразилия) особым решением выразил благодарность Институту востоковедения АН СССР за опубликование лоций Ахмада ибн Маджида, в восточно-африканском порту Малинди имя арабского морехода было присвоено одной из улиц, в Кувейте прозвучали доклады о средневековой арабской навигации. Конечно, издание ленинградского уникала, приподнимавшее новый пласт арабистики, едва тронутый, хотя и опиралось в некоторых случаях на достижения Феррана, не могло сразу предложить окончательных решений по всем трудным вопросам, и в этом смысле некоторые находки еще предстояли впереди.

Следующим шагом стало изучение главного труда Ахмада ибн Маджида — «Книги полезных глав об основах и правилах морской науки». Этот энциклопедический свод, наиболее полно в сравнении с другими сочинениями представивший на своих страницах картину средневекового арабского мореплавания, в силу разносторонности содержания потребовал для своего разбора многочисленных обращений к различным областям науки. Сложное исследование текста по форме и содержанию вызвало необходимость снабдить 177 страниц книги арабского морепроходца почти полутора тысячами филологических примечаний и тремя тысячами комментариев. Издание, состоящее из пяти частей: исторического введения, р, критического текста, перевода, комментария и указателей, было подготовлено за семь лет (1957—1964) в Институте востоковедения АН СССР. Предварительные выводы, полученные в процессе обработки материала, обнародованы в трудах двух международных конгрессов 1960 года (XXV конгресса ориенталистов в Москве и конгресса по истории географических открытий в Лиссабоне), а также в ряде статей; итоговые данные стали достоянием научной печати в 1967 г. Они легли в основу докторской диссертации автора, защищенной год спустя.

Затем (в 1969—1972 гг.) в том же Институте востоковедения была осуществлена подготовка к изданию важнейшего сочинения лоцмана XVI века Сулаймана ал-Махри

«Опора для точного познания морских наук». Выполненная работа имела особый научный смысл: хотя рукопись, где собраны произведения Сулаймана, хранится в Парижской национальной библиотеке еще с начала XVIII века, содержащийся в ней ценный материал практически оставался неизученным, а сама личность автора пребывала в тени, оттесненная фигурой знаменитого спутника Васко да Гамы. Арабистическая школа в Ленинграде, созданная трудами И. Ю. Крачковского и его учеников, проявила и здесь важную инициативу, представив критическое прочтение текста с его комментированным переводом и введением, суммирующим все уцелевшие, к сожалению, далеко не полные сведения о выдающемся арабском мореплавателе и его деятельности. Следует надеяться, что последующие изыскания дадут возможность больше прояснить картину и выйти в ряде случаев за рамки смутных предположений.

Новые мысли, возникшие в процессе исследования основополагающих документов арабского мореведения, нашли свое отражение не только в подготовленных изданиях, но и в публикациях более общего плана<sup>1</sup>. С одной стороны, эти работы примыкают к известным этюдам И. Ю. Крачковского: «Арабские географы и путешественники» (1937 г.) и «Морская география XV и XVI вв. у арабов и турок» (1954, 1957 гг.), но с другой — каждая из них представляет собой конкретный случай приложения общего вывода, окончательно сформулированного в более позднее время. Он гласит: давнее и систематическое арабское мореплавание, освоившее практически все районы Средиземного моря и Индийского океана с частью Тихого, является бесспорным историческим фактом, требующим переоценки роли арабов в истории мировой культуры.

За рубежом памятники арабской талассографии эпохи средневековья не вызывали систематического интереса у исследователей ни в сороковых, ни в пятидесятых, ни даже в шестидесятых годах, когда о советских работах стало известно в международной печати. Для первого из названных десятилетий можно указать на пространную публикацию «Arab Navigation» С. Надави, печатавшуюся с продолжением в издающемся на Среднем Востоке журнале «Культура ислама» (Islamic Culture). Она представляет полезную сводку материала, однако, к сожалению, не добавляет ничего существенного к тому, что было добыто предшествующим изучением темы на Западе. Несколько дальше идет американская диссертация «Arab Seafaring in Early Medieval Times» (Princeton University Press, N 13, 1951), принадлежащая Джорджу Ф. Хаурани: здесь привлечены данные, не только прямо, но и косвенно относящиеся к предмету рассуждений, и на их основе воссоздается цельная, хотя и с погрешностями в деталях картина мореплавания в раннем халифате. Однако Хаурани, писавший уже после Феррана, не учел его выводов и, говоря о навигации до XI века, не сказал, к чему ее развитие привело в XV веке.

Особое место в западной литературе занимает небольшая, но содержательная книжка писателя, члена Португальской исторической академии Кошта Брошаду. Уже ее название «O piloto arabe de Vasco da Gama» (Lisboa, 1961) внушает мысль, что она появилась по следам незадолго до нее вышедшего в свет нашего издания неизвестных лодий знаменитого моряка; и действительно, публикация Брошаду является самым крупным откликом на это издание. Так как судьба Ахмада ибн Маджида оказалась связанной с проникновением португальцев на Восток, лиссабонский ученый внимательно следит за развитием истории навигации в Индийском океане на рубеже XV и XVI веков.

В 1971 году Королевское Азиатское Общество в Лондоне выпустило в свет подготовленное Дж. Тиббетсом издание «Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portugueses...». Это обширное исследование, выполненное независимо от нашего, к сожалению, содержит ряд погрешностей и текстологических ошибок. Поэтому трудно дать высокую оценку этому труду, хотя сам по себе его замысел интересен: опубликовать в рамках единого издания наиболее значительные своды материалов о средневековых арабских мореходах. Естественным ожиданиям не суждено было сбыться

<sup>1</sup> См., например, нашу книгу «Арабы и море» (1964) и ряд других более частных работ, указанных в библиографии.

— в серии много текстологических ошибок; приходится с грустью думать о том, что издатель стал жертвой недооценки достижений филологической науки.

Ближайшей задачей арабистов, изучающих морскую литературу средневековой Западной Азии, является критическое издание не только одних энциклопедических сводов, но и частных этюдов ближневосточных мастеров судоходства, — этюдов, которые в свое время послужили своеобразными эскизами для общих картин. Сколько небольших лоций, запечатлевших опыт веков и живое движение мыслей своих создателей, а затем забытых, еще дремлет в хранилищах арабских рукописей! Их исследование — существенный вклад в историю мировой культуры.

## ДРЕВНИЕ РУКОПИСИ ЗАГОВОРИЛИ

Глеет все на земле; остается одно слово.

*Из древнерусского перевода книги  
византийского географа Косьмы Индоплавателя (VI  
в.)*

Нужна большая осторожность, когда мы пытаемся воссоздать историческую картину дальней эпохи или хотя бы ее часть, ибо никогда исследователь не располагает исчерпывающей документацией; беспомощно разводя руками, не может он и сказать, какая часть материала, характеризующего изучаемое явление, лежит у него перед глазами, какая таится в еще неизвестных архивах и какая уничтожена тлением, стихийными бедствиями или намеренно. «До нас дошла только ничтожная часть того, что сказали арабы», — грустно констатировал филолог омейядской поры Абу Амр более тысячелетия назад. Сложна и ответственна задача историка, ставящего целью по отрывочным данным приближенно восстановить разрушенную временем ткань событий в последовательной и логической связи.

Избрав предметом своего внимания арабов на море, мы в поисках источников сведений обращаемся прежде всего к первому памятнику арабской литературы — Корану. Времена, когда это название имело одиозный смысл и священная книга мусульман трактовалась исключительно в качестве культового памятника, к счастью для науки, прошли. То, что Коран генетически несамостоятелен и, кроме того, не дает уверенности, что все записанное в нем действительно изошло из уст основателя ислама, — другой вопрос. Нас интересуют сейчас как раз те показания памятника, ценность которых не колеблется проблемой авторства, ибо во всех случаях арабский Седьмой век является для них *datum post quem* самой ранней временной вехой.

Показаний, касающихся моря, в толще коранического текста четырнадцать; например: «Он (аллах) поставил звезды для вас для того, чтобы по ним вы во время темноты на суше и на море узнавали прямой путь» (сура VI, стих 97).

«Он дает вам силы совершать путь по суше и по морю, когда бываете на кораблях; когда они плывут с ними при благоприятном ветре, тогда радуются этому, а когда застигнет их буйный ветер, когда со всех сторон настигнут их волны представится им, что ими они поглощены будут» (X, 3, 24)

«Он тот кто сблизил два моря: одно из них пресное, сладкое; другое соленое, горькое; между ними обоими поставил Он преграду и непереступимую стену» (XXV, 55).

«Два моря не равны одно другому; из одного питье вкусное, приятное, легкое, а из другого — соленое, горькое. Из каждого получаете в пищу свежее мясо, достаете наряды на ваши одежды. Видишь, как корабли с шумом рассекают его, чтобы доставить вам благоденний Его и возбудить вас к благодарности» (XXXV, 13).

«В Его власти корабли с поднятыми парусами, плавающие в море, как горы» (LV, 24).

(Перевод Г. С. Саблукова).

В первых десятилетиях после смерти Мухаммада (ум. в. 432 г) одновременно с записью коранических сур возникают рассказы о жизни и воззрениях основателя ислама, а также его ближайшего окружения. В этих рассказах (по-арабски «хадисах»), составивших позже сборник «Образ действий» (сунны) важно в конечном счете не то, изошло ли действительно из уст Мухаммада все ему приписываемое, а важно, что эти предания фиксировались людьми его века и среды, плеядой его сподвижников и последователей. Материал хадисов более чем недостаточен для восстановления ранней морской истории арабов, однако и отрывочные данные имеют здесь определенную ценность. На первое место следует поставить рассказ о путешествии хорошо известного в истории первоначального ислама Тамима ад-Дари по крайней восточной части Средиземного моря.

Представляется, что И. Ю. Крачковский слишком строг, замечая, что «те немногие путешествия, от которых у нас сохранились описания за эту эпоху (= первое столетие арабского летосчисления — хиджры. — *Т. III.*), расцветаются такими фантастическими подробностями, что самые факты поездок вызывают сомнение и заставляют относить их к области сказок и фольклора» (Избранные соч., т.IV, с.53). Если отделить фантазию от действительности, то нет ничего сверхъестественного в сообщении, говорящем о морском странствии героя повести: Тамим был по происхождению христианином из Палестины, он и плывал по «Сирийскому» морю; последнее название, конечно, означало не всю средиземноморскую акваторию, как указано у И. Ю. Крачковского, а лишь ее небольшую часть, прилегающую к побережью Леванта. Следовательно, перед нами сообщения о реальном факте, вряд ли — в силу своей естественности — единичном. Таких фактов тогда еще не могло быть много, но они уже несли в себе черты слагающейся системы: первый век мусульманства дал начало арабскому военному судоходству на Средиземном море, а боевые корабли в значительной мере шли по фарватеру торговых; психологический фактор — постепенное преодоление страха перед морем в предшествующую эпоху — тоже, конечно, играл известную положительную роль в антивизантийских походах второй половины VII века.

Другой эпизод в хадисах, привлекающий сейчас наше внимание, говорит о посылке к морю отряда воинов еще при жизни пророка. Этот факт, содержащий много неизвестных величин и со временем обросший фантастическими деталями — первое закономерно связано со вторым, — отнюдь не представляется, несмотря на глухое сообщение о нем, случайным явлением: крупные бедуинские племена Аравийского полуострова в поисках пастбищ истари кочевали от Красного моря до Персидского залива и в обратном направлении, побережья были не только хорошо знакомы, но и частично освоены ими.

Некоторые противники Мухаммада переселялись в неарабские страны. Ведь далеко не все арабы приняли сердцем экзальтированную проповедь ислама, назойливо насаждаемую, вторгавшуюся в каждую жизнь; многие предпочли ради внутренней свободы бегство на чужбину. Бегство инакомыслящих оживило морские пути от Аравии в первой половине VII века; этих изгнанников, навсегда отторгнутых от земли отцов, по-разному устроившихся на чужбине, мы встречаем потом в Китае и на крайнем Западе, в гаванях Восточной Африки и на островах Индонезии, где они образовали более или менее значительные инородные вкрапления или целые этнические массивы.

Польскому ученому Т. Левицкому наука обязана открытием в средневековых арабских хрониках уникальных цитат из сочинения начала IX века, принадлежащего Абу Суфйану Махбубу ал-Абди. В этих цитатах называются оманский купец Абу Убайда Абдаллах ибн ал-Касим и негодант из Басры ан-Назар ибн Маймун, которые вели постоянную торговлю с Китаем в VIII веке. Имена Омана и Басры здесь не случайны; они определенно говорят о морской орговле, как и давно известный науке факт существования в Гуанчжоу, на южнокитайском побережье, крупной арабско-персидской торговой

колонии, действовавшей до 878 года.

Еще в 651 году, при халифе Усмани, в Китай было направлено первое посольство из Аравии, доставившее императорскому двору подарки с дальнего запада.

Ровно через два столетия после первого арабского посольства в Китай, в 851 году, собеседники богатого купца Сулаймана в древней и знаменитой гавани Сираф в Персидском заливе услышали от него повесть о предпринятых им и благополучно завершившихся путешествиях в загадочную страну на крайнем востоке известного тогда мира. Интерес, который вызывали рассказы Сулаймана, основывался на том, что он не только перечислял чужеземные гавани, где ему пришлось побывать, следуя в Китай, но и со знанием дела повествовал о живых чертах быта дальних народов и о том, как выглядят незнакомые моря и земли. Несколько позже, в том же девятом столетии, сказания сирафского купца дополнил путешественник из мекканского племени Курайш, столь известного в истории раннего ислама, Ибн Вахб, который на исходе третьей четверти века отправился из Ирака, объятый пламенем восстания африканских рабов, к дальневосточным берегам. В начале следующего столетия любознательный Абу Зайд Хасан ас-Сирафи, горожанин из Басры, где, как и в Сирафе, сам воздух был пропитан трудной романтикой морских путешествий, занес повествования Сулаймана и Ибн Вахба в рукопись, которая дошла до нас в единственном экземпляре и служит одним из важнейших источников сведений о периоде, непосредственно предшествующем эпохе расцвета международных морских связей халифата. Для характеристики этой эпохи, которую традиционная арабистская литература обычно помещает в рамках X века, мы прежде всего располагаем двумя памятниками первостепенной важности. Первый из них — безымянное повествование о семи морских путешествиях багдадского купца Синдбада, рано вошедшее в состав основного фонда сказок «Тысяча и одна ночь» и донныне составляющее их неотъемлемую часть. Слово «сказки», конечно, не должно служить приговором всему материалу сборника в смысле сомнения в его научной ценности, и менее всего скепсис должен относиться к повестям о Синдбаде, ибо обогащение наших знаний об истории арабского мореплавания, которым наука обязана новооткрытым сочинениям моряков-профессионалов XV и XVI веков, позволило, вскрыв толстый слежавшийся пласт фантастических построений, обнаружить под ним крупное рациональное зерно. Само имя главного героя, вобравшего в себя черты многих западноазиатских негоциантов разных эпох, несомненно, выбрано не случайно и даже на частном примере красноречиво свидетельствует о давних арабско-персидских и арабско-индийских связях на море. В рассказах, идущих от лица Синдбада, перед нами проходит практически вся акватория Индийского океана в том виде, в каком она представлялась арабским купцам первого тысячелетия н.э., направлявшимся со своим товаром во все доступные им приморские поселения Южной Азии и Восточной Африки. Размах морской торговли, шедший от ее старых и новых центров на мусульманском Востоке — Сирафа, Убуллы, Басры, Багдада, — предстает здесь весьма отчетливо, и последующие памятники, о которых будет идти речь ниже, углубляют эту картину и насыщают ее новыми красками.

Прежде всего сильная географическая линия продолжается в сборнике, относящемся уже к середине X века, — «Чудеса Индии» Бузурга ибн Шахрийара. Обозначение «Индия» здесь, как показывает содержание книги, должно быть понимаемо расширительно — это далеко не только побережье полуострова Индостан, но и омывающие его моря с их островами. Более того, в рассказах, собранных Бузургом ибн Шахрийаром, перед нами вновь, как и в повествованиях Синдбада, проходит вся акватория Индийского и даже части Тихого океана, поэтому рядом с Ираком, Оманом и полуостровом Индостан в пестрой веренице событий на море и на суше проходят Китай, Индонезийский архипелаг и Восточная Африка. Автор указанного сборника судовладелец персидского происхождения Бузург ибн Шахрийар (не «капитан», как обычно переводят обозначение «нахуда»)

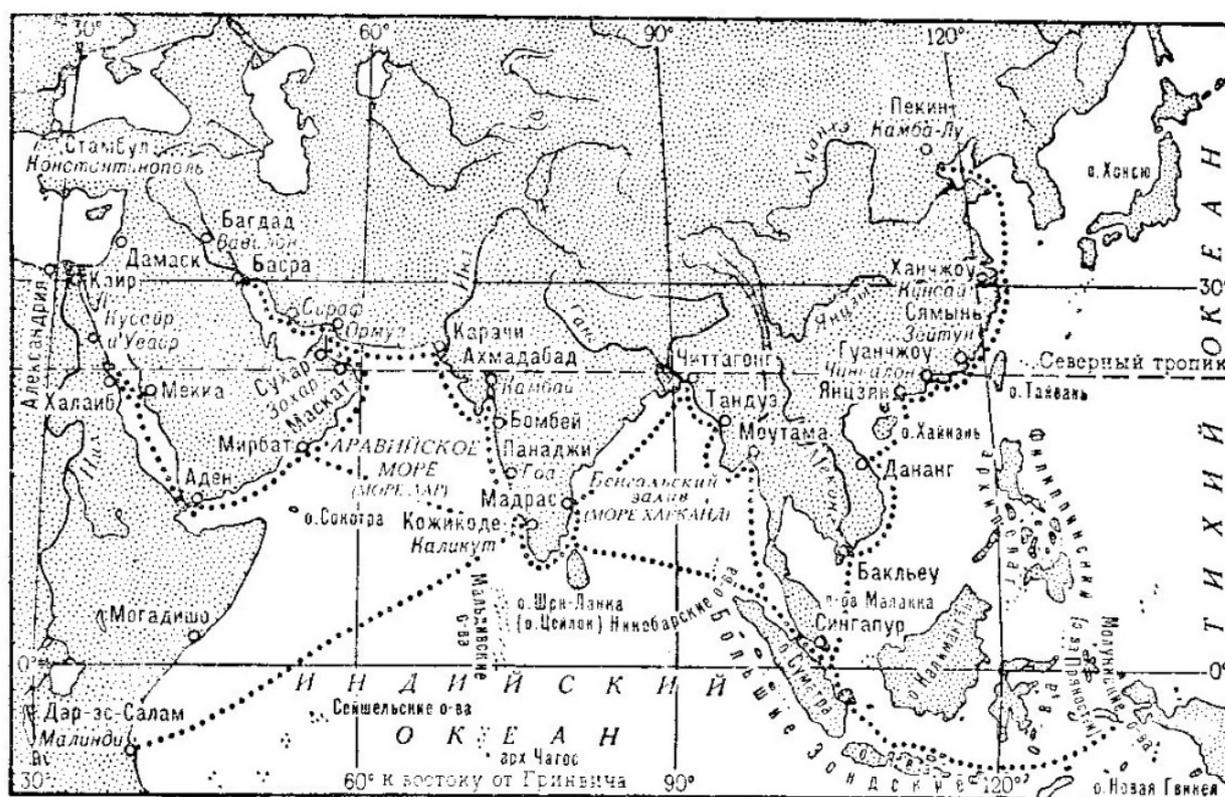
говорит востоковеду о значительной роли, которую играл персидский элемент в классическом арабском мореплавании; в новое время это явление послужило темой специального исследования, выполненного Г. Ферраном в присущей ему лаконичной манере, но с большим охватом весьма показательного материала. Арабско-персидские морские связи иллюстрируются уже в самой толще книги Бузурга ибн Шахрийара тем, что в качестве повествователей о южных морях на равных основаниях выступают капитаны из иранской среды и их собратья с аравийского берега; не случайно, конечно, и то большое место, которое на страницах сборника рядом с Оманом и гаванью Басры занимает старый иранский порт Сираф.

Персидское влияние на арабский текст «Чудес Индии» показано, в частности, обилием в повествовании чувственных картин. Вспомним о целомудренности бедуинской поэзии до ислама и в первые его столетия и тут же задумаем, что Умар ибн Абу Раби'а, Абу Нувас и продолжатели их — вся эта пестрая плеяда раннеарабских поэтов-горожан сформировала устремления и дух своего творчества, шедшие вразрез с моралью предков, лишь после столкновения с культурой покоренной (но лишь внешне) Персии; это была культура верхов оседлого общества, тяготевших к утонченным наслаждениям под кровом неги и роскоши, наслаждениям, оправданным в их глазах особенно тем, что коротка и неровна жизнь, зависящая и от собственного самодержца и от алчных кочевых племен, нежданно вторгающихся из-за призрачных рубежей державы, словно дикий вихрь.

Оценивая сборник Бузурга ибн Шахрийара в целом, нужно подчеркнуть такое весьма важное для этой главы обстоятельство, что даже сам по себе (независимо от жанра и взаимодействия конструктивных частей содержания) рассматриваемый памятник благодаря насыщенности географической номенклатурой, естественнонаучными и психологическими деталями является существенно важным источником наших знаний о плаваниях от Аравии и к ней в первые столетия халифата. Не следует, конечно, слишком сожалеть о том, что реальные картины в повествованиях бывалых капитанов нередко теснимы фантастическими: во-первых, наука на грани двух тысячелетий н.э. находилась в младенческом состоянии, а там, где кончается точное знание, начинается прихотливая игра воображения, набирает свою нездоровую силу фантазия; без пестрой вереницы необычайных заморских приключений, какие только смог придумать потрясенный ум странника, книга Бузурга утратила бы естественность и выглядела бы поздней подделкой; во-вторых, самая безудержная фантазия таит в себе рациональное зерно, и его поиск рождает ученых, а обнаружение созидает их славу.

Проблема реального в фантастическом встречается нас и тогда, когда мы обращаемся к арабским географическим картам той эпохи. Они составили так называемый «Атлас Ислама» и тесно связаны с классической школой арабской географии, представленной на протяжении X века в трудах, описывающих различные области халифата. Авторами этой серии были Абу Зайд ал-Балхи, затем последовательно ал-Истахри, Ибн Хаукал, ал-Мукаддаси. Карты «Атласа Ислама» не отражают прогресса географических знаний, который был неизбежным следствием завоевательного движения мусульманских армий; в этом смысле отставание теории от практики, наблюдаемое у большинства арабских землеписателей и пятью веками позже, в пору упадка арабского классицизма, выступает на исходе первого тысячелетия н.э. весьма отчетливо. Свидетельством косной традиции, господствующей в картографической сфере, является схематичность изображений: очертания морей и суши выполнены посредством линейки и циркуля; такая геометризация естественных предметов проводится чертежниками последовательно и настойчиво; если добавить, что и страны света имеют на этих схемах положение, обратное действительному, то становится понятным тот факт, что чтение арабских традиционных карт непременно требует основательной подготовки. При всем том на образцах «Атласа Ислама» географические объекты даны в полном наборе и правильном соотношении, что само по себе служит важным доказательством определяющей роли, которую играли для картографии морские и сухопутные странствия от Аравийского полуострова и

обратно. Вдумаемся в отмеченное выше. Если бы арабские путешественники решили отказаться от омертвелой традиции — психологически это всегда трудно — и посвятили бы свои усилия созданию реальных карт, то нашлись ли бы условия обеспечения этого решения? Конечно, эти люди видели, что очертания берегов у рек и морей прихотливы, их нельзя воспроизвести геометрическими средствами, — но ведь для них имел значение сам объект, а не его формы. Что касается неправильной ориентировки по странам света, то значительную роль в формировании светских карт могли сыграть так называемые «карты киблы», указывавшие направление в сторону Мекки для разных областей мусульманского мира; естественно, на этих чертежах позиция Северной Африки обозначалась как «восток», иранских территорий — как «запад», Кавказа — как «юг», океанской Аравии — как «север». Сказанное говорит нам о том, что арабская картография X века, весьма примитивная на нынешний взгляд, вносит при всем том свою лепту в формирование представления об относительной развитости мореплавания в странах мусульманского мира той эпохи. Таково же значение и более поздних образцов чертежного искусства географов, представленных, например, в труде сицилийского землеписателя XII века ал-Идриси или сирийского космографа XV века Ибн ал-Варди.



Багдад Названия современных городов

Вавилон Названия древних городов

#### Основные маршруты арабских мореходов в VII—XV веках

Особняком стоит вопрос о специально морских картах. Он сложен, ибо до настоящего времени наука не имеет в своем распоряжении ни одного образца арабских карт этого типа. Однако, во-первых, существует ряд высказываний, принадлежащих таким серьезным авторам, как ал-Мас'уди и ал-Мукаддаси в X веке, Ибн Халдун в XIV веке, где говорится о том, что знание моря капитанами судов из Аравии сильно расходится с представлениями о нем, сложившимися у теоретиков-ученых. После этого нас не удивляет картинный рассказ ал-Мукаддаси о некоем шейхе Абу Али ибн Хазиме, главе южноаравийских негодантов, который по его просьбе изобразил на песке реальные очертания морей, омывающих Аравийский полуостров. Конечно, такое изображение

должно было иметь свои прообразы в лоцманской литературе. Что это было так, видно из того, что португальский (вслед за арабами, греками, Афанасием Никитиным) первооткрыватель Индии Васко да Гама и ее вице-король Афонсу Албукерки видели своими глазами арабские морские карты на захваченных ими в западной части Индийского океана судах; второму из них такая карта существенно помогла в военных операциях против государства Хурмуз, расположенного вокруг известного порта с тем же названием. Приобретение этих важных восточных документов двумя посланцами лиссабонского двора имело свои последствия: если сравнить некоторые образцы португальской картографии после пятнадцатого столетия с чудом сохранившимися арабскими лоциями XV и XVI веков, то можно видеть, что топонимическая номенклатура последних без изменений (не говоря, конечно, о фонетической стороне), в той же последовательности перешла в Европу. Следовательно, в соответствующих таблицах венского издания (1897 г.) топографических глав энциклопедии турецкого адмирала XVI века Сиди Али Челеби, подготовленного М. Биттнером и В. Томашеком, мы тоже находим выдающегося значения источник для суждения об уровне и судьбах классического арабского судоходства в Южных морях. Нам, вероятно, навсегда останется неизвестным количество чертежей, иллюстрировавших мореходные руководства арабов, затем привезенных на берега Тежу и легших в основу португальских карт Индийского океана; но присутствие их в этих образцах ощущается весьма отчетливо.

Круг источников по истории средневекового арабского мореплавания значительно расширяется, когда мы вовлекаем в него сочинения по другим темам, содержащие частные данные по интересующему нас вопросу. Этот дополнительный список весьма важен для нас прежде всего в том отношении, что мы воочию убеждаемся: ни один серьезный арабский автор классической поры не мог пройти мимо необходимости представить читателю хотя бы суммарные сведения из числа добытых арабами в процессе плаваний; это указывает на большую роль моря в практической деятельности мусульманского государства. Во-вторых, сообщения писателей, о которых мы будем говорить, взятые в общем контексте их произведений, позволяют определить место и уровень талассографических интересов в системе географической литературы; при этом, конечно, следует помнить, что упоминания моря в общих сводах по географии — это все-таки лишь частные данные, рядом с которыми существовала и развивалась профессиональная навигационная литература, представленная, как можно заключить по уцелевшим ее памятникам, в многочисленных руководствах. Эта литература, дошедшая до нас в случайно сохранившихся единичных образцах, и дает нам основной материал для характеристик. Наконец, в-третьих, частные данные арабских авторов о море укрепляют нас в знаниях, полученных из главных источников, или подчас дарят новые сведения.

Несколько отступив от хронологической последовательности ради того, чтобы завершить рассмотрение сборников, мы должны коснуться данных «Ста и одной ночи». Этот поздний западноарабский (североафриканский) свод сказок, перекликающийся сюжетами со своим знаменитым собратом, «Тысяча и одной ночью», малоизвестен в нашей стране и давно ждет перевода на русский по образцу комментированного французского, существующего в науке уже седьмое десятилетие. «Сто и одна ночь» интересна для нас не только рассказом об острове Камфары, на который в свое время обратил внимание отец науки об арабской талассографии Ферран; не менее показательны для нашей темы и повести об отпрыске влиятельной в багдадском халифате семьи Бармадов-Абдаллахе, а также о легендарном Медном городе у истоков Нила, ибо в них идет подробная или же обобщающая речь о морских путешествиях. Живой язык, художественная форма, в которую отлилась прозаическая действительность, воскрешают перед читателем образ арабов на средневековом корабле с отчетливой яркостью. Прежде всего важен, конечно, сам факт: арабские странствия по морям, не только омывавшим побережья халифата, но и простиравшимся у чужих земель, были настолько заметным явлением, что литература, претендовавшая на роль нелицеприятного зеркала

жизни, не могла пройти мимо них. Это и делает чисто литературное произведение арабского средневековья необходимой составной частью корпуса источников, которые образуют наше представление о деятельности мусульманских морепроходцев. Теперь, переходя к единичным данным по навигации в рудах арабо- и персоязычных географов, нужно отметить аедующую особенность, бросающуюся в глаза с первого взгляда и не оспариваемую последующим изучением материала: большинство средневековых арабских авторов из тех, о которых мы будем сейчас говорить (какого бы района Индийского океана ни касались они в своих трудах), непременно посвящают значительную часть описаний самой удаленной от них стране на восточном пути — Корею (ас-Сила). Повествования на эту тему никогда не бесстрастны — они восторженны и потому отличаются живым характером: Корея предстает в них некоей обетованной землей (прекрасный климат, обилие плодов и злаков, хрустально прозрачная питьевая вода; жители никогда не болеют; золота эта земля дает столько, что из него делают ошейники и цепи для собак); поселившийся здесь никогда не стремится покинуть эти благословенные места. Восторги имели под собой реальную основу: на Корейском полуострове (иногда говорится и о близлежащих островах), как и в Китае, нашли убежище и впоследствии обосновались многие последователи Али ибн Абу Талиба, четвертого преемника пророка и первого шиитского имама, бежавшие от преследований в халифате Омейядов. Повышенный, даже болезненно острый интерес рассматриваемых нами авторов к дальневосточным пунктам мусульманской эмиграции, таким образом, имеет естественное объяснение и недвусмысленно указывает если и не на всегда скрытое сочувствие к изгнанникам, то во всяком случае на тот большой отзвук, который находили в халифате переселения по религиозным и политическим причинам. Для нашей темы подробные рассказы о Корее имеют очень важное значение в том смысле, что они ясно говорят о далеко заходивших рубежах восточной навигации халифата.

Корея не была, конечно, единственной дальневосточной страной, привлекавшей к себе пристальное внимание арабских географов; весьма обстоятельно повествуют они о Китае и полуострове Малакка, Индонезии и более мелких архипелагах этой части Тихого океана.

Место, которое занимают страны Дальнего Востока в арабской землеописательной литературе, определено задачами колонизации из халифата и непреходящими интересами торговли. Сами по себе эти обстоятельства и вели к последовательному развитию индоокеанского судоходства от Аравийского полуострова, как и от других побережий; естественно, с этим связано накопление навигационных знаний и совершенствование приборов и приемов управления судами.

Широкая картина жизни на территориях Восточной Азии предстает перед нами уже в повествованиях Ибн Хурдадбиха, датируемых 844—848 годами — самыми ранними из тех, о которых теперь непосредственно пойдет речь. В них даны подробные сведения о коренном населении, фауне и флоре, ископаемых, о продуктах ремесел и статьях вывоза; не обошел автор вниманием и вопросы государственного устройства; пишет он и о туземных нравах, обычаях, украшениях. Мусульмане, подчеркивает наш географ, особенно шииты, стремятся на Восток, преимущественно в Корею, где они могут чувствовать себя в наибольшей безопасности от омейядских законников. Отсюда вполне оправдано то большое место, которое занимают в тексте описания пути из Басры в восточном направлении.

Ахмад ал-Якуби (875 г.) продолжает линию Ибн Хурдадбиха, насыщая изложение новыми подробностями. Специальный интерес для нашей темы содержится в его словах о том, что желающий добраться от аравийских побережий до Китая водным путем должен пересечь семь морей: это море Фарса (Персидский залив), Лара, Харканда (Бенгальский залив), Калабар (у Малакки), Салахат, Кундрандж, Санха (Восточно-Китайское море). Каждое из них отличается особым цветом, имеет свои направления ветра и своеобразную

фауну.

Такая дифференциация на акватории огромного протяжения, нашедшая место в столь раннем произведении арабского автора, каким является описание ал-Якуби, конечно, представляет достаточно красноречивое свидетельство, и после этого неудивительно его указание на то, что Ханфу (Ганьпу около Ханчжоу) в Китае служит постоянной пристанью для мусульманских морских судов.

Абу Бакр Ахмад ибн ал-Факих ал-Хамадани (902 г.) в рамках схемы обитаемого мира Абдаллаха ибн Амра ибн ал-Аса, которую он воспроизводит, оставил нам описание «моря, окружающего землю», и стран, простирающихся к востоку от халифата; в последнем случае большое внимание уделено их аборигенам и фауне. Более самобытный характер имеют у этого автора те разделы, где говорится о маршрутах кораблей в восточных морях, признаках перемены ветра, огнях св. Эльма, вулканах. То, что внимание к этим темам было не беспредметным, показывают не только общие экскурсы, но и большой раздел текста, посвященный Китаю, который здесь характеризуется с этнографической и экономической сторон. Империя богдыхана, Корея, Тибет, Кхмер, Индия, Никобарские острова и даже моря за полярным кругом находят место в те же годы (903) и в описаниях Абу Али Ахмада ибн Умара ибн Русты, соединяющего эти страницы своего трактата с широкой картиной арабской торговли за морем, которую он последовательно развертывает перед читателем. Тогда же, в начале X века, Абу Зайд (Хасан, основываясь на данных Ибн Вахба и Сулаймана, добытых в предыдущем столетии, смог выступить и со специальным сочинением, характер которого отражен в заглавии, — «Известия о Китае и об Индии».

В 916 году, когда Абу Зайд окончил составление своего труда, с ним виделся Абу л-Хасан Али ал-Мас'уди (ум. в 956 г.). Это имя известно всем арабистам. Ал-Мас'уди является одним из центральных и в списке авторов работ по морской тематике. Он дал красочный рассказ о загадочном, долго интриговавшем европейскую науку острове Канбалу у берегов Восточной Африки. В 916 году наш географ возвращался через этот остров в Оман с двумя сирафскими судовладельцами, попавшими в беду, — их корабли с товарами на борту погибли в бурных приафриканских водах океана. Востоковедение обязано ал-Мас'уди многими другими ценными научными сведениями. Он провел длительное время в морских путешествиях к берегам Индии и Цейлона, доходя и до Китая. Впрочем, в его столетии это, по-видимому, не было из ряда вон выходящим предприятием; свидетельство тому — его же упоминание об арабских торговых судах, бросающих якорь даже у речных пристаней во внутреннем Китае.

Перечисляя вслед за своими предшественниками семь больших морей, лежащих на пути от Аравии до Китая — такое их число постепенно становится традиционным, — ал-Мас'уди приводит подробные описания многочисленных островов на западе и востоке Индийского океана. В частности, значительное внимание уделено им так называемому архипелагу Махараджи в индонезийской акватории, который «самое быстрое судно не может объехать за два года». Любопытно и указание на роль гавани Килла (Кеда, Кадах) в Юго-Восточной Азии: она — место встречи судов из Омана и Сирафа с китайскими кораблями. В этом сообщении ясно слышен отзвук еще свежих тогда в памяти старшего поколения событий второй половины предыдущего века, когда в Гуанчжоу (Южный Китай) была уничтожена арабско-персидская торговая колония и маршруты судов из Аравии стали заканчиваться у Малаккского полуострова.

Интерес ал-Мас'уди к вопросам, связанным с навигацией, — причина и следствие многих его встреч с арабскими моряками дальнего плавания. От них ему известен даже такой сравнительно редкий профессиональный термин, как «сурр» (мн. «сара'ир»), обозначающий место слияния двух проливов. По-видимому, именно длительное общение

с лоцманами, рулевыми, простыми матросами придавало особую направленность многим размышлениям ал-Мас'уди. Он задумывается над случаями обнаружения на побережье Крита тиковых дощечек, связанных волокнами кокосовой пальмы, и высказывает предположение о сообщаемости Средиземного моря с Индийским океаном: ведь эти дощечки, часть обшивки разбившегося судна, указывают на индоокеанскую акваторию, где только и применялось растительное крепление судовых стенок; металлические гвозди, употребляемые для обшивки на средиземноморских верфях, в южноазиатских водах подвергаются усиленному разъеданию солью. Мысли идут за мыслями, и вдруг они смещаются в другую плоскость: вспоминается, что самые красивые, стройные, белотелые среди индианок — текинки — услаждение арабских моряков; много судов из Омана и Сирафа идет на восток, много ночей любви ожидает море-проходцев на дальнем берегу. Эта живая черта морского быта, для которой нашлось место в ученом трактате давнего путешественника, не может быть опущена, если мы хотим воссоздать историческую картину в предельно полном виде. В последнем десятилетии жизни ал-Мас'уди (950) багдадский врач Ибн Серапион, сириец по происхождению, в своем «Трактате о природе простых лекарств» говорит, что камфара ввозится в халифат из Софалы в Восточной Африке, Кллы в Малакке, а также из Китая. Это указание, снова подчеркивающее большую роль восточных маршрутов арабской навигации, перекликается с еще одним упоминанием Кореи, которую в конце того же X века составитель известного справочника (Фихрист) Ибн Якуб ан-Надим называет «лучшей из стран». В труде 1000 года Ибрахим ибн Васиф-шах приводит множество сведений о странах Дальнего Востока, переданных ему оманскими и багдадскими моряками. Как и следует ожидать для той поры, ряд сообщений носит фантастический характер (сюда, например, относятся рассказы о морских женщинах с чертами наших русалок), однако «аслуживают серьезного внимания такие места текста, как Описание характера Китайского моря и подходов к материковым гаваням, рассказы о многочисленных островах, жемчужных ловлях и морской фауне. В последнем случае наш автор нашел достойного продолжателя в лице знаменитого Абу Райхана Мухаммада ибн Ахмада ал-Бируни (973—1048), который, повествуя об островах на востоке Индийского океана, обстоятельно говорит о морской торговле негоциантов из халифата с Цейлоном.

Линия разностороннего описания средне- и дальневосточной акватории прослеживается далее у современника ал-Бируни, астронома Абу Мухаммада Абдалджаббара ас-Сабити дал-Хараки: его звездный каталог 1132 года содержит уже и данные практических измерений длины и ширины «Индийского моря», при которых учитывался и выход за экватор. Здесь же можно обнаружить и число, характеризующее количественный состав населенных и необитаемых островов Индийского океана,—1370. За фигурой ал-Хараки виднеется другая, имеющая более крупное значение для нашей темы; речь идет об Абу Абдаллахе аш-Шарифе ал-Идриси (1099—1166). Этот сицилийский географ (его восточное имя косвенно напоминает о недавней власти арабов над богатым островом), ученый придворный норманнского короля (в руках которого одно время находилась Сицилия), оставил ряд наблюдений, существенно проясняющих историческую картину; в значительной мере это относится к сфере навигации. По его словам, зинджи, населяющие индоокеанское побережье Африки, не имеют своих кораблей; зато к их поистине золотоносному берегу постоянно причаливают купеческие суда из Омана и Явы. Обитатели Индонезии, подробно описываемой ал-Идриси, приплывают в Софалу зинджей не только за золотом, но и за железом: последнее высоко ценится в Индии, где своя руда по качеству уступает африканской. Весьма живые черты приобретают под пером средиземноморского землеписателя Мальдивские острова; среди занятий местного населения отмечается судостроение. От Мальдив до Мадагаскара — семь суток морского пути. На Мадагаскаре изготавливаются суда типа ал-машй'ат (или ал-машфиййат, ал-машкабат) — из одного куска дерева, вместимостью до 150 человек. (Это трудно себе представить, в рукописях

возможна ошибка; однако указания на большие контингенты людей на одном корабле есть и в других источниках.) Попутно говорится об устройстве китайских судов — они деревянные с растительным креплением, конопаченые. Строят их так, чтобы они могли ходить не только на юг и на запад, но и на восток от Китая, где простираются воды Ал-бахр аз-зафти (смоляного моря) (?). Небезынтересны для нас и более общие места текста ал-Идриси. Морские ветры дуют шесть месяцев в одном направлении, а другие шесть — в противоположном; по-видимому, имеются в виду муссоны. Черные птицы, взлетающие с утесов и садящиеся на палубу, предвещают опасную перемену ветра; тогда по приказу капитана за борт выбрасывается вся тяжелая кладь — это усиливает маневренную способность судна. Птицы золотистого цвета, садясь на мачту, предвещают спасение от океанских стихий.

В том же западном Средиземноморье и в том же XII веке наше внимание привлекает своеобразный Ибн Туфайл (ум. в 1185 г.), уроженец Кадиса. В историю арабской литературы он вошел главным образом своим философским романом «Живой сын Бодрствующего». Казалось бы, какое отношение имеет роман к мореплаванию? Но этот мавританский автор в своем произведении помещает героя на некоем индийском острове под экватором, и в этом нельзя видеть лишь прихотливую игру фантазии. Несомненно, что автор бывал на острове, поэтому он так живо его описывает. Роман косвенно отражает и высокую степень развития океанского судоходства арабов в то время.

Высокий уровень морских связей между Африкой, Западной Азией и Дальним Востоком виден из упоминаний в исторических документах многих имен крупных негоциантов из портовых городов мусульманских стран. Очень ценны крупицы сведений такого рода, рассеянные по страницам средневековых сочинений (иногда сторонних), где избранная тема не обещала откровений в интересующей нас специфической области. При этом «Чудеса Индии» Бузурга ибн Шахрийара, изобилующие арабско-персидскими именами мореплавателей, и «Книга польз» Ахмада ибн Маджида, о котором нам придется специально говорить, представляют главные золотиносные жилы.

«Острова Китайского моря,— пишет ал-Казвини,— столь многочисленны, что один аллах знает их все. (Тут с ним перекликается Ахмад ибн Маджид, творивший двумя столетиями позже.) Но некоторые из них известны, ибо посещаемы». Речь идет о Суматре, Рамни, Вакваке, Нийане (у западного побережья Суматры), Атаваране, Барта'иле (в акватории Суматры). «Посещаемые острова — те, куда прибывают люди из нашей страны». Со ссылкой на Ибн ал-Факиха весьма подробно описывается немой торг с туземцами последнего из упомянутых островов; товары, привезенные на арабских судах, обменивались здесь на гвоздику, за которой сюда специально ездили. С острова ас-Салахат купцы халифа вывозили сандаловое дерево и камфару, с острова Джаба — алоэ, бананы, сахарный тростник, с острова Ланкабаус — железо; во всех операциях господствовал натуральный обмен. Эти сообщения подтверждаются данными Абдаллаха ибн ал-Байтара (ум. в 1248 г.), ботаника из Малаги, который, описывая в своих книгах лекарственные травы и минералы, прямо указывает на то, что ряд из них привозился в халифат морем. Люди корабельной obsługi, вернувшись из дальних странствий, полные суеверного страха, рассказывали о необычайных обитателях «Китайского моря», например о гигантских рыбах, способных взломать судовое днище.

Абу л-Хасан Али ибн Са'ид ал-Магриби (XIII в.), учившийся в Севилье, работавший в 36 багдадских библиотеках, — единственный арабский писатель, коснувшийся проблемы великого переселения народов Индийского океана на рубеже древней и новой эр. Его сообщения на эту тему поднимают, в частности, интересный вопрос об исторической связи этнических созвучий Кхмер, Кумр (Мадагаскар), Камерун.

Переселение, протекавшее по смыкающемуся кругу: восточная Индия — Малайский архипелаг (Индонезия) — Мадагаскар — Восточная Африка — Аден, естественно, шло водными путями, и нам важно, что такое событие привлекло

внимание арабского автора, тем более писавшего в то время, которое для традиционного мореплавания от побережий халифата считается нетипичным.

В заглавии рукописи Парижской национальной библиотеки (№ 2234), сохранившей работы Ибн Са'ида, сказано, что она представляет изложение географии Клавдия Птолемея с добавлением точных долгот и широт по книге Ибн Фатимы. Что это за фигура? «Об этом писателе, ни одна работа которого до нас не дошла, ничего не известно»,— меланхолически констатировал отец науки об арабской та-лассографии Ферран. Но И. Ю. Крачковский, ссылаясь на работы Крамера и Шторбека, характеризует Ибн Фатиму как «автора-моряка», плававшего у восточного и даже западного побережий Африки. Это говорит о многом: во-первых, к узкому списку известных нам арабских мореплавателей добавляется еще одно имя; во-вторых, важно, что именно его сведения предоставили Ибн Са'иду точные данные о долготах и широтах; в-третьих, сам факт существования книги Ибн Фатимы свидетельствует о том, что и в его время арабские капитаны были не только практиками.

После этого не надо удивляться интересу Ибн Са'ида к морской теме. Воздействие своеобразной и потому яркой книги Ибн Фатимы, влияние самой его, по-видимому, незаурядной личности в той мере, в какой она отразилась в его произведении, были настолько сильными, что севильский автор задумался не только об океанских странствиях народов южноазиатского мира. На страницах, вышедших из-под его пера, дано подробное описание портов индоокеанского побережья Африки, давно служивших преимущественно целям арабской морской торговли. Последнее обстоятельство подчеркнуто обозначением Могодишо как «Мадинат ал-ислам» — города ислама; смысл этой характеристики раскрывается в традиционном для мусульманской политической идеологии территориальном разделении мира на «дар ал-ислам» и «дар ал-харб» — «области ислама» и «области войны», «лоно магометан» и «лоно неверных». То, что Ибн Са'ид рассматривает Африканский материк с морской стороны, а не с сухопутной, конечно, весьма показательно в общем плане — здесь ясно сходятся реминисценции и живые впечатления, связанные с арабскими плаваниями на юго-запад. Частая упоминаемость судов, стремящихся к Африке и от нее, подчеркивает это с полной определенностью.

Большое внимание уделил Ибн Са'ид и Мадагаскару. Со ссылкой на сообщение моряков, особенно Ибн Фатимы, он повествует об оживленном островном порте Лайран, принимающем и отправляющем вереницы купеческих судов, о судоходстве по внутренней акватории Мадагаскара, о судостроении там; верфи спускали на воду крупные корабли с деревянной обшивкой, вмещавшие до сотни гребцов. Интерес к этой специальной сфере у автора столь велик, что в поле его зрения попадают и китайские плавучие средства; они называются именем «зав» (китайское «соу»), напоминающим нам об индийском первоисточнике этого названия, который в иноязычной передаче дан также формами «тава» у Афанасия Никитина и dhow в поздних английских словарях. Любопытно указание расстояний между пунктами в пересчете на продолжительность плавания от одного из них к другому. Наконец, небезынтесны и те места текста, где говорится о развитой морской торговле Адена с Таной и Суманатом в Северной Индии.

Подобно Ибн Са'иду, широко пользовался рассказами бывалых мореплавателей и автор начала следующего столетия Шамсаддин Абу Абдаллах ас-Суфи ад-Димашки (ум. в 1327 г.); не случайно поэтому его географический трактат носит название «Чудеса суши и моря», и второму предмету повествования уделено весьма значительное место. Если число судоходных рек мира (228, из которых 36 находятся под экватором) он приводит, ссылаясь на писателя X века Абу л-Фараджа ибн Кудаму (ум. в 922 г., известен трактатом «Критика поэзии» и книгой о взимании налогов), то живые источники деятельно выступают при описании акватории Индийского океана с частью Тихого. В ее составе ад-Димаш-вслед за «древними плавателями» различает шестнадцать морей,

обозначаемых по именам стран, которые они омывают, и разнящихся климатом и режимом ветров, глубиной животным миром. Уже эти общие положения требовали (в интересах достоверности изложения) проверки современным автору состоянием дела, и что эта проверка была осуществлена, показывают прочие фрагменты текста, которые в общем своими данными сходятся с другими известными нам письменными документами арабской географии.

Наглядно это можно ощутить, когда автор обращается к повествованию о Корее. Тот, кто поселился в этой стране, говорит он, забывает все остальные земли; такое чувство испытывают Алиды, бежавшие из государства Омайядов и осевшие на Корейском полуострове, а также на прибрежных островах. Из числа последних упоминается Субх, иначе называемый островом Алидов. В списке благословенных убежищ для изгнанников рядом с Кореей стоит в авторском тексте Чампа, область в Индокитае, тоже на берегу моря; в пору создания «Чудес суши и моря» ее население на одну треть составляли мусульманские переселенцы.

В Индийском океане внимание ад-Димашки привлекают различные острова, которых, по его словам, насчитывается четыре тысячи. С большой тщательностью он описывает из них те, которые благодаря богатствам своих недр, наземной природы и водных пространств имели наибольшее значение для арабских купцов. В тексте неизменно отмечается наличие на некоторых из них золота и железа, амбры и драгоценных камней, слоновой кости и благовоний. На их землях произрастает знаменитое еще с древних пор тиковое дерево, из цельных плах которого размером 40 X 7 локтей (приблизительно 18 X 3,15 м) изготовляются суда. В своей работе автор обращает внимание капитанов судов: на одном из островов обосновались пираты — для морских странников это было немаловажным предупреждением. Здесь явственно проступает профессиональный интерес информаторов-моряков, питавших своими рассказами книгу ад-Димашки, и этот акцент продолжается от страницы к странице: при описании островов даются указания, где можно пристать к берегу, а где это опасно, где надо остерегаться туземцев, толпами забирающихся на прибывшие суда и причиняющих ущерб иноземным гостям; констатируется, что жители Андаманского архипелага не имеют плавучих средств и не строят их; наконец, изложено наблюдение: «Индийское море» бурно в период между вхождением Солнца в зодиакальные знаки Рыб (февраль) и Девы (август), а наиболее спокойно во время вхождения Солнца в знак Стрельца (ноябрь). Все эти живые черточки морской жизни, мимо которых не прошел наш автор, делают его книгу одним из важных источников для нашей темы: в ней слышатся голоса неведомых нам арабских морепроходцев и отражен тот уровень сведений об индоокеанской акватории, который был достигнут в канун последнего столетия арабской навигации, уже постепенно вырисовывающегося перед нами.

Пять сверстников и младших современников ад-Димашки, действовавших в границах того века, когда он завершил свою жизнь, интересны для истории мореплавания в халифате уже несколько меньшим количеством приводимых ими деталей. Абу л-Фида (Исмаил ибн Али, 1273—1331) описывает морские скалы на крайнем востоке Индийского океана, образующие системой проходов между ними «ворота Китая»; тот, кто не боится открытого моря, может их обогнуть с юга. На подходе к этим скалам, если плыть от запада, находится остров Кала с портом, используемым рядом стран, расположенных между Китаем и Оманом; его населяют индийцы, персы и арабы. Текст Абу л-Фиды приобретает особенную ценность благодаря указанию точных (в пределах знаний его эпохи) долгот и широт упоминаемых местностей. У этого автора мы находим термин «маджра» в значении дневного (суточного) перехода по морю (=8 замов = 1°36'24" = исба' — «палец»), который нельзя сравнивать с мархала на сухопутьи, как подчас пытаются делать, ибо суда, находясь в открытом море, не имели ночного роздыха. Абу л-Аббас Ахмад ан-Нувайри (ум. в 1332 г.) восстанавливает в нашей памяти традиционный список южных морей, перечисляя расположенные на их берегах основные пункты

международной торговли. О Корее он пишет, что ее жители являются потомками Али ибн Абу Талиба, первые последователи которого бежали сюда от омейядских гонителей. Сумму сведений о стране, расположенной в другой крайней точке океана, — африканской Софале — мы находим у Хамдаллаха ал-Казвини (ум. в 1349 г.), менее знаменитого тезки ранее упомянутого крупного автора. Древний район золотодобычи Софала на дальнем юге восточного побережья Африки еще до ислама привлекал к себе внимание арабских и персидских негоциантов из Омана и Сирафа. Морской маршрут между Западной Азией и Южной Африкой — один из самых старых в этой части Индийского океана; таким образом, описания младшего ал-Казвини были полезны множеству путников на купеческих судах. Окончивший свои дни в одном году с этим автором Зайнаддин Умар ибн ал-Варди тоже коснулся Восточной Африки, уделив часть внимания рассказу о загадочной, интриговавшей ряд исследователей стране Ваквак на индоокеанском западе; он отмечает, что жители этой страны не имеют плавучих средств, но туда приходят суда из Омана. На страницах записок Ибн ал-Варди широко представлена картина «Индийского (Китайского, Шанхайского) моря». Вслед за первым (Закарией) ал-Казвини из XIII века и Ахмадом ибн ал-Факихом еще из IX он говорит о немом торге на дальневосточном острове Барта'ил между аборигенами и прибывающими на судах арабскими купцами, констатируя тем самым давность и прочность традиции такого обмена. Более интересно, однако, не сообщение об этом факте, уже зарегистрированном двумя крупными предшественниками нашего географа, сколько имя еще одного «Китайца», т. е. жителя мусульманского Запада, странствовавшего по дальневосточным водам и землям и долго жившего на чужбине, — Абдаррахман ал-Магриби; оно приведено у Ибн ал-Варди со ссылкой на труд ученого ал-Хафиз ибн ал-Джаузи. С полным основанием прозвище Китаец может быть соединено с именем последнего из писателей четырнадцатого столетия, который должен быть упомянут на этих страницах, — речь идет о знаменитом путешественнике Абу Абдаллахе Мухаммеде ибн Баттуте (1304—1377) из Танжера. Создатель книги с обычным рифмованным заглавием «Дар зрячим про диковины стран и чудеса в путешествиях», книги, которую наша арабистика все еще не раскрыла перед советским читателем, Ибн Баттута рассыпал в ней ряд живых наблюдений, существенно пополняющих сокровищницу науки. Для нас интересно, что, плывя от Суматры в Китай, он учитывает срок наступления нужного муссона — значит, им был воспринят необходимый и уже сложившийся навигационный прием; что западноиндийский порт Каликут, сыгравший особую роль в истории арабского судоходства, предстает в описании путешественника как международный порт, посещаемый, в частности, судами из Йемена и Фарса; что, не пройдя мимо проявления морских этических норм, о которых еще в X веке говорят Бузург ибн Шахрийар и «Тысяча и одна ночь», Ибн Баттута удостоверяет, что эти нормы сохранились и в его уже относительно позднее время.

Пятнадцатый век открывается в арабской талассографии бесцветными страницами Абдаррашида ибн Салаха ал-Бакуви, повторяющими старые известия об оживленной гавани Кала (Кеда, Кадах) на полупути между Аравией и Китаем, о Корее (ас-Сила); последняя превращается в «город Шила на краю Китая». Более самостоятелен Абдарраззак ас-Самарканди (1413—1482), автор персидского сочинения с арабским названием «Место восхода двух благоприятных звезд и слияния двух морей». Он продолжает одну из интересных тем Ибн Баттуты, посвящая свое внимание тому же Каликуту, где большое экономическое значение морского порта связано с отмечаемой им же безопасностью торговли; он развивает эту тему, отводя в своей книге большое место яркому описанию одного из мировых центров морской торговли своего времени — знаменитому Хурмузу (Джаруну, Ормузу) в Персидском заливе. Сюда, пишет он, прибывают купцы со всех южных побережий восточного полушария и прилегающих к ним континентальных областей («со всего света»). Здесь они совершают натуральные и денежные сделки, и снова — автор это старательно подчеркивает — высокий уровень

международных торговых связей, процветание всемирно известного порта зависят от того, что, как и в Каликуте, на земле Хурмуза торжествует завещанный древностью принцип всеобщей безопасности торговли; говоря современным языком, это принцип мира, идея мирного сосуществования в действии — конечно, речь идет об одном из частных ее проявлений. Так смыкаются разные исторические периоды, ибо история едина. Все это — и фактическая картина, нарисованная персидским автором, и мысли, рождающиеся при ее неторопливом рассмотрении,— служит основанием для заключения, что в труде ас-Самарканди содержится большая познавательная ценность, если не абсолютная, то во всяком случае значительная благодаря материалу, который рассматриваемая книга дает в наши руки.

Все частные источники арабского мореплавания, о коих до сих пор говорилось, представляют, образно выражаясь, более или менее пологие ступени на пути к той крутой вершине, которая вдруг взмывает в нисходящей половине пятнадцатого столетия перед удивленно-растерянным взором науки. Гениальное открытие 1912 года, сделанное в рукописном фонде Парижской национальной библиотеки Габриэлем Ферраном и Морисом Годфруа-Демомбинем, выдвинуло на передний план арабистики фигуру, деятельность которой при дальнейшем исследовании дала основание заявить о необходимости переоценки сложившегося подхода к арабской культуре и вызвала новое обращение к давно известным географическим памятникам.

Шихабалдин Ахмад ибн Маджид ан-Наджи мало известен подробностями своей личной жизни. Истинный ум скромн, а увлеченность великим делом и сдержанность характера, золотое чувство меры и такта не позволяли ему останавливать внимание читателя на событиях своей биографии; к тому же Ахмад ибн Маджид — не предмет суетливого культа, при котором ученые-иконописцы находят все новые, чаще предполагаемые, чем действительные, факты для воссоздания подноготной своего кумира в красках. Мы знаем лишь, судя по отрывочным данным, что родился он около 1440 года, а умер после 1501. Имя ан-Наджи указывает на происхождение его предков с Центральноаравийского плоскогорья, но сам он появился на свет в приморском городе Джульфар на востоке Аравийского полуострова. Вероятно, никогда не выяснятся обстоятельства, при которых отец Ахмада — Маджид ибн Мухаммад, красноморский лоцман и сын лоцмана, переселился на берег Персидского залива, но здравый смысл подсказывает, что раз так произошло, то он водил суда и в восточноаравийских водах; литература этого не отмечает. Желая, чтобы сын пошел по его стопам, Маджид ибн Мухаммад брал мальчика на борт, и тот из рейса в рейс приучался к суровому морскому труду. Для неокрепшего подростка хлеб жизни зачастую оказывался горьким, но Маджид ибн Мухаммад всегда озарен в воспоминаниях своего сына благодарностью без горечи. Постепенно росли знания, мужало сердце. 13 сентября 1462 года юноша закончил работу над произведением, которое он писал в часы отдыха. Это поэма «Содержащая краткое про основы науки морей», где мы находим одиннадцать глав:

1. Признаки близости суши в открытом море.
2. Лунные станции и роза ветров.
3. Арабский, византийский, коптский, иранский годы.
4. Высота стояния звезд.
5. Маршруты вдоль побережий Аравии и западной Малакки.
6. Маршруты вдоль побережий Индии — западного (Малабар, Конкан) и восточного (Коромандель, Орисса, Бенгалия), в акватории Индонезии, Тайваня, континентального Китая.
7. Маршруты у Лакадивских островов, Мадагаскара, Йемена, Абиссинии, Сомали, Мукрана.
8. Расстояния между аравийскими и западноиндийскими гаванями.
9. Координаты гаваней «Окружающего моря», т. е. (здесь) западной половины Индийского океана.

10. Судовождение в Индийском океане.

11. Морская астрономия.

Создателю работы столь сложного содержания, в которой каждая глава могла бы составить предмет отдельной книги, всего двадцать два года!

За этим первым трудом последовал ряд мореходных руководств более частного характера; они представляют описания того или иного местного навигационного маршрута либо рассуждения на темы звездных счислений в определенных районах Индийского океана. Небольшие по объему, написанные, подобно первому сочинению Ахмада ибн Маджида, стихами в непритязательном размере раджаз — это делало удобным их запоминание кормчими, «малые формы» арабского морепроходца неизменно были подчинены решению узкопрактических задач и, надо полагать, переходили у южных капитанов из рук в руки, из поколения в поколение (теоретические построения интересуют лишь глубокий ум, ремесленники же нуждались в простом своде правил).

Вот перечень названий семнадцати лоций, о которых идет речь:

1. Судовождение в Берберийском (Аденском) заливе (датирована 1485 г.).
2. Направление в сторону Мекки при молитве в приморских городах (датирована 1488 г.).
3. Судовождение в Персидском заливе вдоль аравийского побережья.
4. Звезды: Девы Катафалка, т. е. созвездие Большой Медведицы (датирована 1495 г.).
5. «Сокровище капитанов» о неизвестном относительно морей, подвижных и неподвижных звезд, их наименований и полюса.
6. Приметы близкой суши, касающиеся западного побережья Индии и побережий Аравии.
7. Некоторые звезды северного полушария.
8. Прочие звезды северного полушария.
9. Месяцы византийского года.
10. Применение некоторых звезд в целях судовождения.
11. Лунные станции.
12. «Мекканская поэма» о морских путях от Джидды к мысу Фартак (южная Аравия), Каликуту, Дабулу, Конкану, Гуджарату (западная и северо-западная Индия), Хурмузу (Персидский залив).
13. Вега, альфа Овна и спутники последней.
14. Как обнаружить рифы? Мелководье, глубоководье, признаки близкой суши (птицы, ветры) (датировка: между 1468 и 1495 г.).
15. Наблюдение звезды Лягушки. Вероятно, альфа Южной Рыбы либо же бета Кита.
16. Наблюдение Канопуса и Арктура.
17. Девять кратких разделов, посвященных разным частным акваториям Индийского океана.

В другой из открытых Ферраном и Годфруа-Демомбином рукописей содержатся еще три небольших произведения арабского моряка:

1. «Семичастная поэма» — о семи предметах морской науки (датирована 1483 г.).
2. Поэма об астрономии. 3. Поэма «Истинный путь капитана».

Сходные с предыдущими работами автора тематика и стиль повествования делают их органическим элементом той массы трудов, сокровищницы опыта и мыслей, которую оставил поколениям крупнейший из морепроходцев халифата.

В работе над этими короткими, замкнутыми по содержанию этюдами оттачивалось перо молодого автора, поднимался к новым высотам его ум, становился пронизательным жизненный взгляд. Большие полотна Ахмада ибн Маджида и его ближайших преемников — о крупнейшем из таких произведений мы сейчас будем говорить — вобрали из них

живые факты морской действительности, и лишь после этого размышления над широкой литературой и увиденным в книге жизни зрелыми глазами внесли в монументальные шедевры яркость и глубину.

Ахмаду ибн Маджиду было тридцать пять лет, когда легли на бумагу первые строки обобщающего, вероятно, давно задуманного им труда — книги «Полезные главы об основах и правилах морской науки»; этот высший образец его творчества потребует пятнадцати лет углубленной работы, над последней страницей уже будут мерцать усталые глаза седовласого человека, имеющего за плечами полвека жизни и около четырех десятилетий труда в море. Он ради пропитания не переставал водить суда и в годы созидания своей книги. Работа над ней была не только углубленной, но и напряженной; одна мысль, что благодаря ей сокровищница его опыта и души останется людям на века, поддерживала его.

«Полезные главы» — это следующие двенадцать разделов:

1. История мореплавания. 2. Профессиональные и этические требования к лоцману. 3. Лунные станции. 4. Румбы розы ветров. 5. Старые землеписатели и звездочеты. Счисления лет (календарь). Подвижные и неподвижные светила. 6. Виды плаваний по заданному маршруту. Управление на курсе. 7. Наблюдения над звездами. 8. Управление судном. Наука о признаках приближения суши. 9. Побережья южного полушария. Три группы кормчих. 10. Величайшие острова мира (большая десятка). 11. Муссоны Индийского океана. 12. Лоция Красного моря.

Этот энциклопедический свод по объему почти равен восемнадцати первым поэмам Ахмада ибн Маджида, вместе взятым (177 рукописных листов против 186). В отличие от них он писан прозой, оживляемой 140 стихотворными включениями; часть из них — отрывки из произведений знаменитых и малоизвестных поэтов ближневосточного мира, другая принадлежит самому автору. Не случайно избран прозаический стиль письма: сказались тут углубленный подход к теме не позволяющий укладывать строго прециозные, технически и терминологически насыщенные описания в прокрустово ложе стиха, а с другой стороны, и возраст пишущего, когда с годами ход мысли обычно тяжелеет, не приметно и необратимо, легкие крылья рифмы теряют упругость; житейские наблюдения, философские раздумья, рассыпанные в тексте, тоже требовали спокойной формы. Но нет-нет да и вспомнится охладевшему сердцу первая любовь (из книги мы знаем, что в молодости Ахмад ибн Маджид увлекался стихосложением не на одни морские темы) — и вбегает в суховатый текст поэтическая вставка, подчас в неожиданном месте.

Содержание главного произведения арабского мореплавателя сложно и разнообразно — это нам показал уже перечень разделов; выдающийся знаток морской литературы Востока Ферран с полным основанием назвал «Полезные главы» самой зрелой и яркой работой нашего автора, отмечая в числе прочих достоинств то, что, например, лоция Красного моря в «Главах» не имеет себе равных в европейской литературе. Для нас важно, что кроме огромного количества практических указаний по судовождению, показывающих уровень морских знаний в халифате, но в значительной мере лишь развивающих материал частных лоций, в книге Ахмада ибн Маджида имеется скрупулезно разработанная теоретическая часть — зрелый плод знакомства с разнообразной литературой, собственных наблюдений и размышлений, то, что составляет принципиальное отличие главного труда его жизни от цикла более мелких поэм. В большинстве глав отступления от стиля технического руководства вкраплены фрагментарно, первая — занята ими целиком.

Здесь развернута широкая картина последовательного развития навигационных знаний в том виде, как представлял себе это мусульманский автор, воспитанный в мире канонів господствовавшей тогда догмы. Читатель в XX веке снисходительно усмехается, читая, что первым из мореплавателей был Ной, спасавшийся от всемирного потопа на первом средстве передвижения по воде — утлом ковчеге. Но если за средневековым

писателем видеть не книжную фигуру, а живого человека, то оправданны самые иррациональные его представления, тем более что и сейчас мы далеко не все еще знаем и часто находимся в плену традиций или преподанных нам новейших наукообразных догм. В большей степени познавательны ценен и для нашей темы интересен материал текста, относящийся непосредственно ко времени арабского, точнее, аббасидского халифата»

В материале этом самое важное — имена и характеристики деятельности предшественников автора. Список мореплавателей с побережий халифата благодаря книге Ахмада ибн Маджида резко возрастает, и за каскадом имен все отчетливее проступают черты сложившейся системы. Мухаммед ибн Шазан, Сахл ибн Абан и Лайс ибн Кахлан — первые, кого помещает в этом списке арабский мореплаватель. Они — «сочинители, не слагатели», т. е. пользовались материалом из вторых рук, не добывая его личным опытом; они водили суда лишь в акватории Персидского залива, предпочитая прибрежное плавание, и не отваживались выйти в открытое море; они — «сочинители, а не испытатели». Так, они описывали режим плавания у побережий «подветренных» стран, лежащих к востоку от мыса Коморин в Индии, и даже в китайских водах, однако приводимые сведения заимствовали из более ранних источников. Но при всем том они — поэтическая душа Ахмада ибн Маджида равнодушна к игре слов, а имя одного из триады означает «лев» — должны быть названы «тремя львами моря»; сам пишущий — лишь их продолжат тель... «Преемник начинает оттуда, куда дошел предтеча, и мы почтили их науку и сочиненье, прославили их способность — да осенит их милость божья! — сказав: „...я - четвертый после этих трех"». Благородство многое пережившего человека сквозит здесь в каждом слове. Когда эти слова писались, перед глазами водителя судов, рано начавшего трудовой путь, одна за другой вставали картины опасных переходов по морю и думалось, что не всякому под силу тревожный жребий морского труженика, но уж кто не ушел с палубы, тот мечен высшей пробой человеческой; чужие заслуги способен оценить лишь имеющий их сам. Однако уже первые слова приведенной фразы подразумевают идею развития, движения знаний и приемов по восходящей линии, преемник — отнюдь не механический подражатель: «Но часто в той науке, которую мы первыми создали в отношении открытого моря, один листок по своей убедительности, достоверности и полезности, способности верно водить суда и указывать им путь стоит большей части того, что они сочинили». «Четвертый лев» знает себе цену; он не страдает идиотской болезнью ложной скромности, убившей так много талантов, рассеявшей саму память о них. «После моей смерти придет час, когда люди оценят каждого из нас». Тексты Ахмада ибн Маджида, даровавшие имени своего создателя долгую жизнь, оправдывают его высокое мнение о своей деятельности. При этом надо сказать, что, не будь «Полезных глав» с их универсализмом, глубиной и литературной перспективой, эта деятельность выглядела бы менее яркой и слава могла оказаться скоротечной.

За «львами моря», ходившими на судах в конце XII века, выступает вторая тройка «знаменитых кормчих», их современников — Абдалазиз ибн Ахмад ал-Магриби, Муса ал-Кандарани (ал-Кундрани), Маймун ибн Халил. Им дана лишь общая характеристика, приведенная выше, зато рядом с ними возникают еще две фигуры, уже из предшествующей эпохи: «сочинитель» морских трактатов Ахмад ибн Табруя и капитан дальнего плавания Хавашир ибн Йусуф ибн Салах ал-Арики, который в начале XI века «плавал на судне индийца Дабавкары». Не так важно, употреблено ли последнее обозначение в нарицательном смысле (в западноиндийских языках оно означает «судостроитель») или как собственное имя: гораздо интереснее сам факт совместного плавания представителей двух великих народов. Давние связи аравитян с Индией по морю, которое отнюдь не случайно зовется Аравийским, — о них будет идти речь ниже — позволяют предполагать, что этот факт, конечно, был далеко не первым и в том или другом виде повторялся в последующие столетия.

Перечень моряков халифата достойно пополняют имена Маджида ибн Мухаммада и Мухаммеда ибн Амра — отца и деда автора, которым (особенно Маджиду) посвящено

много прочувствованных строк в последней главе. Именно здесь, на исходе долгого и извилистого пути книги, ее создатель, окидывая задумчивым взглядом исписанные страницы и свою жизнь, запечатлевшую на них высшее свое отражение, не может не воздать должного тем, кому он обязан и этой жизнью и ее свершениями. Слова светлой памяти льются из уст сурового морепроходца, и, вероятно, в эту минуту его сердце стеснено и стекают по щекам теплые слезы: он сейчас только человек, оставшийся наедине со своим прошлым. Благодарный сын и внук — еще раз мы видим отзывчивость созидателя ума по отношению к заслугам собратьев по профессии — описывает «хождения» в западноаравийских водах «этих двух замечательных людей», отмечает существование там «утеса Маджида», у которого нередко с большим искусством причаливал отец, и подчеркивает, что отцова поэма о законах плавания в Красном море является лучшей частью оставленного им наследства. Старшие члены рода, каковы бы ни были их деяния, обойдены памятью истории, их упоминание в «Полезных главах» не представляет сейчас практического интереса. Но современный исследователь может сделать здесь два интересных вывода: во-первых, что существовали исконно арабские семьи, где лоцманское искусство передавалось из поколения в поколение; во-вторых, что глава книги, о которой идет речь (о красноморском судовождении), какую не смогла создать Европа, задумана как вечный памятник выдающимся арабским кормчим.

Несколько других имен в этой сфере, заслужившие упоминания в книге Ахмада ибн Маджида, не расширяют наших знаний. Нам важно лишь отметить, что они говорят о реально действовавших лицах; пополнение списка арабских мореходов имеет свою ценность для определенных исторических выводов.

Полное комментированное издание «Полезных глав» представит внимательному читателю картину разностороннего содержания, существенно обогащающую те еще относительно скромные познания, которыми располагает наука в области арабской морской культуры. Не останавливаясь на всех линиях и деталях, отметим то весьма важное обстоятельство, что автоцитаты позволяют говорить о существовании сверх основного, «парижского» списка еще десяти произведений Ахмада ибн Маджида в стихотворной форме, которые отсутствуют в поле зрения науки; таким образом, общее их число возрастает до тридцати двух, и это, как увидим далее, не предел.

В целом перед нами памятник высокой для своего времени и района возникновения культуры, пронизывающей на страницах «Полезных глав» своим духом и практические указания и отвлеченную мысль. В нем собраны и органически переплелись достижения мореплавателей со всех побережий Индийского океана, относящиеся не только к современной автору, но и к предшествующим эпохам; ярким самоцветом в этой сокровищнице сверкает перед нами добытое личной практикой Ахмада ибн Маджида. Разносторонность содержания дает основание видеть в рассматриваемом документе своеобразную морскую энциклопедию, плод зрелого опыта, и это обстоятельство уже само по себе — вне зависимости от прочих материалов — служит красноречивым опровержением догмы о «сухопутном» характере арабской культуры, кое-где и поныне исповедуемой косными жрецами науки.

После создания книги с «полезными главами» не минуло и десяти лет, как в судьбе народов индоокеанского бассейна и в жизни Ахмада ибн Маджида произошел крутой перелом. 24 апреля 1498 года «четвертый лев» южных морей взшел на палубу «Сао Габриэля», флагманского корабля экспедиции Васко да Гамы, и впервые в истории повел португальскую флотилию из Африки в Индию. Об этом написано уже довольно много, и не стоит повторяться, а нужно выделить следующие три обстоятельства, очень важные для темы нашей книги:

1. «...Да Гама остался весьма удовлетворен его (=Ахмада ибн Маджида. — *Т. III.*) знаниями, особенно когда мавр показал ему карту всего индийского побережья, построенную, как вообще у мавров, с меридианами и параллелями, весьма подробную (...) Так как квадраты (долгот и широт) были весьма мелки, карта казалась очень точной. Да

Гама показал мавру астролябию из дерева, привезенную им, и другие, металлические астролябии для снятия высоты Солнца и звезд. При виде этих приборов, мавр не выразил никакого удивления. Он сказал, что арабские кормчие Красного моря пользуются приборами треугольной формы и квадрантами для того, чтобы измерять высоту Солнца и особенно Полярной звезды; это весьма употребительно в мореплавании. Мавр добавил, что он сам и моряки из Камбея и всей Индии плавают, пользуясь некоторыми наиболее заметными звездами, как северными, так и южными, расположенными посреди неба, на востоке и западе. Для этого они пользуются не астролябией, а другим инструментом, состоящим из трех дощечек; последний имеет ту же цель, что у наших моряков *balhestilha...*» (Жоау да Барруш, XVI в.).

2. «Не приближайтесь к берегу этого пролива (восточному побережью Африки к северу от Малинди. — *Т. III.*), выходите в открытое море; там вы приблизитесь к побережью (Индии) и тогда окажетесь под защитой волн» (наставление, данное Ахмадом ибн Маджидом Васко да Гаме и внесенное в судовой журнал «Сао Габриэля»).

3. «После... разговоров с этим кормчим да Гама получил впечатление, что в нем он приобрел большую ценность. Чтобы его не потерять, он приказал немедленно плыть в Индию и 24 апреля (1498 года. — *Т. III.*) двинулся в путь...

Да Гама прибыл в Каликут менее чем через месяц, 20 мая того же года» (Жоау да Барруш).

Эти свидетельства, тем более ценные, что они исходят от противной стороны, говорят о многом. Внешне (по предмету сообщения) различные, они лежат на одной линии, что позволяет видеть в них отзвук существования закономерной цепи: техническая оснащённость арабских судов, не уступавшая европейской, а подчас ее превосходившая (как это было на Средиземном море в IX — X веках), давала возможность предпочитать открытое плавание прибрежному (более опасному из-за мелководья) и тем значительно сокращала сроки преодоления морских пространств. Ученые, отказывающие арабам в славе морской нации, а в лучшем случае сквозь зубы отмечающие лишь их каботаж, не в силах противопоставить этому факту ничего, кроме слепого скепсиса, всосанного с молоком традиционной арабистики.

Итак, за двадцать шесть суток пройдена половина чужого океана, неведомые воды и воды, отделяющие Малинди в Восточной Африке от Каликута на малабарском берегу; рядовые пункты географической карты приобретают вечную жизнь в летописях истории. Португальцы — в Индии! Следуя Тордесильясскому договору 1494 года, они отвернулись от Атлантики, предоставив заморские плавания на запад испанским конкистадорам; их мечу и кресту отдано все восточное полушарие, и воины, купцы, миссионеры с берегов Тежу стремятся к сказочным богатствам Азии. Индия и Цейлон — крупнейшие жемчужины этого загадочного моря сокровищ.

Главный враг пришельцев — не соперничающие друг с другом индийские князьки, каждый из которых мнит свое царство пупом Вселенной и старается доказать эту исключительность в междоусобных распрях; не тропические болезни и незнакомство с огромным таинственным полуостровом. Основная преграда, твердокаменно встающая на пути европейских планов, — арабская морская торговля, с древности, особенно в пору ислама, покорившая западноиндийское побережье. Фактории, населенные постоянно проживающими в них десятками тысяч купцов из Багдада, Басры, Бахрейна, Омана, Адена, Джидды, гнездятся во всех крупных гаванях Гуджарата, Конкана, Малабара, такова же картина на Лаккадивских и Мальдивских островах, не говоря уж, конечно, о сказочно богатом Цейлоне, где еще не арабов, а сабейцев из южноаравийских торговых городов видел китайский путешественник в канун падения Рима. Негоцианты с побережий халифата совершают крупные сделки, их богатства непрерывно растут, поколение за поколением цепко держит в руках индийский рынок. От благосостояния арабских колоний зависела реальная власть местных правителей, ее устойчивость и осуществление державных замыслов. Поэтому не вызывают удивления ни красочная

картина пира, ожившая под пером Руставели, где раджа Кулама на юге Малабара предается винным утехам бок о бок с главой арабской колонии, который, оказывается, тоже не избегает Вакха, ни та нарастающая враждебность, которая все плотнее сгущалась вокруг первых португальцев на площадях Каликута: купцы с аравийских побережий почуяли смертельную опасность. Грозный призрак утраты экономического владычества маячит все неотступнее; они готовы к решительной мере.

Слабовооруженные — это ведь пока лишь разведка — сыны Лиссабона, до которых доходят зловещие слухи, не могут принять вызова; едва дождавшись наступления обратного муссона, маленькая флотилия 10 декабря того же 1498 года покидает Каликут и в сентябре 1499, после двухлетнего плавания, замедляет ход у пиренейских причалов. Темный демон мести за грозившую опасность витает над бесконечными рассказами усталых путешественников о стране-сокровищнице в сердце Индийского океана. И — пробил час, настает пора военных походов. Одна за другой несутся армады по пути Бартоломеу Диаша вдоль Западной Африки, затем по пути, указанному арабским судоводителем, королевские пушки бьют в упор — цветущие города индийского побережья превращаются в груды развалин. На акваторию Индийского океана распространено действие указа португальского короля от 6 апреля 1480 года, повелевающего флоту королевства пускать ко дну все иноземные суда, оказавшиеся на рейде Гвинеи. Это позволяет хладнокровно расстреливать в открытом море безоружные парусники восточных негодяев и сокрушить основу международной торговли Западной Азии — арабское мореплавание. Широко разлившееся между африканской «золотой Софалой», Оманом и южноиндийским мысом Коморин водное пространство становится португальским озером, на крови, покрывающей руки завоевателей, светится золотой ключ от кладовых Востока.

Ахмад ибн Маджид был свидетелем этих драматических лет. Ему поздно менять профессию — дело всей прожитой жизни стало частью его существа; он продолжал водить суда — теперь уже по более коротким путям,— оставаясь в душе моряком дальнего плавания. Обо всем этом свидетельствуют его три последние лоции с упоминаемой датой 1501 год: во-первых, подчеркнуто выделено специальное описание Красного моря, но уже не целиком, как в «Полезных главах», а лишь в рамках одного маршрута — от Джидды до Адена; это традиционный путь паломников, что позволяет предположить, что изменившиеся обстоятельства сделали теперь бывшего водителя океанских судов проводником лишь на местной линии специфического назначения; во-вторых, два других произведения, более крупных, в сумме дают навигационную характеристику всего Индийского океана; однако это уже дань прошлому, ибо в общем повторяется картина, нашедшая место в более ранних творениях «четвертого льва» южных морей.

Но вдруг по серой ткани технического повествования, исподволь начавшей утрачивать в глазах исследователя прелесть новизны, пробегают багряные тени. Это в сухой текст ворвались полные сдержанного гнева слова осуждения «франков», т. е. португальцев, огнем и сталью утверждающих свое господство на Востоке. Перечисляются один за другим этапы их последовательного продвижения и закрепления на приобретенных позициях, а все кончается многозначительной фразой, звучащей как апофеоз чувств: «О, если бы мне знать, что от них будет!»

Вышедшая из глубин сердца горестная нить слов старого лоцмана бросает новый свет на эту фигуру: гнев и раскаяние живой души двумя огненными линиями перечеркивают холодную бесстрастность мастера, встававшую перед нами из образцов его профессионального письма, и дают понять, что все литературные, философские и бытовые отступления, столь оживляющие текст «Полезных глав», отнюдь не случайны, они — закономерные свидетельства самопроявления творящей природы, плоды глубинной работы мысли.

В целом перед нами не только свод важных сведений об акватории Индийского

океана, но и большой психологический документ, который сам по себе делает содержащую его уникальную рукопись ленинградского академического фонда источником высокого значения.

После этих трех лоций имя Ахмада ибн Маджида растворяется в сумраке, окутывающем наши знания о последних годах его жизни. Как обычно бывает в таких случаях, появились умозрительные предположения, следом за ними не серьезные домыслы. Примером первых может служить мысль одного бразильского ученого, выходца из Леванта, высказанная в переписке со мной, о том, что знаменитый лоцман сопровождал экспедицию, открывшую полуденную Америку; непонятно, как арабский морепроходец мог вести португальские корабли в Атлантике, если он, подобно своим товарищам по профессии, не знал этих вод. Здесь уже налицо увлеченность страстного исследователя, который хочет безостановочно идти вперед и не всегда находит нужным перевести дух и осмотреться. Другой деятель, сирийский, осуществивший ряд полезных изданий арабских морских текстов (к сожалению, текстологическая сторона в этих работах не достигает нужной высоты) непременно желает, чтобы Ахмад ибн Маджид умер в 1510 году: «...вряд ли он жил позже». Тут уже домысел худшего рода; не будем гадать, а скажем: после лоций начала XVI века следы столь долго занимавшего наше внимание человека теряются. Сейчас нам остается перейти к последней фигуре многовековой арабской талассографии, — фигуре, достойно замыкающей круг интересующих нас авторов.

Сулайман ибн Ахмад ал-Махри ал-Мухаммади происходил, как показывает его первая нисба (указание на место происхождения), из южноаравийской приморской области Махра. Если у Ахмада ибн Маджида решающую роль в выборе профессии сыграла, по-видимому, принадлежность к лоцманскому роду и лишь во вторую очередь — годы отрочества в портовом городе Джульфар, то, вероятно, Сулайман определил дело своей жизни именно благодаря тому, что рос под махрийским небом. Вместе с другими областями южной Аравии, его родина истари была одним из центров международной морской торговли в Индийском океане; в ее и других гаванях по всему северному берегу Аденского залива деятельно работали судостроительные верфи и судоремонтные мастерские. Сам воздух этих оазисов, притиснутых пустыней к океану, полон манящим запахом дальних стран, и мало кто из поселившихся здесь оставался равнодушен к тому, что скрывала за собой зыбкая линия горизонта. Морские странствия не были самоцелью: большинство путешественников составляли купцы, меньшую часть — экипажи судов, еще меньшую — судоводители. Не было ли последних среди предков Сулаймана, не от них ли и он, подобно своему старшему собрату, унаследовал интерес к мореходной профессии, лишь закрепленный местом пребывания? Здесь мы должны отметить отсутствие в произведениях махрийского автора каких бы то ни было автобиографических данных. Скромность? Или увлеченность своей темой в такой степени, что жаль подарить миг, слово другому предмету? Опять не станем гадать, а будем исходить из того, что есть. Одна лишь мысль возникает в связи со сказанным: писатель, если он по натуре своей художник, при всех обстоятельствах не может обойти в большом обобщающем труде, о чем бы ни говорилось там, хотя бы части своих личных переживаний, ибо они всегда содержат интерес для многих, общественную ценность. Тот, кто так не поступает, внушает сомнение в талантливости, последняя начинает походить на простую способность к сложному ремеслу. Наш автор с большим знанием дела излагает разнообразные сведения по мореходству и ни на шаг не отступает в сторону, он сдержан и сух до замкнутости; непроницаемая завеса отгораживает его душу от читателя, и два мимолетных упоминания об Ахмаде ибн Маджиде в главном труде звучат как откровение. Или не все, что он создал, до нас дошло?..

Сохранившееся теоретическое наследство Сулаймана ал-Махри, как он зовется в арабистике (или часть этого наследства), представлено пятью произведениями. Крупнейшее из них — «Махрийская опора в точном познании морских наук» — состоит из семи глав: 1. Основы морской астрономии. 2. Наименования звезд; расстояния между

Северным полюсом и Полярной звездой. 3. Морские пути в области наветренных и подветренных стран (т. е. лежащих к западу и востоку от мыса Коморин в Индии). 4. Маршруты в сфере островов и архипелагов между Мадагаскаром и Тайванем. 5. Широты различных гаваней, определенные в соответствии с положением Полярной звезды и обеих Медведиц. 6. Муссоны. 7. Маршруты по морю между западными побережьями Аравии и полуострова Индостан. Это своеобразная энциклопедия морских наук, по охвату материала приближающаяся к «Полезным главам» Ахмада ибн Маджида и «Всеобъемлющей...» турецкого адмирала Челеби, между которыми она хронологически стоит. Затем следуют сочинения: «Ожерелье из солнц, касающееся выведения основных правил», состоящее из шести разделов: 1. Лунный год. 2 — 3. Солнечный год. 4. Византийский год. 5. Коптский год. 6. Персидский год — речь о системах летосчисления, связанных с наблюдениями эклиптики, по-видимому, и подсказала слова для первой части заглавия трактата; «Славная книга путей, касающаяся науки о беспокойном море» с семью главами: 1. Индоокеанские маршруты. 2. Положение разных гаваней относительно звезд. 3. Побережья крупнейших островов. 4. Расстояния от Аравии до Индии, от Африки до Индонезии. 5. Ветры, циклоны. 6. Аравийские, африканские, индийские побережья. 7. Солнце, Луна, зодиакальный круг. Следующее сочинение: «Дар мужам, где толкуется про облегчение усвоения правил» также с семичастным построением: 1. Сферы и звезды. 2. Деление небесной окружности на 32 доли (по числу навигационных румбов). 3. Понятие зама (три часа морского пути) — единицы измерения пройденного расстояния. 4. Каботажное и открытое плавание. 5. Съёмка звездных высот для определения координат гаваней. 6. Расстояния между гаванями. 7. Морские ветры; наконец, комментарий к последнему трактату, составленный, конечно, позже основного текста и вносящий в него значительные дополнения. Единственная дата, называемая Сулайманом, — 1511 год, и вторая — 1553 год, под которой турецкий автор Челеби упоминает о нем как об уже покинувшем мир живых, приблизительно очерчивают грани жизни судоводителя из Махры: первая половина шестнадцатого столетия, т. е. время, когда в Индийском океане и Средиземном море начинают утверждать свое господство флоты Лиссабона и Стамбула.

Сулайман ибн Ахмад ал-Махри — последний арабский «лев морей» и теоретик навигации, заключительное звено в цепи авторов, прошедших перед нами. Он живой свидетель упадка океанского арабского мореплавания в течение роковых десятилетий начала европейской колонизации на Востоке, и в то же время его деятельность хронологически совпадает с периодом, когда под натиском новых сил Европы и Азии рушатся последние бастионы западного и восточного халифатов и оба государственных образования окончательно сходят с исторической сцены. В творчестве Сулаймана, если иметь в виду дошедшие до нас материалы, эти события не отразились, однако на его фигуре лежит особый колорит, сообщаемый тем значением, которое она объективно имеет: как и труды Ахмада ибн Маджида, произведения южноарабского судоводителя подводят итог тому, что знали арабы о море, и как таковые представляют научно достоверный документ для обобщающей оценки.

Нам осталось теперь вкратце остановиться на некоторых наиболее показательных памятниках арабского влияния в области талассографии и морской практики за пределами халифата, ибо эти образцы наряду с оригинальными сочинениями, о которых выше шла речь, каждый по-своему служат источниками для нашей темы.

Вскоре после Сулаймана, в 1554 году, адмирал султанской флотилии Сиди Али Челеби составил в Ахмедабаде (провинция Гуджарат в Индии) на турецком языке книгу «Всеобъемлющая по науке о небесах и земных морях». Перечень глав этого свода весьма интересен для нас в том отношении, что в целом он воспроизводит арабскую схему сочинений подобного рода. Так, специальное внимание уделено звездам и определению их положения, далее говорится о хронологической системе счисления, маршрутах в Индийском океане, астрометрических наблюдениях и установлении по ним координат различных гаваней, расстояниях между последними, ветрах иррегулярных и

периодических, морских стихиях, опасных для судоходства. То, что в текст вошло несколько свежих тем, внушенных продвижением Европы на новые рубежи своей истории — к ним относятся рассуждения о компасе, описание морских путей в Америку, заметка о построении карт,— не меняет сути дела: внешние новшества, дань времени, занимающие в книге скромное место, подчеркивают стойкость традиционной схемы. Обеспечена эта стойкость тем, что наряду с европейскими сообщениями турецкий адмирал тщательно использовал десять арабских сочинений по мореходству, принадлежащих самым выдающимся представителям классической талассографии в халифате: речь идет о лоциях Мухаммеда ибн Шазана, Сахла ибн Абана и Лайса ибн Кахлана (до нас они уже не дошли) и об основных трудах Ахмада ибн Маджида и Сулаймана ал-Махри. Весьма показателен отзыв Челеби, живыми красками рисующий образ арабского проводника экспедиции Васко да Гамы: «Искатель правды среди мореплавателей, наиболее заслуживающий доверия из лоцманов и моряков западной Индии в XV и XVI веках». Полные благородства, эти слова одного мастера судоходства о другом говорят, конечно, о многом. Высокого мнения стамбульский морепроходец и о текстах махрийского судоводителя. На это указывает, во-первых, то, что вслед за Сулайманом он в своей энциклопедии посвящает особый раздел опасностям плавания, а во-вторых, сходство, подчас доходящее до прямого совпадения фраз, ряда описаний в сочинениях обоих авторов; заимствование, в частности, налицо в такой важной области, как положение гаваней относительно звезд: следуя данным ал-Махри, Челеби приводит перечень всех известных причалов под последовательно убывающей высотой Полярной звезды — перечисление идет с востока на запад,— затем во главу схемы ставятся Малая и Большая Медведица. Как бы невзначай техническое лоцманское описание предваряется сообщением о том, какими из ценных продуктов богата данная местность. Фактически здесь центр текста, ибо читатель сразу же узнавал, чего ради стоит подвергать себя опасностям океанского путешествия (а, может быть, и не стоит?). Любопытность, как бы она иногда ни была распространена, отступала перед материальной выгодой.

Абу л-Фазл Аллами (14 января 1551 — 12 августа 1602) из царственной Агры, военачальник, царедворец, друг императора Акбара, оставил нам в своем сочинении 1595 года — «Акбаровая книга» — перечень разрядов корабельной службы в Индийском океане. В контексте указываются размеры оплаты труда каждого из членов экипажа, зависевшие от порта прибытия и продолжительности морского пути; численные показатели — от 400 рупий, причитающихся судовладельцу, до 12, получаемых пушкарем,— этот сравнительно неприметный технический штрих текста, бесстрастной скороговоркой сообщаемый факт, в действительности представляют яркую деталь рассказа: вот как в конкретных формах выразилось вопиющее социальное неравенство, вот элемент сердцевины антагонистического общества. Для нашей темы перечень Абу л-Фазла имеет и специальный интерес: из двенадцати называемых разрядов одиннадцать обозначены терминами персо-индийского происхождения, однако самая главная должность именуется арабским словом «му'аллим» — наставник. Это капитан судна, правящий его путем в открытом море, мозг экипажа, лицо, от знаний и практического опыта которого зависит судьба рейса, сохранность жизней и товаров; это центр, куда сходятся все нити, откуда исходит каждое действие на борту. Филология, которую подчас отстраняют от участия в исторических построениях, красноречиво указывает здесь, как и в ряде других областей, на роль, которую сыграло арабское мореплавание в навигационной деятельности разных народов Индийского океана.

Если продолжить речь о филологии, то выяснится, что влияние арабской морской культуры распространилось и на Европу, захватив прежде всего такие отрасли, как судоходство и астрономия. В первой сфере показателем служит значительная часть мореходной терминологии («адмирал», «бизань», «галера», «кабель», «муссон», «фелюга» и др.), во второй — более двухсот наименований для звезд: в обоих случаях исследования установили арабское происхождение всего этого материала. Таким образом, терминология

(рядом с данными европейской картографии и даже художественной литературы) пополняет состав источников, позволяющих науке восстанавливать давно распавшуюся под крутыми ветрами новых эпох историческую ткань.

## АРАБСКИЕ КОРАБЛИ ПОВЕЛЕВАЮТ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕМ

...Как чайка, летит бригантина,  
 Чье имя «Отвага» гремит  
 От вечно живого Марсея  
 До мертвой страны пирамид  
 Как в зеркало, смотрится в море,  
 О чем-то мечтая, луна.  
 Дитя серебра и лазури,  
 Плывет под луною волна.

*Хосе де Эспронседа, XIXв (перевод с испанского  
 наш – Т.Ш.)*

6 июня 1853 года Энгельс писал Марксу:

«Плодородие земли достигалось искусственным способом, и оно немедленно исчезало, когда оросительная система приходила в упадок; этим объясняется тот непонятный иначе факт, что целые области, прежде прекрасно возделанные, теперь заброшены и пустыни (Пальмира, Петра, развалины в Йемене и ряд местностей в Египте, Персии и Индостане). Этим объясняется и тот факт, что достаточно бывало одной опустошительной войны, чтобы обезлюдить страну и уничтожить ее цивилизацию на сотни лет» (Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения, т. 28, с. 221).

Мысль Энгельса наглядно подтвердилась в нашем веке, когда хранитель древневосточной коллекции Йельского (США) университета ассириолог Рэймонд Ф. Дауэрти произвел многочисленные раскопки в южной Месопотамии. Критическое осмысление свидетельств позволило увидеть рядом с вавилонской метрополией ее приморскую периферию, простиравшуюся между Персидским и Аденским заливами. Жители побережья Маган, который исследователи отождествляют с нынешним Оманом, совершали на утлых судах дальние переходы. Они добирались до Малабара в юго-западной Индии и доставляли оттуда корабельный лес, эбеновое и сандаловое дерево, а также обработанный камень, употреблявшийся в гражданском и мемориальном строительстве. Из южной Аравии, где тянулись нескончаемые ряды цветущих рощ, вывозились благовония. Все поступало в Нижнюю Вавилонию, увеличивая ее экономическую мощь и приукрашая неотвратимо старевшее историческое лицо мировой державы. Эти крупницы наших знаний о «хождениях за море» аравитян в четвертом и третьем тысячелетиях до н. э., конечно, еще не говорят о систематическом процессе; мы можем ожидать здесь преувеличений и чрезмерных обобщений; но как дыма не бывает без огня, так и потускневшие следы прошлого, представшие в археологических находках Дауэрти, убедительно повествуют о цветущих краях древнеаравийского поморья. Большую определенность благодаря сообщениям античных авторов имеет картина первого тысячелетия. Еще перед 700 годом на восточноафриканском побережье, в районе Гвардафуя, появились фактории, основанные выходцами из южной Аравии. Новозеландский ученый Клемеша справедливо замечает в этой связи, что без развитого судоходства, без целых флотилий из кораблей дальнего плавания прочная заморская колонизация была бы невозможна; а ведь арабское экономическое влияние в Восточной Африке с той поры переходило из века в век. Это уже качественно следующий, высокий этап, когда не приходится удивляться ни гаваням и верфям, рассыпанным по береговой линии Аравийского полуострова, ни упорному стремлению ассирийских царей про-

рваться к власти над южноаравбской морской торговлей, ни словам Плиния: «...арабы живут тем, что дают их моря», ни решающей роли аравийских моряков в открытии муссонов. Последнее обстоятельство заставляет вспомнить, что около 310 года до новой эры торговые корабли из южной Аравии усиленно действовали и на востоке: Суматра, где несколько позже возникла арабская колония, Цейлон и Мадагаскар именно благодаря им оказались введенными в единое русло международного обмена и связанными между собой. Затем купцы с аравийских берегов добрались до Китая и основали факторию в Наньхайцзуне (Гуанчжоу). Греко-египетский безымянный труд I века н. э. «Перипл Эритрейского моря» и записки известного китайского путешественника начала V века Фа Сяня упоминают о многочисленных негодьях из Аравии, ведущих операции в Индии и на Цейлоне. «Порт Муза,— повествует первый источник, имея в виду ал-Муджу (Моху) на юге Аравийского полуострова,— полон арабскими капитанами и матросами, которые занимаются торговыми сделками. Они участвуют в торговле с Эритреей и Сомали в Африке и Бхарукаччей (Броч) в Индии на собственных судах».

Показания документов истории убеждают нас в том, что даже для раннего мусульманского государства мореплавание тнюдь не было новостью; наоборот, в этой области уже одалась прочная традиция. Но в старом и привычном занятии именно при первых преемниках основателя ислама появляется новая струя, порожденная становлением халифата и составляющая специфическую главу его летописи: речь идет об арабском военном судостроении и судоходстве.

Решение строить боевые корабли было принято властями Аравии лишь после того, как полчища обитателей аравийских пустынь, хлынувшие на плодородные земли Леванта, оказались бессильными сразу овладеть богатыми прибрежными городами восточного Средиземноморья; наступление замедлилось, а кое-где надолго приостановилось из-за того, что византийский флот подвозил осажденным продовольствие и оружие, а кочевники не имели средств этому помешать.

Здесь мы сталкиваемся с не лишенным психологического интереса обстоятельством. Первые правители мусульманской общины, сподвижники и непосредственные преемники Мухаммада (Магомета), были сынами пустынной внутренней Аравии. В пустынях, уходящих в глубь Аравийского полуострова, царила обособленность, свойственная кочевникам, на их беспредельных пространствах текла своя патриархальная жизнь, выработавшая собственные идеалы и законы. «Праведные» халифы житейски мужали на сухопутье, им, особенно двум первым — Абу Бакру и Умару, море казалось не столько соединяющей тропой, сколько разделяющей народы грозной стихией. Умар повелел восстановить заглохший древний канал из Нила в Красное море, чтобы вывозить зерно из покоренного его войсками Египта в пустынную Аравию, — это был не столь уж значительный в сравнении с общими масштабами акт развития торгового судоходства во внутренних водах, вызванный к жизни острой материальной необходимостью, акт мира; и он же, Умар, до конца своих дней подавленный разгромом персами военной экспедиции своего наместника в Бахрейне, запретил вооруженные походы на судах. Страх перед морем, отчужденность от него объясняют нам причину поразительной близорукости первых аравийских правителей, проявленную при подготовке к войне с Византией.

В обстановке, когда верховные посты в халифате были замещены представителями степного сухопутья, а не жителями прибрежной полосы, где все дышало пряным морским воздухом далеких плаваний, это существенно влияло на стратегию завоевательных походов. Именно тогда ярко высвечивается личность Му'авии ибн Абу Суфьяна, избравшего путь политического реализма. Выходец из внутренней Аравии, он, подобно ранним вождям ислама, до конца своих дней мог бы недооценивать значения моря и оставаться привязанным телом и душой к сухопутным пространствам, дающим удобные возможности нападать, преследовать или спастись бегством. Но в 639 году он получает

должность наместника в Сирии, где оказывается в окружении финикийских морских традиций, в краю корабельных роц, опытных моряков и судостроителей. Встречи с последними — здесь это еще не арабы, а жители Сирии или греки, перебежавшие к завоевателям, — общение, которого наместник ищет все настойчивее, дают новое направление его мыслям, быстро зреющим в пытливом уме. Левант, где халифат впервые вышел к Средиземному морю, имел все необходимое для создания сильного вооруженного флота, способного со временем сокрушить византийское превосходство на водных просторах. Когда, таким образом, арабская власть, «ногою твердой став у моря», упрочится, Сирия станет главным звеном, сердцевинной торгового пути, который при участии еще двух арабских провинций — Египта на южном Средиземноморье и Месопотамии на Персидском заливе — свяжет Запад и Восток прочными экономическими узами. Транзитная торговля принесет личное богатство и политическую устойчивость. Так мысль Му'авии, увидев Сирию средоточием этих выгод, естественно пришла к образу будущей державы со столицей в Дамаске.

Конечно, именно себя, а не ближайших сподвижников пророка видит сирийский наместник завтрашним «повелителем правоверных», владыкой молодого, стремительно набирающего силы халифата.

Му'авия нашел более сильное средство для успеха мусульман в борьбе с Византией, нежели это могли сделать мединские халифы с их воззрениями вчерашнего дня. Это средство — создание боевого флота. На первой стадии цели Му'авии и тех, кому он до поры до времени обязан отчетом, совпадают, и Дамаск просит у Медины разрешения готовить морской поход на византийское побережье. «Утомительного плавания не будет, — уверяет Му'авия, — мы слышим здесь лай собак и пение петухов на земле греков». Снова и снова он, как скажет спустя почти три века летописец Табари, «неотвязно просит» Умара. Но преемник пророка сдерживает пыл своего подчиненного: трагическая развязка похода наместника Бахрейна ал-Ала ибн ал-Хадрами на восток (его суда были уничтожены только что покоренными персами) крепко засела в его памяти, он больше не хочет и слышать о морском единоборстве. Представитель халифа в завоеванном Египте полководец Амр ибн ал-Ас подсказывает Умару нужный ответ, показательный для характеристики бедуинских представлений: «На судне люди беспомощны, как черви на щепке, носимой волнами. Те из них, кто не погрузился в воду, погружается в безумие». Смыслом этих глубокомысленных фраз было: не считай себя умнее других, наша сила — на суше. Му'авии пришлось на время смириться: дни переменчивы.

Дни переменчивы. В 644 году халиф Умар пал от ножа, вложенного судьбой в руки некоего перса, и правление перешло к Усману (644 — 656), при котором Амр ибн ал-Ас утратил свое влияние на дела халифата. Эта пора — начало психологического и материального перелома в мусульманской военно-морской истории. Количество поражений, нанесенных арабам в Сирии и Египте с моря, перешло наконец в качество новой государственной концепции, согласно которой лишь морское превосходство могло вывести южные и восточные побережья Средиземного моря из-под ударов греческого флота. В этих условиях новые обращения Дамаска были встречены с большим вниманием и принесли успех целеустремленному наместнику; столица одобрила его мысль о рейде к берегам Византии, было велено приступить к тщательной подготовке похода.

Удача обновляет силы. Му'авия воспрянул духом. По его указу корабельные мастера, кормчие, матросы, весь морской люд Леванта покидают насиженные места — Дамаск, Хомс, Баальбек, Антиохию — и устремляются в портовые города Акку и Тир. Здесь этот пестрый конгломерат — в нем еще мало арабов, но обильно представлены потомки финикийских мореходов, перебежчики из Византии, выходцы со средиземноморских островов и архипелагов — распределен по срочно созданным мастерским, верфям, судоводительским школам. Непосредственным толчком к тому, чтобы ускорить строительство арабского флота, явилась потеря в 645 году только что завоеванной Александрии в Египте: византийский флот, внезапно появившись у

побережья, сокрушительным огнем уничтожил арабские оборонительные линии, после чего высаженный с кораблей десант сравнительно быстро овладел древним городом. Му'авия, а вместе с ним теперь и окончательно прозревшая Медина жаждут реванша. Подстегивать строительство плавучих армад, подстегивать! В руки старательных работников сыплется золото, на плечи нерадивых сыплются удары плетей. Быстрыми шагами идет сирийский стратег к своему звездному часу.

Морская мощь Византии по закону противодействия не только вызвала к жизни военное судостроение арабов, но и дала этому народу купцов и кочевников первые образцы для подражания в этом новом для них деле. Ранние арабские боевые корабли, перестроенные из торговых судов, имели своим прототипом гордость константинопольских флотов — сильные, со стройным корпусом, дромоны, триремы и галеры. На каждом из новопостроенных судов предусматривалось иметь сто гребцов (две смены по 25 человек на борт) и полтораста воинов, снабженных всем необходимым для ближнего боя; задачам дальнего боя несколько позже служил сифон, укрепленный впереди носа корабля с целью метать на вражеские суда «греческий огонь» (горящие фитили). Большая численность экипажа и отряда морских воинов требовала внушительных размеров их «дома на волнах» и сильной парусной оснастки. Военные задачи не позволяли техническим достижениям, даже когда они доходили до значительного уровня, застыть на месте; четыре главных требования боевой тактики — быстроходность, высокая маневренность, неуязвимость и предельно поражающая мощь — двигали технику судостроения все к новым рубежам. «Дармуна», как сперва назывались мусульманские военные корабли (видоизмененное арабами греческое слово «дромон»), по мере того как флот халифата все увереннее выходил на простор Средиземного моря, в преддверии решающих боев уступила место «гурабу». Этот усовершенствованный тип корабля (плавучая крепость) имел уже не 50, а 180 весел и огромную ударную силу. Армады таких чудовищ, внезапно появившись у какого-либо средиземноморского побережья, наводили ужас и сеяли панику в противоборствующем стане, оправдывая свое мрачное название («гураб» означает по-арабски «ворон», последний у бедуинов считался вестником беды).

При чтении источников подчас возникает впечатление, что насколько византийцы были сильны на море, настолько на суше они уступали арабам; но следует учитывать вознесенный на большую высоту принцип материальной заинтересованности каждого сражавшегося мусульманина, придававший воинству халифата острый порыв и множивший его силу. Поэтому, как можно было ожидать, вскоре после падения Александрии из покоренных частей египетской провинции хлынули тысячи людей, которые смыли византийские отряды. Амр ибн ал-Ас вернул этот ключевой порт в лоно магометанского государства, и это было его последним деянием на посту командующего западным фронтом и наместника в Египте. Этот пост, после того как мавр сделал свое дело и был вытолкан на заслуженный отдых, перешел к Абдаллаху ибн Абу Сарху. При этом последнем зарождается египетское военное судостроение, по своему размаху вскоре вышедшее на первое место, хотя напряженная деятельность сирийских верфей продолжала давать все более ощутимые результаты. Потомки древних мореплавателей из долины Нила, впервые в истории человечества совершивших плавание вокруг Африки, — копты, привлеченные к работе на верфях в качестве корабельных мастеров, внесли значительный вклад в новое дело, используя при этом и достижения знаменитой александрийской школы, и опыт службы на византийском флоте. Материалом для строительства судов служил строевой лес из Леванта, высокие технологические свойства которого были оценены еще финикийскими мореходами; взамен Египет отправлял в Сирию парусину и канаты. Три стратегических центра постепенно выкристаллизовываются в юго-восточном, арабском углу Средиземноморья, к ним сходятся все нити морской политики халифата середины VII века: Тир, Акка, Александрия.

Уже в 649 году чрезвычайные усилия по созданию вооруженных морских сил принесли столь значительные плоды, что два новорожденных флота — египетский и сирийский, соединившись, вышли в направлении Кипра и захватили этот богатый остров. Показательно, что корабли Египта вел сам наместник Абдаллах ибн Абу Сарх: этим подчеркивались и большое значение, которое придавали походу новые политики халифата, и то историческое обстоятельство, что эпоха Умара и Амра ибн ал-Аса с ее страхом перед морскими сражениями безвозвратно канула во вчерашний день. Образ арабов на Кипре заставляет подумать о том, что «благородный мавр» Отелло в роли кипрского коменданта — не дитя литературной фантазии, это была реминисценция, опиравшаяся на реальные корни.

Первая удача пробудила в массе арабов смелость, до той поры сникавшую перед лицом сильного врага и незнакомой стихии Средиземного моря. Конечно, полное осознание власти над чужими водами было очень медленным процессом, не соответствующим по темпу той быстроте, с которой в последующее время арабские флоты приобретут господствующее положение на средиземноморской акватории. Разрыв этот станет понятным, если учесть, что флотские экипажи халифата и в значительной степени отряды «морских борцов за веру» (по крайней мере в первое время) набирались из коренных жителей Средиземноморья — сирийцев, коптов, греков, знавших военно-морское дело и перешедших в ислам ради личной безопасности и личного обогащения; сами же арабы, выходцы из многочисленных племен «Каменистой» и «Счастливой», а также «Пустынной» Аравии, лишь постепенно вливаются в состав корабельной obsługi и воинских соединений, действующих; на верхней палубе, своей или чужой. Привлекали их — и это соответствовало политическим соображениям властей — командные должности, воинские и технические. Эти люди упорно учились морскому делу, в результате многие стали опытными капитанами и флотоводцами.

Один из них, Абдаллах ибн Кайс ал-Хариси, начиная с 649 года около пятидесяти раз вел арабские корабли на приморские города Византийской империи. Эти операции проводились с целью захвата сокровищ и пленных, но они предусматривали и решение более общей задачи — последовательного обескровливания грозного противника. Они являлись пробой сил перед решительными сражениями, час которых приближался. Тактика внезапных набегов, оплодотворенная принципом материальной заинтересованности, даже самый факт выхода в море все новых и новых кораблей с верфей Сирии и Египта, как и рассчитывали мусульманские политики, прежде всего Му'авия в Дамаске, действительно вносили смятение в стан врага. Естественным результатом явилась первая, столь долгожданная победа арабских флотов над византийским; это произошло в 653 году на рейде Александрии. Хотя Византия и после 653 года продолжала оставаться мощной морской державой, после александрийского триумфа военные корабли халифата становятся достойными соперниками константинопольских армад, тем самым перечеркнув единовластие последних на акваториях Средиземноморья. У тех и других победы сменяются поражениями, горечь последних растворяется в опьянении от новых побед — таков естественный ход событий в жизни каждого явления или отдельного человека, если они что-то делают и чего-то стоят.

Опьяненные первыми успехами — к их числу относится и овладение Родосом сразу после памятного 653 года, — арабы, последовательно двигаясь на запад, устремляются в направлении Крита. Здесь их ждет неудача: одна часть судов, попав под византийский огонь, ушла в пучину, другая стала добычей неприятеля; с третьей, сумевшей бежать с поля боя, благодаря попутному ветру и напряженной работе сотен гребцов, едва унес ноги адмирал Му'авия ибн Худайдж, тезка дамаского наместника. Потрясенные поражением воины пророка подсчитывают урон и наличные силы, они жаждут реванша. Двести боевых кораблей одного только Египта, выстоявших недавно в кровопролитной «битве мачт» у александрийского побережья, — большая сила, счастливый резерв. Громадный флот мчится уже к самому центру Средиземного моря, в

Сицилию. Судьба встречает здесь мусульман бледной улыбкой: они стяжают богатую добычу, то же будет и спустя полтора десятилетия, в 669 году, при втором нападении, но острова им не взять. Для осуществления этой последней цели аравийским завоевателям понадобится в IX веке, когда их военно-морское могущество вступит в зенит, семьдесят пять лет морской и сухопутной осады.

Была в головах мусульманских стратегов давняя, неотвязная мысль — приступом с моря и суши покорить Константинополь, сердце Византии. Выполнение столь серьезной задачи требовало основательной подготовки, дальнейшего наращивания боевой силы. В 674 году к уже действовавшим верфям прибавилась новая — на нильском острове Равда. Располагаясь на внутренних водах, она была менее уязвимой в военной обстановке, чем ранее созданные верфи. Используя сооруженные корабли, сын Му'авии ибн Абу Суфьяна (ставшего наконец халифом и перенесшего столицу из Медины в Дамаск) в 674 г. во главе сирийской эскадры осадил византийскую твердыню. У этого похода имелась предыстория — не очень длинная, но обострившая в арабах жажду овладеть городом на Босфоре. Десятилетием ранее, в 664 году, флот под командованием Бусра ибн Арта, поддержанный сухопутными отрядами, осадил Смирну и Константинополь, однако через год, по неясным причинам, последовал приказ об отступлении; по-видимому, это продвижение на дальний север было а лишь разведывательной операцией. Прошло три года, и новая армия, возглавленная уже сыном халифа Язидом ибн Му'авией, повторила путь первой экспедиции. Мощная поддержка флота позволила нападавшим высадиться на европейский берег византийской столицы; но взошедший эти дни на престол император Константин IV Погонат смог ознаменовать начало своего царствования решительным ударом, который отбросил наступавших далеко прочь.

Известие об этом разожгло новый пыл в Дамаске — обратим внимание на то, что движение на Константинополь начинается после прихода Му'авии к власти в 661 году, следовательно, прежде всего сам халиф был заинтересован в успехе своего начинания. По его приказу стягивают дополнительные силы и средства, и в 672 году арабы устанавливают господство над Смирной, захватывают побережья Киликии и Ликии; военные корабли халифата вторгаются в Мраморное море, овладевают полуостровом Кизик и, установив блокаду византийской столицы на ближних и дальних акваториях, приступают к планомерной долговременной осаде города.

Укрепленные стены Константинополя сами по себе представили серьезное препятствие для мусульманских полчищ. Но главным орудием обороны византийцев явился «греческий огонь», открытый творческой мыслью изобретателя Каллиника; в результате деревянные корпуса боевых кораблей, пропитанные смолой, вспыхивали один за другим, неукротимость пламени сеяла ужас в стане пришельцев. В 678 году арабы отступили, страшная буря на море у Памфилии довершила разгром их некогда грозного флота. Теперь уже надолго в халифате блекнет мечта о покорении стольного града императоров, у стен которого принесено так много бесполезных жертв и развеяна вера во всемогущество арабского оружия; в настроениях выходцев из пустыни, составляющих значительную часть войска, начинает проглядывать суеверный страх. Понадобится четыре десятилетия, прежде чем они отважатся на новую попытку: в 717 году тысяча восьмисот кораблей сирийского и египетского флотов устремились к Босфору и во взаимодействии с громадной сухопутной армией осадили ненавистную столицу. Огненный смерч «греческого огня», обрушивавшийся со стен города, и суровая зима, нарушившая доставку продовольствия мусульманам, сравнительно быстро на этот раз решили судьбу поединка: в августе 718 года, в преддверии новой зимы, арабы навсегда уходят от стен византийской твердыни.

Теперь они убеждаются в исключительном значении для них тактики внезапных набегов, принесшей немало успехов до печальной эпопеи константинопольских осад. Успеху такой тактики способствовали значительные тыловые базы: помимо Сирии,

связанной с Египтом в единый кулак, сюда входит уже Карфаген, завоеванный арабами в 696 г. Наконец, важным тактическим средством стал быстроходный вооруженный флот. Одновременно с захваченным арабами имуществом и с толпами пленных, увезенных мусульманскими рыцарями наживы, византийская империя теряла веру в свое будущее, что ослабляет ее боеспособность. Наоборот, арабы вместе с поступавшими в их руки богатствами приобретали все большую уверенность в своей силе. Это особенно поддерживало среди них и фанатиков, и корыстолюбцев. В седьмом и трех последующих столетиях разбой был освящен религиозным вероучением.

Мусульманские флоты, нанеся многочисленные раны средиземноморскому подбрюшью Европы, вместе с тем приобщили ее к высшим достижениям арабской культуры, вдохновившим не один чуткий ум на создание новых сокровищ духа. В системе этих достижений четко выделяются, с одной стороны, творческие переработки античного наследия, с другой — образцы, возникшие в процессе общения со странами Востока за пределами Аравии, с третьей — самобытная поэзия, с четвертой — знания в области океанского судоходства. Последнее можно убедительно доказать на примере экспедиций Колумба и Васко да Гамы, Магеллана и даже Кука, которым, например, косой парус, усовершенствованный арабскими мореходами раннего средневековья, позволил двигаться против ветра, беря нарастающий разбег.

В начале VIII века воины халифата овладели всей Северной Африкой, в 711 году вторглись в Испанию, где, не встретив слишком сильного сопротивления, стали оседать, создав, таким образом, одну из важнейших тыловых баз для операций флота. Отсюда арабо-берберская лавина бедуинов двинулась во Францию, но была остановлена рыцарями Карла Мартелла, который в сотую годовщину смерти мекканского пророка навсегда закрыл перед его воинственными последователями дверь в Северную Европу; как и 718 год у стен Константинополя, 732 год под Пуатье нанес тяжелый удар мусульманской экспансии, указав ей непереступимые пределы.

Еще при одном из ближайших преемников отца арабского военного мореплавания Му'авии, халифа Абдалмалике (685—705), список давно действовавших верфей пополнила новая — в Тунисе. Папирусы из Египта, написанные незадолго до 719 года и собранные в коллекции неумолимого русского исследователя истории культуры Н. П. Лихачева, содержат живой материал о древних арабских верфях, который доносит до нас аромат эпохи. Документы, о которых идет речь, представляют собой письма египетского правителя, знаменитого в свое время Курры ибн Шарика, управляющему городом Коме-Афродито, греку Василию. «Постоянна нужда наша в плотниках и конопатчиках для содержания в исправности карабов, акатов и дромонгов», — с тревогой отмечает арабский вельможа, озабоченный, как бы мы сказали сейчас, вопросами налаживания текущего ремонта боевых единиц, три указываемых типа которых строились по образцу византийских оригиналов. Василию предписывается произвести в среде местных жителей набор юношей в ремесленную школу, по окончании которой, как пишет он, «распорядись, чтобы половина их была поставлена строить и конопатить корабли...». «Далее, — продолжает Курра ибн Шарик, — обяжи население твоего округа посадить много деревьев: акаций и других». Это уже забота о сырье: в качестве материала для судостроения акация использовалась в том же Египте еще при фараонах. Любопытна деталь, проскальзывающая в одном из писем: «...получив сие, немедленно в то же мгновение вышли требуемые с твоего округа корабельные гвозди». Уже не в летописи политических событий, а на будничном материале можно видеть, как издавна готовились арабы к морским поединкам.

Общий перечень дел арабского флота на Средиземном море — то объединенного для проведения крупных операций, то (при выполнении менее значительных задач) распадавшегося на региональные соединения — говорит нам о том, в какой последовательности шли походы, и передает нам жаркое дыхание тех беспокойных столетий:

740 год — начинаются постоянные нападения на Сицилию и Сардинию из Северной Африки, а также Испании.

791 год — успешное морское сражение с византийскими силами, пытающимися вернуть Кипр.

806 год — восстание на Кипре. Арабские корабли высаживают многочисленный десант, опустошивший остров и захвативший 16 тысяч пленных.

Первые набеги на Корсику.

812 год — начинаются набеги на Ниццу и Чивитавеккью.

818 год — арабы из Кордовы, после неудачного выступления против эмира Хакама I (796—822) изгнанные из Испании, переправляются в Африку и овладевают Александрией.

825 год — захват острова Крит. Командующий силами вторжения ал-Баллутти сжигает свой флот, чтобы этим предотвратить возможное дезертирство и обеспечить колонизацию острова арабами. Пришельцы основывают город ал-Хандак — нынешнюю Кандию.

827 год — арабы из Кайрувана (11 тысяч на 85 кораблях — в среднем по 130 человек на корабле) высаживаются в Сицилии. Трудные бои и голод вызывают мятеж в их стане. Командующий Асад ибн ал-Фурат грозит последовать примеру ал-Баллутти, чтобы пресечь возможность бегства воинов с негостеприимного острова. Своевременное прибытие подкреплений из Испании разряжает напряженную обстановку.

831 год — арабы захватывают Палермо.

838 год — заключив союз с Неаполем и опираясь на первые базы, созданные в Сицилии, арабский флот нападает на южное побережье Италии и Марсель.

841 год — дважды сокрушив сопротивление византийского флота, арабы захватывают Бари и Тарент (Таранто). Под ударом оказываются Апулия, Калабрия, Венеция и союзный Неаполь.

846, 849 годы — набеги на Остию и Гаэту. Войдя в устье Тибра, арабские корабли проникают к Риму. Повторение константинопольской неудачи. Уцелевшие остатки грозного флота спасаются бегством в открытое море. Пленные мусульманские моряки возводят ватиканский дворец.

853, 854 годы — успешные операции византийских военно-морских сил против побережья Египта. После этого, потерпев сильный урон, арабы приступают к созданию специально оборонительного флота. Его задача — обеспечивать боевое прикрытие тыла, на который опираются эскадры наступления вторжения. Напряженная работа верфей, которая находится в центре внимания политиков халифата, приносит весомые плоды: наступательные силы, имея защищенные базы, расширяют район боевых действий.

865 год — 36 арабских кораблей устанавливают контроль над рядом богатых городов Далмации.

869 год — захват Мальты.

872 год — в трюмах арабских кораблей — сокровища и пленные с островов Эгейского моря. Родина мусических искусств, ристалище талантов Сафо и Алкея; Лесбос не смог противопоставить азиатским «борцам за веру» ничего равносильного — дух беспомощен против железа и огня.

880 год — очередной жертвой становится Пелопоннес.

882—916 годы — деятельность арабской военно-торговой колонии в Италии, на берегу р. Гарильяно. В факте ее создания, по мысли правителя Гаэты, желавшего спасти свои владения от притязаний папы Иоанна VIII, отражено большое влияние арабов на Апеннингах: почти безраздельные хозяева Средиземного моря нередко привлекаются к участию во внутриитальянских дипломатических комбинациях, подчас выступают в роли гаранта политического статус-кво отдельных государств. Удачные морские экспедиции наращивают силу арабской колонии, о которой идет речь; она угрожает независимости средней Италии. Пресечь ее существование удастся лишь

объединенными усилиями Византии, Беневента, Капуи, Салерно, Сполето и бывших друзей — Неаполя и Гаэты.

902 год — падение Таормины. Отныне вся Сицилия безраздельно принадлежит мусульманам, которые, таким образом, расширяют свой плацдарм на Средиземном море, продвигая его к северу.

904 год — высадка аббасидского десанта у Дамьетты, сыгравшая решающую роль в лишении династии Тулунидов власти над Сирией и Египтом.

Сирийский флот под командованием византийского отступника, перешедшего в ислам, Льва Триполитаника штурмом захватывает богатые города восточного Средиземноморья — Атталию и Фессалонику; кроме несметных сокровищ арабы везут лишь из одной Фессалоники 22 тысячи пленных.

906 год — византийские морские силы во главе с Имерием одерживают верх над арабским флотом в Эгейском море.

911 год — боевые соединения сирийского флота общей численностью в триста кораблей, ведомые Львом Триполитаником, наносят поражение силам Имерия у острова Самос.

913 год — основатель династии Фатимидов Махди Абу Мухаммад Убайдаллах (909—934) снаряжает и отправляет (наряду с армией) боевые корабли для завоевания Барки и Египта.

914 год — арабский правитель Сицилии Ибн Курхуб посылает к берегам Африки крупные военно-морские силы, которые, сломив сопротивление фатимидского оборонительного флота, увозят богатую добычу.

916 год — Ибн Курхуб выдан и казнен. Фатимиды устанавливают свою власть над Сицилией и оттуда совершают постоянные набеги на итальянское побережье.

918 год — фатимидский флот захватывает Реджо-ди-Калабриа.

920 год — по договору с императором Константином Багрянородным он подавляет антивизантийское восстание в южной Италии.

922 год — военные корабли Фатимидов снова вторгаются в Калабрию и захватывают Сент-Агату.

Сирийские «гурабы», предводительствуемые Львом Триполитаником, потоплены византийцами у острова Лемнос.

925 год — фатимидские корабли, базирующиеся в Сицилии, захватывают Орль в Апулии.

928 год — соединившись с африканскими частями флота, они атакуют Неаполь и Салерно.

934—935 годы — африкано-сицилийский флот Фатимидов нападает на Геную, Корсику и Сардинию, устанавливает контроль над Лигурийским и Тирренским морями.

953 — 975 годы — правление фатимидского халифа ал-Му'изза, при котором было построено более шестисот боевых кораблей наступательного и оборонного (береговая охрана) предназначения.

956—957 годы — не довольствуясь набегами на христианские владения, корабли Фатимидов, приписанные к сицилийским гаваням, нападают на главный порт арабской Испании Альмерию, откуда возвращаются с обильной добычей.

Испанский (кордовский) халиф Абдаррахман III (912 — 961) высаживает карательный десант в Сусе.

961 год — византийцы во главе с Никифором Фокой, будущим императором, отбирают у арабов Крит.

965 год — византийский флот отвоевывает у арабов Кипр.

1071 год — норманны вытесняют арабов из Сицилии.

1098 год — беда не приходит одна: следом за Критом, Кипром и Сицилией арабы теряют Мальту.

1148 год — потеряна морская столица фатимидской династии Махдия. Вырван

последний корень арабской агрессии против Южной Европы.

Время военно-морского могущества трех мусульманских халифатов — восточного (аббасидского), в большей мере североафриканского (фатимидского) и западного (испанских Омайядов) — было долгим, и медленно приближался закат. Объясняется эта жизнеспособность прежде всего продуманной организацией дела на флоте; в сочетании с последовательным расширением сети тыловых баз и высокой производительностью верфей при хорошем качестве спускаемых на воду кораблей морская политика в халифатах, четкое соблюдение кодекса внутрифлотских установлений имели решающее значение для успехов арабского оружия на Средиземном море.

Некоторые данные о порядках на фатимидском флоте, которыми располагает наука, позволяют составить представление и о других соединениях арабских сил в средиземноморской акватории; таких соединений кроме северо-африканского, включавшего в свой состав с 916 года и боевые корабли Сицилии, было четыре: критский, сирийский, египетский, испанский (кордовского халифата) флоты, одинаковой ответственностью за исход морских сражений взаимодействовали на каждом корабле и во всей плавучей армии две равноправные половины: моряки-профессионалы и «борцы за веру», воины. Соответственно этому существовали должности «командующего флотом» и «предводителя», т. е. главнокомандующего военно-морскими силами, разделение это повторялось и на каждой боевой единице. Первый специально отвечал за навигационную часть похода — за работу команд, состояние приборов, оснастки и корпуса, проводку по курсу, маневренность, второй — за вооружение и боевые качества воинских отрядов. Численность корпуса морских офицеров, непосредственно руководивших операциями, при последних Фатимидах доходила до пяти тысяч. Эти люди получали за службу дифференцированное денежное вознаграждение и земельные участки. В низу этой лестницы помещались отряды воинов и флотские экипажи, все те, на кого падало бремя наибольших тягот и опасностей. Состав экипажей был разделен между старшинами, число которых колебалось в зависимости от количества действующих кораблей; в среднем их насчитывалось двадцать. Так как фатимидский флот никогда не имел менее ста боевых единиц (обычное соотношение: 80 галер—10 судов с абордажными площадками —10 грузовых транспортов), старшина — им должен был быть умный и расторопный человек — приходился на пять команд. Каждое из этих лиц младшего командного состава имело поименные списки вверенных ему непосредственному попечению моряков; по этим документам бывалые морские волки — остроокие, с хриплыми голосами и натруженными руками — созывались из египетских городов, где они проживали, в старую гавань молодой столицы Каира — Макс для отправки в очередной поход, быть может последний в жизни каждого. Здесь в присутствии главного министра и высших чинов морского ведомства сам халиф выдавал жалованье всем экипажам, затем проводился генеральный смотр, и грозные корабли медленно отплывали на север; древние воды Нила влекли их к средиземноморской арене, к новым победам и поражениям. По возвращении из плавания уцелевшим кораблям и людям устраивался новый смотр.

Такая черта, как выдача флотскому составу жалованья главой государства, конечно, весьма показательна. Канули в Лету времена Умара с их бедуинской психологией, столь часто и решительно влиявшей на политику зреющей мусульманской державы; противоборство мединского халифа и его дамасского наместника стало достоянием истории. Теперь, когда обладание флотом принесло арабам столько побед, столько сокровищ, так укрепило их веру в себя, трудная и опасная служба на кораблях вознесена была на пьедестал всеобщего почитания, плавучие армады сделались гордостью каждого из обособившихся мусульманских государств Средиземноморья. При этом следует помнить, что, согласно религиозным канонам, участники сражений с «неверными» получали четыре пятых захваченной добычи, халифу же поступали только

оружие и пленники. «Служащие во флоте,— говорит В. Р. Розен в «Императоре Василии Болгаробойце», следуя показанию историка ал-Макризи (1364— 1442),— пользовались почетом и уважением. Всякий желал считаться в их числе и всеми мерами старался быть зачисленным во флот». «Службой на флоте дорожили, для зачисления во флот пускали в ход все пружины»,— продолжал он в той же книге, исходя из сообщений своего автора.

Всеобщая тяга на корабли позволила сделать плавание с военными целями добровольным и предъявить более высокие требования к добывающимся зачисления. «Во флот не принимался ни один тупой или неопытный в военном деле человек»,— отмечает Розен вслед за Макризи. Итак, материальная заинтересованность каждого мусульманина — простейшая и главная причина успехов арабского оружия на море. Но разве на суше было иначе? Нет, однако положение на морском театре военных действий имело свою особенность — противная сторона, Византийская держава, недостаточно продуманной политикой на акватории Средиземного моря как бы сама способствовала победам вражеских флотов: добыча, попавшая в руки византийских моряков, шла императору, а население приморских областей облагалось разорительным налогом («подымной податью») на содержание кораблей. «В... государствах, владеющих морским берегом, степень заботливости о флоте (военном и торговом) в большинстве случаев может служить мерилем государственной мудрости правителей»,— роняет В. Р. Розен в «Болгаробойце». Положение на византийском флоте оттеняло преимущества службы в арабских военно-морских силах, и, вероятно, далеко не единичными были случаи, когда в состав мусульманских флотских экипажей и морских отрядов вливались перебежчики из неприятельского стана и начинали на новой почве свою вторую жизнь. В этой связи кроме знаменитого Льва Триполитаника среди высшего командного состава, генералитета мусульманских флотов, следует, быть может, назвать вольноотпущенника Язамана, прославленного флотоводца, действовавшего в конце IX века,— его имя и общественное положение склоняют к мысли об иноземном происхождении этого человека. Рядовые пришельцы из неарабского мира, конечно, остались безвестными.

«Мы привыкли причислять магометанскую империю к Востоку,— читаем у английского исследователя Т. Эрнолда.— Но если вспомнить, что она простиралась до Атлантического океана, побережий Марокко и Португалии, вдоль всей Северной Африки и Египта, включала в себя Палестину, Сирию и, если следовать дальше на восток, Месопотамию, мы получим территорию, которая уже однажды составляла часть Римской провинции, и нам станет ясно, что эта новая империя была средиземноморской силой».

Столь важный вывод неожиданно подтверждается странным обстоятельством, отмеченным во многих источниках: несмотря на вражду между государственными новообразованиями, возникшими уже в первые века ислама на развалинах некогда единой мусульманской державы, посточный халифат проявлял живой интерес к деятельности арабских флотов Испании и Северной Африки, всячески поощряя их завоевательные походы. Все неестественное естественно, и трогательное поведение врага перестает быть странным, если учесть, что действия арабских кораблей на Средиземном море отвлекали Византию от давления на сирийские пограничные линии. Благодаря морскому могуществу африканского и пиренейского халифатов эти линии, находившиеся на переднем крае нескончаемых арабо-византийских войн, смогли просуществовать около полутора столетий — с 786 по 926 год.

Но пробил исторический час, последовательное расширение государства преемников пророка, направлявшееся из Медины, затем из Дамаска и, наконец, из Багдада, удлинявшее сеть опорных баз флота, привело к распаду скоротечного единства и распрям, ослабившим все обособившиеся единовременные части бывшего халифата. Развитие центробежных устремлений сыграло драматическую роль для арабского военного мореплавания — оно пало под натиском более устойчивых сторонних сил, недостаточно поддержанное изнутри.

## ХОЖЕНИЯ ЗА ТРИДЕВЯТЬ МОРЕЙ

...В эту лунную ночь из Багдада  
Уплывал я в чужие края.

*В. Васильев (стих. «Синдбад»),  
журн. «Восток», кн. 3, М.—Питрг., 1923)*

Теперь мы переносимся к Индийскому океану. Обширные водные пространства, омывающие берега уже самой Аравии, а не завоеванных ею земель, имеют особое значение в истории арабского судоходства: здесь оно сделало свои первые шаги, выработало приемы и средства для осуществления дальних плаваний; здесь было заложено все то, что составляет содержание арабского вклада в западную навигацию. Торговое мореплавание на индоокеанской акватории в условиях мира позволило на данном историческом примере утвердить вывод, что мир не только древнее, но и целесообразнее войны. Не следует, конечно, думать, что под небом восточных морей была разлита сплошная благодать — так считать было бы столь же неосторожно, как и не замечать купеческих флотилий, осуществлявших торговые операции на Средиземном море, охваченном пламенем сражений; пиратство в Красном и Аравийском морях, Персидском и Бенгальском заливах переходило из века в век, стычки между флотами империй Востока тоже не могут быть убраны за кулисы открывающейся нам сцены. Однако, пока мы не переступаем границ позднего средневековья, можно назвать Средиземноморский бассейн морем войны, а Индийский океан — морем мира.

Еще задолго до новой эры утлые суда из аравийского «морского придатка» Вавилонии направляются в далекий Малабар за строительным лесом и, следуя каботажными маршрутами, после долгого и опасного пути доставляют высокоценные стволы к северному побережью Персидского залива. То, что Индийский океан — море мира, подтверждается и в более позднее время, когда расцветают, набирая все большую силу, торговые связи сабейского царства с той же Индией и со странами Индоокеанской Африки. Мир на необозримых водах, омывающих южные побережья Азии, уже в непосредственно предъисламские века способствовал возвышению арабских купеческих колоний, одна за другой возникавших на восточноафриканском берегу, на Сокотре, на линии от Гуджарата до Цейлона (Шри-Ланка), включая Лаккадивский и Мальдивский архипелаги, у древних причалов Индонезии и Малакки. Сам Аравийский полуостров исстари имел то, что было порождено деятельностью этих колоний, — стоянки торгового флота, судоремонтные мастерские, судостроительные верфи в Адене, ал-Мудже (Мохе), Хисн ал-Гурабе, Маскате. Международная морская торговля (в основном транзитная) сделала южноаравийских купцов «богатейшими людьми в мире», как отзывается о них Агатархид, географ из Александрии, около 110 года до н. э.; это определение раскрывается в афористически звучащих словах писателя Плиния (23—79): «...арабы живут тем, что дают их моря».

И в пору халифата мирное экономическое проникновение арабов на восточноафриканское побережье, средний и дальний Восток принесло гораздо более прочные результаты, нежели те, которые могло бы дать насильственное завоевание. История показала, что громадная — от Испании до Индии — держава преемников Мухаммада, созданная силой оружия, постепенно распалась под влиянием центробежных стремлений, и сама столица тогдашнего полумира пала к ногам чужеземных солдат. Наступление арабских флотов на средиземноморской акватории привело к блистательным, но скоротечным успехам. Четыре вооруженных морских похода из Бахрейна в Персидском заливе на восток, осуществленные в 636 — 641 годах, завершились напрасными жертвами и разочарованием; тогда-то халиф Умар и дал себе слово забыть о море. Но торговое судоходство от берегов Аравии и к ним, опираясь на давние связи, естественно, стало важной частью экономической жизни восточных стран, их сложившихся товарных взаимоотношений. Плавание купеческих судов открывало перед

арабами все новые рынки для сбыта разнообразных товаров и все новые предметы обмена; политические события, потрясения в отдельных районах мусульманского мира и за его пределами, как правило, мало влияли на размеренное течение международной торговой жизни — она шла своим чередом. Ложь, вероломство, подлость; несмываемый позор истории — работорговля; все низменные пороки, заложенные в природе классического купца, — все это, конечно, было, и все это лишает описываемую сейчас область человеческих взаимоотношений права на безупречную характеристику — но мы говорим здесь о самом явлении, а не о его родимых пятнах.

Итак, насколько резко победа ислама изменила положение аравийской державы на средиземноморской акватории, настолько в Индийском океане торжество магометанства не ознаменовалось качественными переменами; связи арабских купцов с иноземными сложились уже слишком давно, и самые убежденные ревнители новой религии, даже наиболее фанатичные из них, отнюдь не желали ради идейных новшеств поступаться прозаическими материальными интересами, нарушать установившийся ход вещей. Скорее можно говорить о количественных изменениях, о поступательном росте числа участников торговых сделок и об увеличении общего оборота. Вызывалось это, во-первых, тем, что завоевание бедуинскими армиями новых стран значительно расширило гильдию негоциантов и ассортимент предлагаемых заморью товаров; во-вторых, появился новый слой арабского купечества — инакомыслящие, бежавшие от религиозных преследований в халифате за рубежи державы, осевшие в торговых городах немусульманского Востока и занявшиеся торговлей «колониальными», как позже говорилось, товарами. Все это влило свежую кровь в старый организм, на древних корнях поднялась новая поросль. Естественно, расширилась и сеть морских маршрутов, потребовавшая от капитанов накопления дополнительных знаний; для взаимопомощи на дальних и тревожных дорогах суда начинают нередко идти флотилиями; можно предположить, что они избирали кильватерный строй, следуя за флагманом, где находился наиболее опытный и авторитетный знаток моря.

Состав перевозимых товаров убеждает в том, что в пору халифата индоокеанская торговля арабов испытывала прежде всего количественное наращивание. Древнейшая статья ввоза — строительный и корабельный лес, который поставляла Западная Индия, — в полной мере сохранила свое место в номенклатуре предметов обмена, ибо при том, что ливанские стволы ценились высоко и деятельно использовались в судостроении, тиковое дерево с Малабарского побережья Индии в силу особых технологических свойств не знало соперников: построенный из него корпус корабля при условии постоянного пребывания в воде мог служить двести лет. Использование такого материала, конечно, имело смысл и при постройке зданий во влажной обводненной местности, и эту мысль подкрепляют известия средневековых авторов о том, что в одном из крупнейших портов халифата, Сирафе в Персидском заливе, возвышались многоэтажные дома из индийского тика; проживали в них, как правило, потомственные мореходы — старые капитаны, удалившиеся на покой, их дети и внуки.

Ладан из благовонных рощ южной Аравии, давший имя старому караванному пути вдоль восточного берега Красного моря, и золото из Софалы в Индоокеанской Африке замыкают пережившую множество царств и бессмертных правителей триаду самых ранних статей международного обмена Востока. Дальнейший перечень введет в наше изложение большой ряд новых географических названий, и это позволит представить картину движения товаров с достаточной степенью подробности.

Восточноаравийские воды таили столь замечательную и нескудеющую сокровищницу, как жемчужные ловли Бахрейна. Промысел здесь, весьма развитый, существовал исстари, но и в XV веке, по сообщению уроженца недалекого Джульфара, знаменитого мореплавателя Ахмада ибн Маджида, включившего Бахрейн в десятку «великих», т. е. важнейших для арабской торговли островов Индийского океана, в районе ловель скапливалось до тысячи кораблей, пришедших за жемчугом. Побережья

архипелага были усеяны поселениями, в которых жили моряки и ныряльщики. Первые имели свои суда или работали на чужих, вторые занимали самую нижнюю ступень общественной лестницы; вынужденные нырять с открытыми глазами, нещадно обчитываемые купцами и перекупщиками, жившие впроголодь, они рано старились и слепли, уступая место новым поколениям обреченных. Бахрейнский жемчуг ценился высоко, арабы очень дорожили этой национальной статьёй дохода. Другой район ловель — у берегов Цейлона — тоже давал первосортную и обильную добычу, однако, во-первых, большая удаленность и, во-вторых, иноземное соперничество ставили в заморской торговле халифата сказочно богатый остров на второе место.

Вообще же по количеству статей вывоза Цейлон в международных обменных связях в Индийском океане во все века не имел равных. Кроме жемчуга и золота арабские суда доставляли оттуда серебро, олово, рубины, топазы, сапфиры, алмазы, изумруды, яхонты, слоновую кость, панцири черепах, бамбук, алоэ, лекарственные травы, кокосовые орехи, перец, мускус, корицу, шелк и чай. Лишь по отдельным предметам этого списка сказочная земля имела соперников: о золоте и жемчуге уже говорилось, а оловом славился еще Сиам (нынешний Таиланд), серебром — Нубия (Судан), рубинами — Бадахшан в Средней Азии, слоновой костью — Сомали, алоэ — остров Сокотра. Некоторых драгоценных камней не было и на Цейлоне. Их привозили из разных мест. Так, из Нишапура (Иран) шла бирюза, из Маваран-нахра — яшма, с африканского побережья Средиземного моря (Магриба) — горный хрусталь, из Абиссинии (нынешней Эфиопии) — оникс и малахит, из Хадрамаута — белый мрамор, из Хорасана (Средняя Азия) — гранатовый камень, из Нубии — наждак.

На исходе первого десятилетия после смерти основателя ислама, когда армии бедуинов хлынули в нильскую долину, указом второго преемника пророка — Умара был восстановлен канал от Нила в Красное море, строительство и поддержание которого в древности связано с именами фараонов Сети (1326 год до н. э.) и Нехо (611—595), персидского царя Дария (521—486), эпигонов из династии Птолемеев (323—30) и римского императора Траяна (98—117). По этому кратчайшему пути караваны судов перевозили египетскую пшеницу в Аравию, раскинувшуюся бесплодными степями и пустынями между трех морей. Другой житницей позже стал район Хурмуза на иранском берегу Персидского залива. Кроме пшеницы оттуда отправляли рожь и рис, вино, соль, киноварь, индиго. Особой статьёй вывоза были верховые лошади; одного из таких мускулистых красавцев с атласной шерстью здесь (в Гурмызе) купил на исходе 60-х годов XV века русский купец из Твери Афанасий Никитин; затем он свел его на местное судно — «таву», под парусами которой добрался до побережья «Индийския земли».

Упоминание о парусах переносит нашу мысль к поставщикам тканей. Ткацкое производство было развито в ряде мест — среди пунктов, откуда его изделия поступали на рынок, исторические источники называют столь удаленные друг от друга географические точки, как Убуллу и Сираф на Персидском заливе, с одной стороны, Йемен — с другой, северную Индию и малабарский порт Каликут — с третьей; из североиндийских областей шел и хлопок-сырец. К этому списку, естественно, должны быть присоединены китайские земли с их древней статьёй вывоза — шелком; наряду с фарфором и мускусом товар этот занимал весомое место в международной торговле Китая. Среди перечисленных местностей не следует забывать о сравнительно менее знаменитом Занзибаре на подходе к Восточной Африке с его шелковыми и хлопчатобумажными тканями, а также о Египте, вывозившем кроме всего прочего лен, папирус и бумагу.

Коснувшись корабельной парусной оснастки, уместно сказать о введении металлического крепления на арабских судах индоокеанских линий. Это крепление ввел наместник Ирака при первых Омейядах Хаджадж ибн Юсуф в конце VII века. До этого суда арабов, плававшие по Индийскому океану, сшивались пальмовыми или тростниковыми волокнами или же бамбуковыми гвоздями. Объяснение этому надо искать

в относительной дешевизне древесины, в простоте приемов, бывших в ходу при их обработке, тогда как добыча железной руды иковка гвоздей из металла требовали больших затрат. Судовладельцу, кем бы он ни был — купцом ли, разбогатевшим на заморской торговле, моряком ли, вышедшим из низов и едва начавшим выбиваться в люди, всякие дополнительные расходы были ни к чему — его интересовала прежде всего прибыль. Естественно, что нововведение сурового, по отзыву летописцев, наместника не слишком привилось, он же, обладавший большой силой на сухопутье, не имел достаточных средств, чтобы заставить морских странников уважать его предписания. Поэтому и через много столетий после него европейские путешественники, прежде всего Марко Поло, видели в разных гаванях Индийского океана арабские суда, сшитые растительными нитями. Отсюда можно предполагать, что в халифате ввоз легкого судостроительного материала всегда занимал более или менее заметное место в торговле. Действительно, исторические источники называют многие острова между Африкой и Малаккой, прежде всего Мальдивский и Лаккадивский архипелаги, в качестве поставщиков кокосовой пальмы, стволы которой, а в особенности волокно, высоко ценились на верфях Западной Азии.

Верфи, обслуживавшие индоокеанское судоходство, располагались преимущественно по южному и восточному побережью Аравии, главным образом в Омане, где Маскат был центром кораблестроения. В сравнении с другими пунктами, даже с Аденом, Хисн ал-Гурабом и ал-Муджей, где судостроительный промысел широко развивался с древности, производство в Маскате достигло такого размаха, что отсюда готовые суда, приобретенные разноплеменными покупателями, расходились по всему Востоку. Столь показательный образец переработки сырья чужеземного происхождения, говорящий об уже довольно высокой ступени развития экономических сил и, заставляет вспомнить о другом подобном случае, тоже небезынтересном для нас, тем более что здесь в единый процесс было вовлечено большее число участников: речь идет об индийской стали. Арабы, в больших количествах вывозя из Африки железную руду, переправляли ее не к себе на родину, а в Индию. Из нее здесь выплавлялась высококачественная сталь, поступавшая уже в пределы халифата, к ремесленникам Аравии и Сирии. Искусные мастера выковывали из отливавших матовым блеском листов и слитков знаменитые йеменские мечи и кольчуги, дамасские клинки и предметы мирного быта, которые широко вывозились на внешний рынок. Арабский потребитель высоко ценил индийскую сталь, которую называли «Алхинд» — Индия.

Высокий для своего времени уровень ремесленного дела в халифате породил еще одну полнокровную статью арабского ввоза. Известно, что мастерские в городах древнего Двуречья продлили свой тленный исторический час, оставив на удивление поздним векам образцы тонкой художественной обработки заготовок из розового, эбенового, сандалового дерева. С падением вавилонской державы и последующими переменами в судьбах народов Переднего Востока эта самобытная отрасль городского труда значительно сникла, и более или менее крутое ее возрождение начинается с расширением международных морских связей в пору государства халифов. Полного замирания, конечно, никогда не было — природа человеческая упорна в поисках средств существования и в стремлении к прекрасному; если обратиться к живой исторической картине, то можно видеть, что, например, высокое развитие персидского мореплавания при Сасанидах, обеспечивающее бесперебойную доставку разнообразного заморского сырья, само по себе создавало благоприятные условия для процветания ремесел. Держава халифов поглотила Персию и ряд столь же высоко развитых стран; судьба побежденных книжников оказалась в руках полуграмотных победителей — но торжествующие кочевники не желали убивать курицу, несущую золотые яйца: от крайнего запада Европы до крайнего востока Средней Азии рядом с призывами муэдзинов по-прежнему разносился дробный перестук молотков из кустарных лавок; расширение морских связей давало древним занятиям все новый и новый импульс. В мусульманское время ценные

сорта дерева — сандал, эбеновое и розовое — привозились уже не только с Малабарского берега Индии, как много столетий назад, но также из Индонезии и Сомали.

Смолистое вещество, испускаемое кашалотами,— знаменитая амбра — (от арабского «анбар») издавна привлекало к себе внимание восточных парфюмеров. Амбра широко поступала на рынки халифата, и четыре области соревновались за честь, а скорее выгоду быть главным поставщиком: Сомали, Мадагаскар, Занзибар, Оман. Другие благовония и пряности доставлялись из Индии, Индонезии, отчасти из Берберы, давшей имя заливу вдоль южного побережья Аравии — с востока и из полуденной страны корабли везли к мусульманским землям имбирь и корицу, перец и ладан. Этот список товаров остается завершить ради полноты картины перечислением следующих статей ввоза, тоже игравших немалую роль в морской торговле, однако располагающихся несколько в стороне от основного направления: помимо Цейлона слоновая кость отправлялась в халифат с восточного побережья Африки и Занзибара; последний предоставлял арабским купцам также рис, мед, воск, раковины; из Мадагаскара вывозился бетель, из Берберы — папирус, из Момбасы — шкуры леопардов; наконец, Сирия доставляла в мусульманские гавани металлические и стеклянные изделия. Индия с Индонезией кроме товаров, о которых уже говорилось, отправляли арабам краски и минералы, а дальние тюркские и славянские земли — меха. Все восточное полушарие оказалось вовлеченным в круговорот морской торговли, где с постройкой портов Басры и особенно Багдада арабы начинают играть все более возрастающую роль.

Поэту Саади, жизнь которого пролегла между 1184 и 1292 годами, принадлежит небольшой рассказ, рисующий живую картину международных связей рядового жителя мусульманской державы той поры:

«Я видел однажды арабского купца. Он имел сто пятьдесят вьючных верблюдов и сорок рабов и прислужников.

На острове Кеш (в Персидском заливе.— *Т. III.*) он... докучал мне пустыми речами: «Есть у меня в Туркестане приятель, в Индостане имею запасы разных товаров...»

То он мне говорил, что намерен ехать в Александрию, ибо там сладостен воздух, а то восклицал: «Нет, не поеду, море опасно, Сзади; я хочу одно путешествие совершить, и когда я его совершу, проведу остаток жизни в своем доме: брошу торговлю».

И спросил я купца: «Куда же ты намерен отправиться?» Он ответил: «Персидскую пемзу хочу я в Китай повезти. Я слышал, что там пемза в цене, а из Китая китайский фарфор я в Грецию повезу, а греческий шелк в Индию я переправлю, индийскую сталь — в Алеппо, стекло из Алеппо я повезу в Йемен, йеменские ткани в Персию я повезу...»»

(Перевод К. Липскерова)

С. Гойтейн, в недавние годы исследовавший исторические документы в Каире, обнаружил в них ряд интересных сообщений, тем более важных для науки, что они относятся к столь пока недостаточно проясненному времени, как первые века нашего тысячелетия. Так, некий Мадмун, глава еврейской купеческой общины в Адене, отправляя в Каир шестьдесят верблюжьих тюков лака, добавил к этому грузу восемь тюков перца и сто пар одежды: выручка от продажи последних должна была возместить ему расходы на уплату таможенного сбора в портах, куда приходилось заходить судну с лаком во время пути по Красному морю. В следующей главе будет сказано о разорительных порядках и поборах в александрийской таможне, тогда нам придется еще раз вспомнить о Мадмуне. Пока же мы можем отметить, что даже на судне, перевозившем товары одного купца на сравнительно небольшое расстояние, мог находиться сложный набор грузов.

При всей кажущейся завершенности перечень товаров, которые перевозились на арабских судах по Индийскому океану в средние века, будет неполным, если забыть о живом грузе в душных и полутемных трюмах — о рабах. Их привозили в халифат из тюркских и славянских земель, в частности из восточной Адриатики, но главным источником процветания мусульманской работоторговли была охота на людей в Индо-

океанской Африке. Отсюда после каждого удачного лова арабские надсмотрщики сгоняли толпы связанных туземцев на суда, которые затем шли преимущественно к Оману и южноиракскому побережью. Купцы из разных стран, частые гости на аравийских невольничьих рынках, развозили купленных африканцев по всему Востоку; в китайской исторической хронике за 813 год упоминаются четыре раба из восточно-африканской области Зандж, привезенных к берегам Поднебесной империи яванским посольством. Внутри халифата рабский труд имел широкое распространение в ремесленном и сельскохозяйственном производствах, в торговле и домашнем хозяйстве, а также на кораблях. Он приносил большие доходы, и доставка все новых и новых партий «живого товара» черным пятном лежит на страницах истории арабского мореходства. Следующий рассказ из книги морских повествований X века «Чудеса Индии», о которой уже шла речь, показывает нам, до каких глубин страсть к наживе опустошала человеческую душу — не здесь ли предыстория порока маркиза де Сада, садизма?

«Рассказал мне Исмаилуя и другие моряки, что в триста десятом году (922—923 годы европейского летосчисления. — *Т. III.*) он выехал на своем корабле из Омана в Канбалу (остров Пемба у восточноафриканского побережья. — *Т. III.*). По дороге ветер усилился и забросил судно в Софалу зинджей (жителей области Зандж. — *Т. III.*). «Присмотревшись к этой местности,— говорит капитан,— я понял, что мы попали в страну зинджей-людоедов. Уверенные в своей гибели, остановившись здесь, мы совершили омовение, покаялись богу в своих грехах, прочитали друг для друга предсмертную молитву. В это время туземцы окружили нас на своих лодках и заставили въехать в гавань. Мы бросили якорь и сошли с ними на землю. Они повели нас к своему царю. Это был юноша с привлекательным для зинджа лицом и прекрасно сложенный. На его расспросы о нас мы заявили, что приехали сюда намеренно. «Лжете,— сказал царь.— Вы ехали не к нам, а в Канбалу. Это ветер занес вас в нашу страну».— «Так оно и есть,— признались мы,— мы солгали только для того, чтобы заслужить твою милость».— «Разгрузите свои товары и торгуйте,— сказал царь,— никто вам не сделает зла». Мы развязали свои тюки и стали торговать. Торговля шла прекрасно, без пошлин, без каких бы то ни было налогов. Мы только поднесли царю подарки, и он со своей стороны отдал нам еще богаче. В этой стране мы оставались несколько месяцев; когда наступило время отъезда, царь по нашей просьбе отпустил нас. Мы покончили со всеми делами, нагрузили корабль товарами и уведомили царя, что окончательно приготовились в путь. Царь проводил нас на берег со слугами и придворными своими, он даже спустился в лодку и в сопровождении семи прислужников приехал и поднялся на судно. Но когда они взошли на корабль, я сказал себе: «Этого царя можно продать на оманском рынке за тридцать динаров; слуги его стоят не меньше ста шестидесяти динаров; да одежда их стоит динаров двадцать. Таким образом, мы, не подвергаясь никакому риску, выручим с них по меньшей мере три тысячи дирхамов». Я крикнул матросам, чтобы они подняли якорь и развернули паруса. А царь в это время дружелюбно прощался с нами и упрашивал нас возвратиться, обещая в будущем оказать нам новые милости, если мы вернемся в его страну. Но заметив, что паруса подняты и судно уже отчаливает, он изменился в лице и сказал: «Вы уезжаете? Так я распрощаюсь с вами» — и приготовился спуститься в лодку. Но мы перерубили канат, которым лодка была привязана, и сказали царю: «Ты останешься с нами. Мы отвезем тебя в нашу страну и там вознаградим тебя за благодеяния и оплатим за все, что ты сделал для нас». «Чужеземцы! — ответил царь.— Когда вы оказались в моей власти, подданные мои хотели вас съесть и забрать ваше имущество, как они это делали с другими. Но я благодетельствовал вас и не взял от вас ничего; я был настолько милостив, что пришел прощаться с вами на корабль. Воздайте же мне по справедливости, возвратите меня на родину». Но мы и не думали о его словах и не обратили на них внимания. Ветер усилился. Не прошло и часа, как земля скрылась из глаз; а когда осенила нас ночь, мы выехали в открытое море. Утром мы поместили царя и слуг его вместе с другими рабами — их было около двухсот голов — и обращались с ними

точно так же, как и с остальными невольниками. Но царь воздерживался от слов, не обращался к нам больше, ни о чем нас не просил и не смотрел на нас, как будто мы были совершенно незнакомы друг с другом. Приехав в Оман, мы продали царя и его слуг вместе с другими рабами».

(Перевод Р. Л. Эрлих)

Слова о рабах («их было около двухсот голов») показательны в трех отношениях: во-первых, такое количество их на одном судне указывает на большой объем работорговли, во-вторых, на высокую грузоподъемность арабских средневековых плавучих средств, а в-третьих, употребление слова «голова» в качестве единицы измерения кратко, но выразительно свидетельствует о том, что люди, оказавшиеся во власти других людей, приравнивались последними к рабочему скоту.

Когда в человеке сохраняется хотя бы малая искра достоинства, он не может мириться с попранием личной свободы; стыд и гордость заставляют его поднять руку на то и тех, кто отнимает у него естественное право на независимое существование. Сознание своей правоты множит и беспрестанно обновляет его силы. Еще в 869 году разразилось зрелее под неверной оболочкой призрачного покоя, всеобщего благоденствия восстание африканских невольников, в ходе которого, как отмечает знаток мусульманской истории Август Мюллер, вчерашний «живой товар» оманских рынков — впервые распрявившиеся люди «мстили своим прежним господам за дурное обращение и несправедливости», и к ним «отовсюду стекались рабы и бедняки». События охватили весь юг Ирака, столичной области халифата, и восстановить старые порядки армия державы, завоевавшей полмира, смогла только через четырнадцать лет.

Купеческим слоям в халифате восстание рабов принесло значительный ущерб не потому лишь, что на длительное время они потеряли важную статью дохода, — теперь эта «статья» противостояла им с ножами в руках; сильный урон был понесен и вследствие разрушения в час потрясений столь важных для заморской торговли портов, как Басра, Убулла и другие на южноиракском побережье, а также в связи с нарушением безопасности торговли.

Этому необходимому условию здоровых международных уз придавалось большое значение еще в древней Вавилонии. О мире на путях купеческих караванов и флотилий заботились в разных концах Азии сменяющие друг друга династии, сколь бы внешне различными ни бывали их устремления. Отсюда в значительной мере объяснимы переносы торговых путей, которые так часто мы можем видеть на Востоке в средние века. Следует указать, например, на происшедшее в начале VII века перемещение линий арабского мореплавания от Красного моря к Персидскому заливу; на повторное оживление, в связи с беспокойной обстановкой вдоль восточно-аравийских вод в IX и X веках, дороги по Аденскому заливу и Красному морю. Именно тогда поздним светом вспыхивает и поддерживаемая агонией халифата в Ираке не гаснет вплоть до португальского вторжения деятельность старых портов Хиджаза, прежде всего Джидды. Страх за свои сокровища заставляет китайские торговые корабли после восстания рабов, охватившего южный Ирак, а особенно в XI — XIV веках, когда в халифате воцаряется беспокойная обстановка, сокращать свое движение на запад: Басра и Сираф, где они когда-то бросали якорь, остаются лишь в смутных воспоминаниях летописцев, конечные пункты причала, отступая на восток, перемещаются в Хурмуз (Ормуз) на юге Персидского залива, Дайбул в устье Инда, Бхарукаччу на северо-западном побережье Индостана, Каликут в Малабаре, Кайял в восточной Индии. Изменяются вследствие неблагоприятных условий, нарушения безопасности маршруты кораблей, но заморская торговля все же продолжается. Когда в 879 году на рынках и в домах Гуанчжоу под ножами восставших китайцев пали многие тысячи западноазиатских купцов — после насильственного вторжения в Гуанчжоу кораблей халифата 120 годами ранее, — арабские купеческие суда ограничили свой путь к востоку портом Кала (Кадах) на Малаккском полуострове.

Помимо укорочения или полной смены морских путей для обеспечения безопасности товаров и их владельцев могла, если позволяли условия, применяться такая мера, как перенос рынка и торговых складов на другое место; так, в 1315 году на острове Джарун в Персидском заливе возник Новый Хурмуз, куда была переведена деятельность старого, ставшего объектом набегов монгольских кочевников, порта на материке.

Два сохранившихся свидетельства средневековых писателей обогащают этот несколько сухой перечень событий живыми чертами.

В одном из рассказов книги «Чудеса Индии» ее создатель, судовладелец Бузург ибн Шахрийар, со слов «наших братьев моряков» повествует о некоем еврейском купце Исааке. Этот человек отправился из Омана за море, имея всего двести динаров. Через тридцать лет он вернулся к оманским берегам из Индии уже на собственном судне, владея миллионным состоянием. Некий завистник — зависть во все времена растлевала множество ученых и неученых душ — донес багдадскому «повелителю правоверных» ал-Муктадиру (908—932) о своих сомнениях в безупречности источников обогащения Исаака. Халиф послал стражу для препровождения купца в Багдад, и по прибытии ее в Оман подозреваемый был арестован. Тогда произошло открытое возмущение оставшихся на свободе своеволием властей. «Рынки закрылись; иноземные и оманские купцы написали особые заявления, в которых утверждали, что, как только еврея увезут, торговые корабли перестанут заходить в Оман, купцы разбегутся из города; мало того, люди станут предупреждать друг друга, что опасно причаливать к берегам Ирака, потому что там никто не может быть спокоен за свое имущество [...]. Купцы так яростно спорили и кричали против Ахмада ибн Хилаля (багдадского наместника в Омани. — *Т. III.*), что аль-Фульфурль (начальник стражи, присланной из столицы за Исааком. — *Т. III.*) и его приспешники решили покинуть Оман, думая о своем собственном спасении. А наместник в подробном послании описал халифу все случившееся: как восстали купцы, как чужестранцы подвели к берегу свои суда, а теперь их нагружают снова, чтобы увезти свои товары обратно, и как местные купцы, негодуя, говорят: «Если мы останемся здесь, то окажемся без всяких средств к существованию, потому что корабли перестанут заходить в нашу гавань, а ведь все население этого города живет исключительно морем. Если так обращаются с незначительными (! — *Т. III.*) купцами, значит, крупных ожидают еще худшие притеснения. Правители — словно огонь: в какую сторону ни кинутся, все пожирают. Мы бессильны против этого произвола, и потому нам лучше всего уйти отсюда»». (Перевод Р. Л. Эрлих.) И так, не от пламенной любви к своему собрату встали на дыбы почтенные негоцианты — для этого они были слишком благоразумны и бессердечны, трусливы и раболепны; личный страх каждого из них стать новой жертвой зависти верноподданных доносчиков и алчности правителей, утратить при этом все нажитое — именно это двигало их действиями. Добившись освобождения Исаака, они получили от судьбы обещание, что их стяжательство, какие бы пути оно ни избрало, никогда не встретит помех.

Прошло пять столетий, и путешественник Абдарраззак Самарканди, в 1442 году посетив в Персидском заливе город Хурмуз — «жемчужину на кольце земли», как называла его арабская поговорка, — отозвался о нем так:

«Это порт, не имеющий себе подобных в мире. Купцы со всех семи климатов (географических поясов.— *Т. III.*) — Египта, Сирии, Малой Азии, Азербайджана, Ирака арабского и персидского, областей Фарса, Хорасана, Мавараннахра, Туркестана, Кипчацкой степи, местностей, населенных калмыками, китайских провинций, Пекина направляются в этот порт. Жители океанских побережий прибывают сюда из Китая, Явы, Бенгалии, Цейлона, подветренных областей (к востоку от мыса Коморин в Индии.— *Т. III.*), Тенассерима, Сокотры, Шахр-и-нава (в Бенгалии.— *Т. III.*), Мальдивских островов, из пределов Малабара, из Абиссинии, Занзибара, портов Виджайянагара, Кальбарга, Гуджарата, Камбайи и побережий Аравии, простирающихся до Адена, Джидды, Йанбуа. Они доставляют в Хурмуз все драгоценное и редкое, чьей красоте способствуют солнце,

луна и дожди и что может быть перевезено морем. Путешественники стекаются сюда из всех стран и взамен привозимых с собой товаров могут, не прибегая к усилиям и длительным поискам, достать себе все желаемое.

В этом городе люди всех верований, а также идолопоклонники находятся в большом количестве, и никто здесь не позволяет себе по отношению к кому-либо несправедливого действия. Потому этот город назван «обителью безопасности». (Русский перевод выполнен по книге: *Relations de voyages et textes geographiques arabes, persans et turks relatifs a l'Extreme-Orient du VIII-e au XVIII-e siocles.*)

«Обитель безопасности»... «Город покоя»... Арабы любили давать столь манящие названия своим и заморским портам, оказалась в этом ряду и первая морская столица халифата — Багдад. Тот же Самарканда в начале описания знаменитого Каликута на малабарском берегу подчеркивает: «Это совершенно надежный порт». У него можно прочесть и такие слова: «Безопасность и правосудие утверждены в этом городе столь прочно, что самые богатые купцы привозят туда из заморских стран много товаров. Они их разгружают и не торопясь посылают на рынки и базары, не думая о необходимости спешно получить за них деньги или караулить товары». Однако зигзаги истории часто перемещали безопасность морской торговли — одну из высших ценностей, которыми так дорожило купечество халифата, — в область пожеланий; в частности, великий Багдад не раз испытал сильные потрясения, вызванные то внутренними распрями, то иноземным вторжением. Столица нынешней Танзании Дар-эс-Салам сохранила в своем имени, означающем по-арабски «лоно покоя», напоминание о тех отдаленных временах, когда этот город был одной из опорных точек заморской торговли халифата.

## **РЫЦАРИ МОРЯ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В РОДНУЮ ГАВАНЬ**

Моряки говорят: сколько бы раз ни возвращался в родной порт, никогда к этому не привыкнешь, всегда — праздник.

*Газета «Ленинградская правда»  
от 5 августа 1984 г.*

Есть особый смысл в слове «порт», психологическое значение здесь намного глубже технического. Порт — это не только место, где причаливают, грузятся и выгружаются корабли, размещены торговые склады, верфи и доки; порт — это земная твердь, ступая на которую после долгих и опасных странствий морской путник охватывается сладостным чувством покоя и внутреннего равновесия; жизнь со всеми ее трудностями представится ему при первых его шагах по надежно сложенной опоре безмятежно радостной. Память без устали повторяет: пройдено множество зыбких верст, на каждой из которых можно было сорваться в пучину смерти; позади роковые мели и скалы, бури и безветрия, схватки с пиратами и жадные поиски неясной черты берега на горизонте. Все преодолено, всюду одержана победа, все в прошлом! Теперь обратись к удовольствиям жизни, советует рассудок, ты, удачливый, заслужил право на них. ...Рыцари моря, сроднившиеся с ним за годы плаваний, наедине с собой неслышно тоскуют о пристани...

В Аравии исстари существовали на побережьях стоянки для кораблей. Конечно, поначалу это были еще не порты, а наспех оборудованные причалы для небольших судов, идущих в виду берега. Не каждый причал находился на берегу удобной бухты с достаточной глубиной, занимал выгодное географическое положение, имел безопасные и экономически богатые окрестности. Не удовлетворявшие в этом смысле строгому историческому испытанию пристани постепенно глохли, хирели, прекращали свое существование. Документы классического Востока, отголосок исчезнувших царств древности, называют в той ранней поре пять аравийских гаваней, блистательным

полукружием охватывающих юг полуострова: это Оммана (район Маската), Зуфар, Аден, Хисн ал-Гураб, ал-Муджа. Они уже в ту далекую пору имели международное значение, хотя и ограниченное, другие же стоянки для судов, оставшиеся вне упоминания, — быть может, их было большинство — служили исключительно нуждам внутриарабской торговли, а иногда и просто вехами при местных каботажных переходах.

Если к приведенному списку добавить Джидду и Джар на западном побережье Аравии, то перед нами предстанут все основные морские центры полуострова уже накануне ислама. Однако перечень причалов, интересующий нас, этим не исчерпывается, ибо постепенное, но неуклонно возрастающее продвижение аравийских купцов к внешним источникам сырья и рынкам сбыта издавна позволяло торговцам из Хиджаза, Йемена и Омана заполнить заморские стоянки для своих судов. Такими бескровными приобретениями явились Азания, Рапта, Хафун и ряд более мелких гаваней на материке Африка, Ур, Гера, Урук в Персидском заливе, отдельные пристани на Сокотре, Цейлоне, Суматре. Однако при столь большом — для доисламского времени даже огромном — географическом размахе историк, в котором игра пламенного воображения умеряется скудостью данных в уцелевших документах прошлого, еще не видит системы торгового обмена по морю между индоокеанскими народами. Была ли она? Ведь столетия берегают не все письменные свидетельства далекого прошлого. Два обстоятельства позволяют ответить на поставленный вопрос положительно: наличие муссонных сезонных ветров, способствующих движению парусных судов, и упрочение государственной власти, приводящее к росту продукта ремесленных производств на вывоз (Египет, Византия, Персия); но, естественно, речь идет лишь о периоде, непосредственно примыкающем к новой эре, и о ее первых шести веках.

В начале VII века историческая картина обогащается новым обстоятельством: бедуинские армии под знаменем ислама стали продвигаться за пределы Аравийского полуострова. Они завоевали Персию, Левант, Северную Африку, а за ней Испанию. Мусульманская держава подошла к берегам Аравийского и Средиземного морей. Линия морских границ халифата удлинилась до размеров, сравнение с которыми смогли бы выдержать разве лишь рубежи Римской империи. Это обеспечило арабам власть над многими крупными портами древнего мира, однако одни из них находились в запустении, другие — действовали не в полную силу. Будучи затем включены в круговорот заморской торговли халифата, эти порты обрели вторую жизнь.

К ногам аравийских завоевателей пали царственная Хира (столица лахмидских князей в Месопотамии), затем Убулла на Тигре, Сираф и Хурмуз в Персидском заливе, Сидон и Тир на восточном берегу Средиземного моря, Александрия в Египте, Сеута и Альмерия на дальнем западе (в районе Гибралтара), богатые гавани Кипра и Крита, Мальты и Сицилии. Имена этих морских центров были известны во всех концах древнего и раннесредневекового мира. Уже тогда первые четыре из них славились своей торговлей с Индией и Китаем. Названия портовых городов — «Тир» и «Сидон» — уведут нас к самобытному кругу жизни финикийской державы, когда оба порта служили широко распахнутыми воротами на запад: от их причалов отправлялись в дальний путь левантийские первооткрыватели Карфагена, первооткрыватели «Столбов Мель-карта» — будущего Гибралтара — и гвинейского побережья. Мысль об Александрии сразу восходит к образу венценосного грека, чьей волей основан этот город, и к плодоносной поре эллинизма, в которой каждый из перечисленных очагов морской культуры сыграл свою роль. Мусульмане, овладев ими, поставили их на службу целям своей веры и личного обогащения. Но при этом надо помнить и о золотых плодах арабской культуры, которая, вобрав в себя достижения всех народов халифата, ярко расцвела в городах мусульманской державы и вынесла свое влияние далеко за пределы этого государства.

Рядом с воскрешенными центрами древнего мореплавания на побережьях и внутренних артериях океанской Аравии, как может быть названо разраставшееся государство халифов Медины, позже Дамаска и Багдада, располагались новые порты,

основанные арабами в ходе завоеваний. Первым из них по времени возникновения предстает Басра, детище 637 года, когда минуло всего пять лет после смерти Мухам-мада. Этому поселению на берегу общего русла Тигра и Евфрата предназначалась роль стража мусульманских приобретений в южном Двуречье. В таких случаях завоеватели используют распространенную среди их подданных готовность прийти на готовое; принудительное переселение соседствует с добровольным. На благодатные земли Двуречья, возделанные трудом покоренных людей и отцов их, устремились бедуины из внутренней Аравии, палимые зноем пустыни и изнуренные жизнью впроголодь. Ученые труды сообщают, что в 670 году Басру населяли двести тысяч жителей; следует весьма осторожно подходить к этому откровению, ибо переписей в то время не велось. Перед нами, таким образом, приблизительные сведения, при их осмысливании лишь более или менее вероятные. Но во всяком случае плодородие почвы, густая сеть каналов и выгодное положение на путях заморской торговли привлекали многих, а конец VIII века, когда «великолепная Бассора», как назвала ее русская поэзия, стала морскими воротами престольного Багдада, мог быть свидетелем переполненности города. Длилось это недолго — всего столетие: в 869 — 883 годах восставшие африканские рабы, а в 920 году карматы подвергли Басру опустошительным разрушениям, а так как беда не приходит одна, то 879 год принес гибель под китайскими ножами в Гуанчжоу десяткам тысяч обосновавшихся там арабских купцов; они пали жертвой стихийного возмущения коренных жителей — возможно, в значительной части торговых соперников. При всей тягостности события историк не может пройти мимо красноречивости количественного свидетельства: десятки тысяч арабских купцов, постоянно живущих в одном южном Китае! Тут есть над чем задуматься ученым — «закрывателям» Америк, которые никак не могут позволить арабам быть мореплавателями; вряд ли даже они способны представить себе множество мусульманских негодяев, карабкающихся со своими пожитками через гималайские снега. В такие мгновения полезно вспомнить о Синдбаде Мореходе — образ его собирателен.

Большое место на этих страницах «великолепная Бассора» получила вследствие того, что она явилась не только самым ранним по времени постройки, но и крупнейшим среди морских и речных центров, основанных тысячами полчищами бедуинов на завоеванных землях. В ее гавани борт о борт стояли десятки, сотни, тысячи — смотря по времени года — купеческих судов, ходивших с товарами к берегам южной Аравии и Восточной Африки, Мадагаскара и Сокотры, Лаккадивских, Мальдивских и Никобарских островов, Индии и Цейлона, Индонезии, Китая и Кореи. В пору застоя, вызванного внутривластными и внешними потрясениями, количество судов в Басре могло меняться (подчас и значительно) — одни из них уходили в более безопасные воды, другие, наоборот, отстаивались в тихих заводях до лучших времен, — однако никогда торговая жизнь здесь, под сердцем халифата, гулко бившимся в Багдаде, не замирала окончательно. В годы расцвета великого Сирафа и особенно во время его упадка после землетрясения в конце X века, в годы мужания другого центра в Персидском заливе, Хурмуза, весомый плод арабских завоеваний — Басра неизменно имела важное значение для торговли с ближним и дальним заморьем. Отсюда неудивительны частые, нередко пространные упоминания города и его водных путей в землеописательных документах арабского средневековья.

Другие поселения на воде, обязанные своим рождением продвижению мусульман в сопредельные страны, были средоточием скорее политической, чем торговой, деятельности, и это объясняет нам, почему в истории плаваний от побережий халифата они — в сравнении с Басрой — отступают на второй план. Однако город Васит (Срединный), построенный на берегу канала, соединявшего Тигр с Евфратом, который был построен в 702 — 705 годах для арабского наместника в Ираке в качестве столицы, стал одновременно и портом. Водное сообщение превращало обе широкие реки и сеть каналов между ними из преград в средство связи с самыми отдаленными уголками

провинции. Постройка Васита превзошла строительство Багдада, при том, что у их колыбели стояли два смертельных врага в лице омейядской и аббасидской династий: центр провинции, заложенный у воды, явился прообразом Багдада, третьей столицы халифата, основанной в том же веке, столицы, впервые достойной править мировой державой.

Преимственность ярко видна в словах, которыми безымянный собеседник аббасидского халифа Мансура, заложившего в 762 году Багдад, расписывает преимущества расположения стольного града на воде: по Тигру, каналу Сарат и Евфрату правящий дом получит продовольствие из разных мест, нижний Тигр свяжет его со всеми рынками «Индийского моря»; окруженному водными путями городу не страшны враги — мосты могут быть в нужное время уничтожены; здесь уместно вспомнить о замыслах, положенных в основу строительства русских крепостей, и подумать о том, что наблюдаемое тождество словообразующих согласных в грузинских «цхали» — вода и «цихе» — крепость не может быть случайным. В книге 1964 года «Арабы и море» нам, как представляется, удалось утвердить мысль о закономерности сооружения центров цивилизации у водных линий — необходимое обоснование было достигнуто благодаря привлечению тогда еще лишь персидских и армянских данных; случай этот лишний раз подтвердил, что в основе серьезного исторического исследования неизбежно должна всегда находиться топонимия, с чем, к сожалению, не все согласны.

Воздвигнутый на берегах Тигра, неподалеку от развалин мировых столиц прошлого — Вавилона, Селевкии, Ктесифона, пользуясь их путями для внутригосударственной и международной торговли на суше и на море, Багдад быстро разросся и приобрел громкую славу во всем известном тогда мире. Однако, поскольку речь идет о городе, в котором пребывала верховная власть мусульманской державы, эта слава исходила главным образом не от удобного расположения — таких мест было и есть на земле немало — и не от того, что Багдад был важной перевалочной точкой для товаров, обращавшихся между Востоком и Западом, — всемирный отзвук, шедший от имени столицы халифов, порождался в первую очередь следствием вечно богатства — политической силой. Достаточно сказать, что в пору своего могущества державная твердыня на Тигре владела ключами от Средиземного моря и влияла — прямо или через промежуточные среды — на положение дел в Южной Европе.

Арабская литература знает произведения «фи мах» — «в похвалу» и «фи замм» — «в порицание» Багдаду. Это говорит, с одной стороны, об известном свободомыслии (конечно, в рамках узаконенного вероучения) и о терпимости власть предержащих, не настаивавших на том, чтобы столицу государства непременно купали в розовых струях пресного сладкоречия. Отсюда можно заключить, что внутри халифата — с мусульманской точки зрения — Багдад не был болезненно охраняемой нравственной ценностью, такой, как «высокочитимая Мекка» и «пресветлая Медина», где господствующее учение создало неразделимые сочетания определяемого с предписанным определением. Проезжали его люди или постоянно в нем жили, произносили его имя в мыслях или в речи, они подсознательно ощущали, что город возник на памяти далеко не первого поколения мусульман и на чужой земле. Здесь мы подошли ко второму обстоятельству, заслуживающему внимания в связи с наличием противоположных оценок Багдада в сохранившейся письменности. Постройка новой столицы вблизи бывшего стольного града царей Персии, смятого арабской конницей, была естественным продолжением «персидской революции», как может быть назван аббасидский переворот, совершенный двенадцатью годами ранее. Поэтому решающее значение в учреждениях верховной власти получают иранские круги, опираясь на которые воцарившийся дом только что сокрушил сопротивление прежних правителей халифата. Былые победители, сыны аравийских пустынь, оттесняются на вторые места, а впоследствии, с появлением дворцовой гвардии из берберов и тюрок, арабы покидают не только гражданскую, но и военную службу; для многих из них этот горький час явился началом занятия торговлей за

морем, поэтому рост обращения товаров между Востоком и Западом в IX и особенно X веке, увеличение числа арабских купеческих поселений за рубежом, наблюдаемое в это же время, могут приобрести вполне оправданное объяснение и своеобразную окраску. Теперь (с большой долей вероятности) можно распределить произведения «в похвалу» и «в порицание» между, с одной стороны, льстивыми и высокомерными ловцами удачи, для которых Багдад стал родным домом, и с другой — обойденными судьбой, не нашедшими счастья в столице своей страны. Очень скоро, как обычно бывает в истории, национальное размежевание сменяется сословным. Два багдадца из «Тысячи и одной ночи», носящих одинаковое имя Синдбад, один — удачливый купчик, расчетливый и жестокосердный, другой — полунищий носильщик, смотрят на первый город государства разными глазами.

То, что важное значение водных связей осознавалось арабами все более отчетливо, хорошо видно и на примере Махдии. Этот «город Африка» средневековых европейских землеписателей, заложенный через полтора столетия после Багдада на восточном побережье Туниса, неподалеку от места, где когда-то стоял Карфаген, явился для своего времени живым памятником той исторически неизбежной поры, когда центробежные устремления, постепенно убыстряя свой ход, разрушают арабский халифат, простершийся было от Индии до Франции. Уже на исходе первого десятилетия своего существования, в 921 году, Махдия стала столицей новой, североафриканской династии Фатимидов. Основатель города, первый фатимидский правитель Махди (руководимый) Абу Мухаммад Убайдаллах, видел в нем опорную точку для завоевательных походов против близкой Сицилии и далекого Египта. Свершилось то и другое; захват Сицилии, облегченный тем, что ее властитель Ибн Курхуб был выдан завоевателям, позволил Фатимидам совершать набеги на Италию и привел их к противоборству с другим арабским владыкой — халифом Испании Абдаррахманом III; овладение долиной Нила создало условия для закладки Большого Каира с его знаменитой гаванью Макс. В 973 году, когда не минуло и пяти лет жизни Каира, туда из Махдии было перенесено местопребывание правящего дома и переведены государственные учреждения; благодаря этому к своей давней славе крупной пристани на пути верхнеегипетской хлебной торговли Макс добавил значение главной стоянки фатимидского военного флота, где кораблям в присутствии главы государства производились генеральные смотры перед каждым уходом на морские сражения и по возвращении оттуда. «Склонившись главой» перед новой столицей, Махдия, однако, не померкла: ее большое место в политике Фатимидов подчеркивалось наличием дока на 300 кораблей, державших под наблюдением среднее и восточное Средиземноморье. Туго натянутые цепи преграждали вход в гавань чужим судам и опускались перед своими. Среднеазиатский землепроходец XI века Насир-и-Хусрау упоминает о таком приспособлении, описывая крупный мусульманский порт Акку на восточном побережье Средиземного моря: «Город окружен прочной каменной стеной, с южной и западной стороны омывается морем. На южной стороне лежит и гавань. Большая часть прибрежных городов имеет гавань, которая устраивается для охраны судов. Это нечто вроде конюшни, задняя стена которой прилегает к кремлю, а две другие вдаются в море. Вход в нее шириной около 50 гезов (= 37,5 метра), и стены там нет, протянуты только цепи от одной стены к другой. Когда хотят впустить в гавань корабль, цепи ослабляют так, что они опускаются под воду и корабль проходит по воде над ними. Затем цепи опять поднимают, чтобы никто чужой не мог напасть на корабли...» (Перевод Е. Э. Бертельса.)

Другие города, построенные арабами у моря, в сравнении с Басрой, Багдадом и Махдией имели меньшее значение и могут быть названы лишь для того, чтобы вновь напомнить о широком размахе арабского мореплавания. Таковы, например, Мансура, крайняя прибрежная точка на востоке халифата, неподалеку от доисламского Дайбула в устье Инда, завоеванного мусульманами в 712 году; Кулзум при выходе нильского канала в Красное море, процветавший в первых десятилетиях раннего ислама, когда через его порт шли перевозки египетского хлеба в Аравию, потом угасший; Хандак (нынешняя Кандия или Кания) на Крите, основанный в 825 году изгнанниками из арабской Испании.

Несомненно, что новые опорные точки возникали и на крайних западных побережьях мусульманского мира, откуда начинался великий торговый путь на Восток.

Простиравшийся вдоль всего мира, известного раннему средневековью, от Гвинеи до Кореи, он становился полнокровным на Балеарских островах, где североафриканские арабы продавали еврейским купцам золото, приобретенное у гвинейских племен. Драгоценный товар — конечно, с большой наценкой — перепродавался европейским потребителям, и крупная прибыль позволяла снаряжать суда за многообразными дарами восточных земель. В одиночку и вереницами парусники уходили к водам Восточного Средиземноморья, откуда направление раздваивалось: одни из прибывших устремлялись к Антиохии (нынешней Антакье в Турции), и оттуда по Евфрату спускались к Багдаду; другие шли к Александрии, рассчитывая через Суэцкий перешеек выйти в Красное море и добраться до Адена.

Не надо, естественно, думать, что одни и те же купцы — арабские в значительной мере, но не исключительно — проплывали весь огромный путь, начало которого нам только что открылось. Багдад и Аден, Басра и Хурмуз потому и стоят особняком в морской истории халифата, что для большинства «торговых гостей», стремившихся к ним с Запада и Востока, они были крайними пунктами: здесь встречались товары из разнообразных стран средневекового мира, и самый притязательный вкус мог найти себе удовлетворение. Торговцу из исторически знаменитой Сеуты, благословившей первую арабскую переправу на Пиренейский полуостров, негодьям из крупных портов испанского побережья, развитых арабами, — Альхесираса, Альмерии, Аликанте, Кадиса, Картахены, Малаги — незачем было везти андалусскую парчу в Китай, чтобы приобрести тамошний фарфор, или в Индонезию, чтобы выменять ее на пряности, — то и другое само просилось к ним в руки на берегах Тигра, Аденского и Персидского заливов. Наличие у сквозного торгового пути ответвлений на Багдад и Аден было удобно иноземным и арабским купцам, каждый из которых более всего помышлял о безопасности торговли: в случае политических потрясений на одной трассе всегда — это показала история — сохранялась возможность обхода по другой. Перед утверждением ислама междуусобные войны в южной Аравии заставили караваны купеческих судов избрать другой путь — по Персидскому заливу; это привело к утрате гаванями на Красном море их международного значения и способствовало возвышению Басры и Багдада. Наоборот, после X века, когда необратимый распад государства халифов сопровождается разрушительными смутами, вспоминают о «доброй старой дороге», устремляются к Адену, тогда — во многом благодаря оживленной и упорядоченной заморской торговле фатимидского Египта — вновь расцветает разносторонняя деятельность приморских городов западной Аравии; среди них яркая звезда древней Джидды светилась даже в XV столетии, когда в этом много повидавшем порту грузились и разгружались товары богатого купеческого дома Каримитов, который вел торговлю между Египтом и Дальним Востоком.

Следует иметь в виду еще два обстоятельства, приводивших к тому, что Аден и Багдад были крайними пунктами многих торговых путешествий. В составе негодьям наряду с арабами находились и представители других народов; они, как правило, неохотно отправлялись в дальние края, отдаляясь от привычной обстановки, и уж если они могли сбыть и приобрести все желаемое в срединной части халифата, то незачем было пускаться в путь за тридевять земель, где маячили призрачные золотые горы. Как и всегда в жизни, бывали исключения: например, оманец с персидским именем Исмаилуя торговал в Восточной Африке, оманский же еврей купец Исаак — в Индии, целые группы купцов — зороастрийцев, евреев и христиан — обосновались со своими товарами в китайском порту Гуанчжоу... Но второе место арабского среди всех языков Индонезии и восточноафриканского побережья — этот факт говорит сам за себя. Затем «торговые гости» среднего достатка нередко стремились к сокращению количества посещаемых гаваней, ибо в каждой из них путешественников жадно обирали местные царьки и их многочисленная челядь. Упругие стихи «Витязя в тигровой шкуре» Шота Руставели

увековечили образ правителя индийского порта Кулам — раджи, пирующего в обществе главы тамошней колонии арабских купцов. Как повествуют источники, благородного властелина не удовлетворяли доходы от налогов на иноземную торговлю в городе: пользуясь выгодным положением Кулама на юге полуострова Индостан, у стыка западной и восточной частей океана, он взимал по тысяче дирхамов (приблизительно три килограмма серебра) с каждого проходившего судна за допуск в Бенгальский залив и китайские воды. На дальнем западе, в Александрии, испанский паломник в Мекку и Медину Ибн Джубайр был свидетелем узаконенного разбоя таможенных властей на судне, везшем его по Средиземному морю: «Чиновники султана взошли на палубу, чтобы взять на учет все, что прибыло. Они выделили мусульман, записали их имена, приметы... спросили у каждого, какие товары и наличные деньги он имеет, дабы взыскать налог со всего этого, не справляясь, прошел ли год со времени последней уплаты. ...В таможенном помещении можно было задохнуться от давки. ...Руки [таможенных чиновников] рылись в вещах, проверяя все, что могло там находиться. ...И в это время, из-за того, что все [рывшиеся] руки перемешались, а давка увеличивалась, много вещей исчезло». Ибн Джубайр и Руставели — современники, это делает рисуемую ими картину особенно выпуклой и достоверной. После этого нас не удивляет сообщение в уже упоминавшемся египетском документе, относящемся приблизительно к тому же XII веку: аденский купец Мадмун, погрузив на шедшее в Каир судно 60 верблюжьих тюков лака, поместил с ними рядом 8 тюков перца и 100 пар одежды, рассчитывая, что деньги, вырученные от продажи двух последних товаров, должны покрыть его расходы в портах Красного моря на уплату местных сборов.

Итак, следуя от Испании и мавританской Африки, купцы достигали Адена и Багдада. Из-за неутолимой жажды наживы они устремлялись оттуда далее на восток.

Свидетельства говорят нам, что еще около 700 года до н. э. на участке побережья между мысом Гвардафуй и Дар-эс-Саламом в нынешней Танзании появляются купцы из Аравии, прежде всего из ее юго-западной части. В крупных поселениях и в малозаметных поселках они основывают, одну за другой, точки «немного торга» с местными жителями: из-за отсутствия общепонятного языка для переговоров предложенный товар молчаливо обменивался на равноценный либо отвергался. Византийский землеописатель Косма Индикоплов, чей образ ярко обрисован не только в знаменитой книге, но и в благодарном отзыве в древнерусском ее переводе — следовательно, речь идет о надежном повествователе,— в сообщении, относящемся даже ко столь позднему времени, как 530 год н. э., твердо называет в числе участников бессловесных сделок южноарабских купцов, но так как время делает свое дело, то рядом с ними действуют уже и торговцы из Аксума (в Эфиопии), Персии и даже Индии: безмерно богата земля полунищих восточноафриканцев, вести об этом влекут все новые суда к облюбованному берегу.

Обилие предметов животного, растительного и минерального происхождения, стекавшихся на рынки к югу от Гвардафуя из множества заповедных мест «черного материка», естественно, привело к тому, что часть аравийских «торговых гостей» стала оседать в благодатном заморье, приняв на себя труд посредников при сделках между африканцами и азиатами. По-видимому, посреднические хлопоты судьба вознаграждала щедро — об этом говорит постепенно сгущающаяся сеть арабских факторий и плантаций на земле Сомали, Кении и Танганьики, мало-помалу распространяющаяся на Мозамбик. Древние копи и рудники тоже обретают новых господ, и теперь уже не смутные слухи о сокровищах, а сам сверкающий металл, смиренно-простой и благородный, обращается в торговых сделках между партнерами. Все это сложилось в доисламские века и, окрепнув, подготовило почву для того, чтобы с победой мусульманского вероучения вся Восточная Африка до устья Лимпопо увидела себя под экономическим и, более того, духовным господством арабов.

Восточноафриканское побережье стали заселять многочисленные переселенцы, они осваивали новые земли и быстро продвигались на юг и запад. Переселения из

пустынной и знойной Аравии в страны древней земледельческой культуры, находящиеся почти рядом, начались задолго до торжества мекканского пророка. Но лишь после победы ислама материальные причины передвижений за рубежи родины дополняются идейными. Откровения позднего Мухаммеда, быстро входившего в силу, устремили инакомыслящих из Хиджаза — колыбели мусульманства — к противоположному берегу Красного моря, главным образом в Эфиопию. Вслед за падением Али ибн Абу Талиба и возникновением шиизма как отдельного течения толпы членов этой секты, подвергаясь серьезным преследованиям, уходят из халифата уже не в ближайшие, а в дальние страны — кое-кто добирается до Китая и Кореи. При Аббасидах, вытесняемые с гражданских должностей персами, а с военных — тюрками и берберами, вчерашние победители — арабы — покидают казенную службу и во многих случаях обращаются к заморской торговле — примечательное событие, говорящее о необратимом росте психологического сопротивления побежденных. Тогда-то и сходят один за другим с купеческих судов на африканский берег «гости-промыслители» из аравийского заморья, сникшие, но не павшие люди, решившие дописать книгу своей жизни на чужой, но отдаленной от суеты столиц и благодатной земле. Если к ним добавить выходцев из оманского племени Азд и персов из Шираза в Персидском заливе, то состав западноазиатской колонии в индоокеанской Африке (с учетом названных раньше первопроходцев в лице их потомков) на этом замкнется. Аздиты интересны для нас тем, что, унаследовав судостроительный и мореходный опыт своих предков — корабельщиков на вавилонской службе, они осуществляли постоянную морскую связь области своего проживания на африканском берегу с правившим ею Оманом. Вместе с тем и, конечно, в связи со своим занятием они — основные деятели всего арабо-африканского судоходства в мусульманское время. Именно этих бронзовокожих южан с обветренными лицами и раскачивающейся походкой потомственных морепроходцев гораздо чаще, нежели других аравитян, можно было видеть в качестве кормчих и владельцев судов, спешивших от Африки к Оману, Сирафу, Багдаду и обратно. Западная Аравия, чье значение в торговых делах государства халифов после перевода столицы из Медины и особенно в золотые века аббасидского Багдада (IX — X вв.) отошло на второе место, не принимала столь близкого участия в сношениях с Африкой, тем более что выходцы из Неджда, Хиджаза, Йемена и красноморских островов не столько вывозили из «черного материка», сколько осваивали его богатства в точках своей оседлости.

Лишь в пору агонии халифата и уже накануне европейского вторжения в индоокеанский мир наблюдается за-мггнос попышение удельного веса Аравийского полуострова в мусульманской торговле с Востоком и Западом, но это последняя и скоротечная вспышка.

В составе пришлого населения Восточной Африки инакомыслящие, оказавшись на дальнем берегу среди многих себе подобных, могли чувствовать себя в безопасности — ни халифские стражники, ни лукавые и беспощадные ревнители чистоты всех сердец, кроме собственных, сюда не добирались; этим по горло хватало охоты за верноподданными внутри халифата, не смогшими уйти за море от их всевидящего глаза и всеслышащих ушей. Что касается стяжателей, то о них можно сказать афористически: тяга к наживе их объединяла и разъединяла.

Все эти обстоятельства — ощущение личной безопасности у одних, причастность к общему доходному делу и стремление к собственной выгоде (хотя бы в ущерб всем прочим) у других — привели к тому, что с появлением переселенцев, главным образом арабов, на индоокеанском побережье Африки производительные силы этого района приходят в движение. Показателем этого служат количественная и качественная стороны африканского вывоза, но прежде всего его состав: сандаловое и эбеновое дерево, слоновая и носорожья кость, кожи бегемотов, шкуры леопардов, панцири черепах, ладан, корица, папирус, каучуконосы, амбра, железо, серебро, золото. Мадагаскар добавлял к этому списку бетель, а Занзибар — мед, воск, рис, шелковые и хлопчатобумажные ткани. О двух

из перечисленных статей надо сказать особо.

В средневековой арабской письменности довольно часто встречалось сочетание слов «золотая Софала». Так называли ближневосточные купцы и мореходы один из восточноафриканских портов, чтобы отличить его от знаменитой индийской Супараги, по созвучию получившей имя «Софалы индов». Но если речь идет о созвучии, то название «Софала», вероятно, было на устах у многих? Тогда понятно, почему свою большую лоцию — одну из последних — угасающий проводник Васко да Гамы одинокий Ахмад ибн Маджид именует «Софальской»: арабы любят яркие заглавия — недаром еще одна из крупных поэм этого морехода прямо названа «Золотой»; сочетание «золотая Софала» для него неразделимо. Да, все дело здесь в том, что к Софале прилегал обширный район золотодобычи, благодаря чему скромный порт в Мозамбике стал главным среди всех центров арабской морской торговли в Восточной Африке. Отсюда из века в век оманские парусники, а подчас персидские, индийские и даже китайские увозили драгоценный груз во все страны южного мира, особенно в Индию. Так продолжалось и после XIII столетия, когда на золотоносной земле вверх по течению Замбези и к югу от него возникло сильное африканское государство Мономотапы — «владыки рудников». Однако в начале второй половины срока существования этой державы азиатских негодяев на золотом рынке все более оттесняют португальцы. Но тут государство Мономотапы дает нам редкую возможность наблюдать, как, будучи уже отрезанным от моря цепью европейских факторий, оно само (вплоть до падения в 1693 году), используя свое расположение в труднодоступном районе, собирало дань с лиссабонских купцов.

Торговля арабов с африканскими племенами, будь то на западе — в Гвинее или на востоке — в Сомали и Мозамбике, а также вдоль побережий Мадагаскара и Занзибара, была в большинстве случаев односторонней. Это вписало черную страницу в историю заморской деятельности давних аравийских язычников и сменивших их мусульман, ибо купля и продажа в одном направлении — от африканцев к арабам — были избраны в качестве *modus vivendi* (способа сосуществования) с нравственно сомнительной целью: использовать неосведомленность наивных африканских товаровладельцев в истинной стоимости предмета продажи для того, чтобы приобрести сокровища за бесценок. Если золотой слиток можно было оплатить горсткой начищенных медных монет или куском грубой материи для набедренной повязки, то это было, конечно, лучше, чем расстаться ради покупки со стальным клинком либо штукой шелковой ткани. Неравенство отношений довольно скоро привело к общему представлению о неравноправии людей перед законами существования. Тогда из двух порождений эгоизма — лжи и насилия — первая дает широкий простор второму, и список африканских приобретений аравитян пополняют рабы. Вчерашний продавец, его сын или брат, жена или мать схвачены, закованы в цепи, запряжены в рабочее ярмо на плантации колониста или же навечно увезены за море для продажи на невольничьем рынке. На таких людей не распространяются законы справедливости, даже простого сострадания; упавших поднимают плетью или заменяют новыми невольниками. Охота на людей, начавшись в Африке исстари, получила большое место в деятельности пришлых купцов уже при исламе, отчасти под влиянием проповеди об избранном народе. Если в рассказе памятника X века «Чудеса Индии», повествующем об увозе в рабство царя Софалы (в отплату за его благодеяния!), выделить сообщение о том, что на обычном торговом (не исключительно невольничьем) судне было переправлено рабов «около двухсот голов» за один раз, то трудно даже представить, сколько пленников из Африки вывезли в Азию арабские и другие работорговцы за все столетия даже одного средневековья. Так как человеконенавистническое ремесло давало громадную прибыль, намного перекрывавшую потери от кораблекрушений, то ловлей и продажей рабов занимались не только лишь купцы, но и не менее алчные властелины, к примеру правитель острова Киш в Персидском заливе. Английский исследователь Колумб, касаясь охоты за туземцами в индоокеанских странах, говорит о парусной оснастке арабских рабовладельческих судов — мы должны особо запомнить последние

три слова, ибо они делают наше представление о предмете выпуклым и законченным.

Сокровища «черного материка» вывозились в халифат через пятнадцать гаваней восточного побережья Африки — от севера к югу идут Хафуни, Мурути, Джардиль, Могадишо, Марка, Барава, Ламу, Китава, Малинди, Момбаса, Кильва, Синджаджи, Мозамбик, Софала, Кильвани. И вновь, уже в который раз, филология, верная сестра истории, обогащает наше знание прошлого новым выводом: арабский язык не раскрывает смыслового значения всех этих названий, следовательно, обозначенные ими поселения основаны... африканцами? Скажем осторожнее: неарабами. Были ли это прямые предки исконных жителей или появившиеся и исчезнувшие пришельцы (например, во время великого переселения индоокеанских народов на рубеже нового летосчисления) — другой вопрос. Во всяком случае возможность сопоставления «Джардиль» с персидским «ч (ах) ар диль» — «четыре сердца», т. е. «четыре языка», «Могадишо» с арабским «мукаддас» — «священный» или «Софала» с арабским корнем «сфл» — «быть низким, низменным (о местности)» дает слабый довод в пользу ближневосточного происхождения названий указанных портов, и это особенно ясно, если сравнить приведенные пары с названиями, где арабский источник несомненен (Каир, Медина, Мавараннахр). Но именно арабы, включив африканские поселения на берегу Индийского океана в кольцо своей международной морской торговли, превратили эти точки местного значения в более или менее значительные торговые города, каждый со своим лицом.

Об одном из таких центров, Могадишо, составитель географического словаря Якут (1179—1229) говорит, что населяют его чистокровные арабы, «избравшие этот край для жительства». Они образуют племена во главе с вождями, совет которых правит городом. Для нас это известие важно потому, что оно показывает, насколько глубоко внедрились пришельцы в африканскую действительность на рубеже XII и XIII веков, если не гораздо раньше. Картина, встающая перед нами, получает еще большую достоверность и дополнительные краски на примере Бараны и Кильвы. В первом случае уточняется область аравийского мира, откуда хлынул очередной поток переселенцев,— Бараву построили арабы Бахрейна, сделавшие новое свое местожительство убежищем для земляков в последующее время. Что касается Кильвы, то здесь налицо три ценных свидетельства: во-первых, год ее постройки арабами — 975, что дает общее представление о времени плотного заселения восточноафриканского побережья выходцами из Юго-Западной Азии; во-вторых, узкая религиозная принадлежность новопоселенцев: они — сунниты, и это наводит на определенные размышления: если самым последовательным ревнителям культа пророка судьба указала покинуть пределы основанного им государства, не значит ли это, что судьба мусульманства оказалась в руках больших или меньших отступников от догм ислама? Тогда многое в халифате, в том числе историю его падения, можно понять лучше, чем до сих пор, да и не только лишь в халифате и не только в его времени. Однако, может быть, эти неокильванцы переплыли неверную морскую ширь добровольно, ища свободы не душе, а низменным страстям? Но вот перед нами третье свидетельство — роль переселенцев из Шираза в дальнейшем возвышении Кильвы. Они деятельно участвуют в осуществлении замыслов первостроителей будущей столицы арабской Восточной Африки, им принадлежат многие новые начинания. Между тем известно, что эти иранцы бежали от религиозных преследований. Имея в виду все только что сказанное, всего естественнее думать, что и они — сунниты, оставившие шиитский Иран. Во всяком случае не шииты: эти не стали бы сотрудничать со своими вечными врагами. Если, таким образом, арабы и ширазцы в Кильве были объединены враждой к шиизму и общими градостроительными трудами, то возможно считать, что такая связь начиналась в общей участи изгнанников.

Здесь мы расстаемся с Африкой. Прощальный взгляд на карту обнаруживает, как сама природа подготовила возможность и, если смотреть даже лишь с психологической стороны, необходимость проникновения арабов на материк, ставший для них неисчерпаемым Сезамом, именно с моря. Африканское побережье Красного моря было

известно в Аравии на заре времен — достаточно вспомнить о тесной связи Адена с древнеегипетской торговлей или о южноарабской колонии Аксум, еще за три столетия до ислама объединившейся с Эфиопией вокруг порта Адулис. Но от Эфиопии, за гаванью Зайла, «берег неарабов» круто сворачивал к востоку. Арабские чертежи населенного мира продлевали новое направление до Китая, замыкая им с юга Индийский океан; основанное на рассказах невежественных путников, питаемое косностью нелюбопытных умов, это заблуждение нашло приют в работах даже мусульманских картографов, и не только в первых, но и в поздних столетиях державы халифов. Между тем корабельщики из красноморской Аравии и Йемена, главным образом Адена, еще до ислама увидели, что после мыса Гвардафуй суша уходит к югу. Они не решались плыть в неизвестность, но им помог опыт мореходов Омана и Хадрамаута. «Перипл Эритрейского моря», т. е. описание путешествия по северо-западной части Индийского океана, произведение неизвестного египетского купца I века новой эры, говорит о множестве «арабских капитанов», наряду с индийцами и греками ведущих торговые дела на Сокотре. Конечно, это не одни лишь купцы аравийского юго-запада, еще со времен птолемеевского Египта отдавшие должное счастливому положению острова на пути от Александрии к Индии, обогащавшиеся благодаря посреднической торговле. Это прежде всего купцы, приплывавшие на собственных или наемных судах из Махры — недалежной области на океанском побережье Аравии. Махра установила свое экономическое, а затем и политическое господство над Сокотрой до нового летосчисления. Заморское владение (столь завидное) было, однако, лишь первой стоянкой в дальнейшем продвижении — соседние островки Самха, Дарза и Абдалькури, уходя к западу, звали за собой. Так мореплаватели аравийского среднего юга, а позже и востока добрались до Мыса Пряностей, как некогда именовался Гвардафуй, и, озираясь, начали продвигаться по чуждому берегу на запад и юг. Постепенно Восточная Африка разделилась в арабском представлении на шесть зон: от южного края Аденского залива до 10° с. ш. лежала «земля водохранилищ», от 10 до 3° с. ш. — «земля неарабов», от 3° с. ш. до 3° ю. ш. — «земля зинджев» («черных», «негров»), от 3 до 8° ю. ш. — «земля побережий» (по-арабски «барр ас-савахиль», откуда название языка суахили), от 8 до 11° ю. ш. — «ар-рим» (от бантуитского «мрима» — горная страна), вдоль Мозамбикского пролива — «земля прибрежья». Этот перечень исключает африканское Красноморье как величину давно данную и известную. По следам моряков Хадрамаута и Омана в Индоокеанскую Африку пришли моряки западной Аравии: Сокотра с грядой мелких островков послужили естественным — как позже Антильский и Багамский архипелаги для Европы — мостом к материку.

Входя в прибрежные воды Мадагаскара, кормчие употребляли все свое искусство, чтобы миновать опасные места, поглощавшие небольшие суда; у Занзибара во время безветрия сильное течение сносило неуправляемые парусники к на этом пути странники нередко погибали от голода и жажды. Но алчность местных торговцев тесно привязала африканский островной мир к арабской морской торговле. Другое ответвление великого западно-восточного торгового пути, малайское, шло от Цейлона либо от Андаманских островов к Индонезии, главным образом к Суматре и Яве. Знаменательно, что на исходе XV века крупнейший арабский мореплаватель Ахмад ибн Маджид в особой главе своей энциклопедии помещает в числе десяти «великих островов» мира именно Суматру и Яву, оставляя в стороне столь просторные соседние земли, как Борнео и Целебес. По времени создания памятника это уже пора подведения итогов заморских путешествий арабов халифата; следовательно, перед нами окончательная оценка того значения, которое имели для арабов одна и другая пары островов Индонезии. Впрочем, и весь перечень Ахмада ибн Маджида, где рядом с «островом арабов» (Аравийским полуостровом), Мадагаскаром, Суматрой и Явой равноправно стоят сравнительно небольшие Тайвань, Занзибар, Бахрейн, Сокотра и совсем крохотный Ибн Джаван в Персидском заливе, показывает, что громкое приложение «великий» здесь

имеет в виду, как бывает в жизни, не величину предмета, а его практическую ценность. Современный индийский ученый Нафис Ахмад говорит так: «Полагают, что арабская колония на западном побережье Суматры основана около начала христианской эры. Арабы вели торговлю между Суматрой и Мадагаскаром, вероятно, через Цейлон, около 310 года до христианской эры». Если отнестись к этому заявлению в его второй части с необходимой осторожностью, то и тогда участие аравийского — сабейско-набатейско-еврейского, позже в подавляющей степени арабского — купечества в малайской торговле на рубеже двух эр не вызывает сомнений. Великое переселение индоокеанских народов, происходящее в эту пору, которое привело многих индийских купцов на Индонезийский архипелаг, сохранило возникшие еще с вавилонских времен связи южной Индии с аравийскими торговцами; около 300 года н. э. появилась арабская фактория значительно дальше Суматры с Явой — на южнокитайском побережье (в Нанхайцзуне, будущем Гуанчжоу); странствующий китаец Фа-Сянь, на полтора десятилетия покинувший родину ради путешествия по Индии, твердо говорит о «сабейских», т. е. арабских, купцах на Цейлоне между 399 и 414 годами н. э. Таким образом, круг замкнулся, все убеждает нас в том, что во всяком случае первую половину высказывания Н. Ахмада следует принять безоговорочно.

Расцвет арабско-малайских отношений наступает несколько позже, в VII веке. Если одни арабские торговцы направлялись в сопредельные и дальние страны, в том числе к индийским, китайским и даже корейским побережьям, то другие переправлялись на южный берег Малаккского пролива и оседали на Суматре и Яве. То, что в этом крайнем юго-восточном углу Азии с его своеобразной природой и необычными нравами издавна обосновались, хотя бы единичными вкраплениями, такие же аравитяне, часто соплеменники, устраняло сомнения у нерешительных. Первым, главным и самым достоверным показателем степени арабского проникновения в жизнь далекого архипелага является индонезийский язык. Здесь речь идет не о частных заимствованиях. Налицо лавина арабских слов, охватывающих широкий мир общих понятий и поэтому вторгшихся в разные области бытия личности и общества на всех уровнях. Следовательно, произошло синонимическое либо чистое пополнение основного содержания местных наречий, позже — индонезийского языка, т. е. в обоих случаях обогащение. Помня о предмете этой книги, ограничимся немногими примерами:

Арабские		Индонезийские		
Понятие	Слово (паузальная транскрипция)	Слово	Понятие	Двуязычные сочетания
конец	ахир	achir	конец	achirnja — наконец, и т. д.
нравственность	'адаб	—	—	peradaban — цивилизация, и т. д.
справедливый	адил	adil	справедливый	pengadilan — суд, и т. д.
конец (жизни)	'аджал	adjal	смерть	—
ближайший	'акраб	akrab	близкий	—
усопший	(ал-)мархум	almarhum	усопший	—
безопасность	'аман	aman	безопасный	keamanan — безопасность, и т. д.
элементы	анасир	anasir	элемент	—
души	'арвах	arwah	душа	—

глава	баб	bab	глава (в книге)	—
обсуждал	бахас	membahas	обсуждать	rebahasan — обсуждение
стих	байт	bait	куплет	—
порт	бандар	bandar	порт	—
основывался	бана	membina	основывать	rembina — основатель
особый	хасс	chas	особый	—
Арабские			Индонезийские	
Понятие	Слово (паузальная транскрипция)	Слово	Понятие	Двуязычные сочетания
измена	хийана (т)	chianat	измена	mengchianat — изменять, и т. д.
довод	далил	dalil	довод	mendalikan — доказывать
степень	дараджа (т)	deradjat	степень	deradjat penghidupan — уровень жизни
телесный	джусманийй	djusmani	телесный	latihan djusmani — физические упражнения
ответ	джаваб	djawab	ответ	mendjawab — отвечать, и т. д.
похороны	джиназа (т)	djenazah	труп	—
рассвет	фаджр	fadjar	рассвет	—
польза	фа'ида(т)	faedah	польза	tidak faedah — невыгодный, и т. д.
небо	фалак	falak	небеса	
скрытый	га'иб	gaib	скрытый	—
подарок	хадийя(т)	hadiah	награда	menghadiah - награждать
беременная	хамил	hamil	беременная	keadaan hamil - беременность
приговор	хукм	hukum	право	terhukum — осужденный
наука	илм	ilmu	наука	ilmu bintang — астрономия, и т. д.
сирота	ятим	jatim	сирота	jatim piatu — круглый сирота
караван	кафила(т)	kafilah	караван	—
сила	кувва(т)	kuat	сильный	kekuatan — сила
полюс	кутб	kutub	полюс	kutub utara — северный полюс
войско	(ал-) аскар	laskar	отряд	—

известный	ма лум	maklum	знать	mempermak- lumkan — извещать
возделанный	ма мур	makmur	процветающий	kemakmuran — процветание
Арабские			Индонезийские	
Понятие	Слово (паузальная транскрипция)	Слово	Понятие	Двуязычные сочетания
линейка	мистара(т)	mistar	линейка	—
возможный	мумкин	mungkin	возможный	kemungkinan — возможность, и т. д.
рукопись	нусха хаттийя	naskah	рукопись	—
мысль	фикр	pikir	мысль	memikir — думать, и т. д.
гадатель на песке	раммал	—	—	ramalan — предсказание и т. д.
дружба	сухба (т)	sahabat	друг	persahabatan — дружба, и т. д.
вопрос	су'ал	soal	вопрос	—
бессонница	сухад	suhad	бессонница	—
повиновение	та а (т)	taat (ta`at)	подчиняться	ketaatan — подчинение, и т. д.
лекарь	табиб	tabib	лекарь	—
община	'умма (т)	—	—	ummat manusia — человечество
время	вакт	waktu	время	waktunja — вовремя, и т. д.
изумруд	зумурруд	zamrud	изумруд	—
сущность	зат	zat	вещество	—
кольчуга	дир	zirah	кольчуга	badju zirah — кольчуга

На первый взгляд поразительно, что, несмотря на развитость океанского судоходства у арабов, индонезийский морской словарь в области оснастки избежал западноазиатского влияния. Недоумение проходит, когда, любуясь трудами первооткрывателя арабских мореходных руководств Габриэля Феррана, мы там находим сжатую и выразительную мысль: «...индонезийцы, преимущественно яванцы, притязают на честь древнейших мореплавателей» — и вспоминаем, что эти островитяне еще за шесть столетий до новой эры получили в общем русле индийской культуры знание законов строительства и вождения судов, а следовательно, и соответствующие обозначения. Но три слова из арабского морского обихода все же проникли в индонезийский язык, и они красноречиво свидетельствуют о том, что «хождения за море» из Аравии носили частый характер. Речь идет о нарицательных «му'аллим» — лоцман, «нахуда» — судовладелец и «бандар» — порт.

Точное значение первого — «наставник», и выбрано оно не случайно. Люди

смертны, а судоводителя гибель подстерегает на каждом шагу; так как судно в любой миг должно оставаться управляемым, рядом с «му'аллимом» всегда находится «талиб» — «ищущий знаний», т. е. ученик, постигающий под руководством умудренного жизнью «льва моря» тайны мастерства и готовый в скорбный и опасный час принять на себя тяжкий труд кормчего. К такому прижизненному преемнику обращена вторая из двенадцати «полезных глав» морской энциклопедии 1490 года, созданной лопманом Васко да Гамы — Ахмадом ибн Маджидом, а само место этой главы в книге, как и высокие деловые и нравственные требования к ученику, изложенные в ней, указывают на важность, которую имело в глазах арабов это лицо. Если уже не в Новом Свете, то от края до края Старого наименование «му'аллим» пробило себе широкий путь — его вводит в свое лоно индонезийский язык, и в облегченном виде — «малим» — это слово можно видеть в суровых предписаниях морского кодекса королевства Малакка; на побережьях Восточной Африки от него рождается суахилийское *mwalimu*, а в образе *malem* оно ложится на страницы португальских летописей. Одна европейская арабистика отказала в особом внимании арабскому имени с такой большой судьбой, но это уже скорее не вина ее, а беда: издавна сложившийся односторонний подход к предмету занятий, неверие в возможность удовлетворительного понимания арабской мореходной письменности и в само существование дальних плаваний от Аравии. Наблюдения, статьи, редкие книги, легшие в основание нового взгляда и новой области науки, конечно, не в счет, но это был еще только путь к доктрине, а не она сама. Между тем, говоря строго, одно лишь появление арабского «му'аллима» в индонезийских водах при достаточно глубоком и последовательном движении мысли позволяет сделать конечный вывод о развитости арабского мореплавания, о его необходимом участии в сложении новых культур в Индийском океане и Средиземном море, и, так как этот вывод истинный, он счастливо обогащается разноязычными подтверждениями.

Второе слово, «нахуда» — судовладелец, имеет персидское происхождение («нав» — судно + «худа» — хозяин), однако вряд ли оно занесено в Индонезию персами. Отдельные иранские заимствования в индонезийском известны («*Biadab* — невоспитанный, *istana* — царский двор, дворец, *pama* — имя, *seluar* — шаровары, *tachta* — трон), и, чтобы не удивляться этому влиянию, достаточно вспомнить об арабско-персидской (мусульманской, отчасти зороастрийской) фактории в Гуанчжоу, полнокровно действовавшей по меньшей мере сто двадцать лет, до разгрома ее восставшими китайцами в 879 году. Но обозначение «нахуда» так тесно слито с арабскими плаваниями, что обстоятельства, при которых оно проникло в индонезийскую жизнь, в общем не вызывают сомнений. Морской арабский язык не знает ему замены.

В описаниях путешествий «нахуда» стоит рядом с «му'аллимом». Но кто он? «Капитан», как объясняют его словари, «шкипер», лицо, от знаний и хладнокровия которого зависит благополучный исход морских странствий? Но кто же тогда «му'аллим»? Напомним, что на каждом средиземноморском корабле арабов были два начальника: один правил навигационной частью, другой — воинами. Этого требовала особая обстановка постоянных походов и битв, какой Индийский океан до появления в его водах португальских сил не знал. Но вот кодекс королевства Малакка, объявляя о введении законов, предназначенных к исполнению в открытом море и в портах, восклицает: «Если эти законы будут соблюдаться, кто посмеет восстать против власти нахуда?» Высокомерное «кто посмеет восстать?» бросает нужный свет на образовавшуюся неясность: так правящий слой общества и его отдельные представители защищают свое господство от поработенных. Недаром свод законов, о котором идет речь, составлен, как указано в документе, лицами, принадлежащими исключительно к сословию «нахуда». И не удивительно, что алчные законодатели предусматривают умерщвление «малима» («му'аллима») в случае кораблекрушения: ведь он — «черная кость», не уберегшая хозяйское добро; и не имеет никакого значения, что каждый «му'аллим» с его знаниями и качествами водителя хрупких судов по безбрежному прихотливому океану — неповторимая

ценность. Писатель и царедворец конца XVI века Абу л-Фазл Аллами поясняет без обиняков: «Нахуда, или владелец судна». Так как сделаться столь крупным собственником купец мог, лишь разбогатев, «нахуда» — основное лицо, душа, двигатель арабской морской торговли, каботажной ли вдоль побережий Аравии или же с дальними странами, в том числе с Индонезией. Он сбывает и приобретает, стяжает прибыль, спешит управиться с делами до наступления времени обратных ветров, с которыми надо вернуться на родину, либо остается на чужой земле до конца своих внешне пестрых и внутренне однообразных дней. Но всех этих случаях ему нужны надежные склады для хранения своих товаров, поэтому он без устали радеет о расширении старых и строительстве новых портов с соответствующими помещениями: для него, заморского гостя, чужая страна, естественно, начинается с берега.

Слово «бандар» — порт, последнее из трех разбираемых, тоже пришло к арабам от персов и, так же как «нахуда», обрело большую жизнь благодаря всемирному размаху арабского мореплавания. Показателем прочной усвоенности чужеземного слова является образование от него производных по законам воспринимающего языка; от «нахуда» («нахуза») и «бандар» произошли арабские множественные «навахизат» и «банадир», последнее вошло и в персидский словарь. Любопытно, что энциклопедическая «Книга об основах и правилах морской науки» Ахмада ибн Маджида употребляет слово «бандар» четырнадцать раз и слово «банадир» девять, тогда как на долю чисто арабских — «фурда» с множественным «фурад» и «марса» с множественным «марас» — приходится в общей сложности лишь десять упоминаний. То, что «бандар» в своем прямом значении проникло в индонезийский язык, несомненно, является красноречивым свидетельством силы арабского влияния, тем более что в отличие, например, от Восточной Африки Индонезия располагала меньшим количеством международных портов. Последнее находит свое естественное объяснение в сравнительно ограниченном составе вывозимых товаров: это сандаловое дерево, пряности, знаменитый яванский ладан, лекарственные травы, камфора, мускусные кошки (эти животные, как сказано в одном памятнике, «покупаются на вес золота»). Сообщение китайской летописи от 813 года о том, что очередное (они начались после 132 г. н. э.) яванское посольство доставило в Китай четырех африканских невольников, говорит об одной из наиболее доходных статей арабского ввоза — конечно, не только на Яву, Суматру и на другие острова у крайних рубежей известного тогда мира, но и на менее отдаленные рынки.

Самым крупным индонезийским портом среди служивших морской торговле арабов был Палембанг у северо-восточного края Суматры, глядевший уже в Южно-Китайское море. Здесь проходил основной поток грузов и останавливалось каждое судно, шедшее в Китай и Корею. Далее на восточном побережье Суматры лежал Арух, а на западном — Фансур и Менангкабо. На северной оконечности Явы располагались Тубан и Джаршик.

Большое значение всех этих точек на земле Индонезии для арабов видно из того, что для каждой из них в халифате была известна высота стояния нужного светила, зная которую мореплаватели могли добираться до избранного ими порта.

...Сейчас мы можем вернуться к Адену и Багдаду, чтобы продолжить путь на восток вдоль южных берегов материковой Азии.

Не нужно лишней раз подчеркивать, что арабские парусники ходили не только каботажно. Старая арабистика, дорожа устоявшимися взглядами, считала, что арабы плавали лишь вдоль морских берегов, притом на небольшое расстояние. Держась такого взгляда, нельзя удовлетворительно объяснить, каким образом сыны аравийских пустынь распространили свое влияние по всем островам Индийского океана и Средиземного моря. А ведь Ахмад ибн Маджид провел корабли Васко да Гамы от Африки к Индии всего за двадцать шесть суток. Не следует видеть в арабах и ристателей одного лишь открытого моря; действительность — внутриаравийская торговля, с одной стороны, и стремление возможно быстрее достичь заморских стран, используя для этого счастливо открытые

муссонные ветры,— с другой, естественно, ставит в деятельности предтеч Ахмада ибн Маджида и его самого прибрежное и сквозное плавание рядом.

Арабские кормчие избегали пользоваться центральными участками Красного моря, Аденского и Персидского заливов из-за нередких случаев пиратства; они вели суда в виду берега. Такая мера имела свои преимущества — она давала возможность быстро пристать в нужном месте для устранения возникшей течи или для пополнения запасов пищи и пресной воды. Но неотступным призраком сопровождала мореходов грозная опасность — разбить парусник о подводные камни или посадить его на мель. Ахмад ибн Маджид, которого приходится часто вспоминать на этих страницах, ибо его слово и дело показывают нам арабское мореплавание изнутри, т. е. в подлинном виде, наставляет Васко да Гаму: «Не приближайтесь к берегу... выходите в открытое море; там вы... окажетесь под защитой волн». Имеются в виду крупные волны глубоководья: во всех своих руководствах прославленный «лев моря» настойчиво и последовательно учит отличать «ма'абьяд» — белую воду от «ма'ахдар» — зеленой воды, иначе говоря, приподнятые участки морского дна от опущенных. Сказанное позволяет лучше понять, почему южноаравийские гавани к востоку от Адена — Ахвар (Хавра), Зуфар, Фартак, а также расположенные на островах Курия-Мурия и Масира даже при изменениях маршрутов движения грузовых кораблей никогда не теряли своего значения окончательно, не исчезали их названия со страниц арабских лоций, тем более что эти гавани служили местом продажи корабельных снастей и съестных припасов заходящим в них судам. Давно, задолго даже до раннего халифата, отшумела слава античной Музы — ал-Муджи на аравийском берегу против Сокотры. «Торговый порт Муза полон арабскими капитанами и матросами, которые занимаются торговыми сделками. Они участвуют в торговле с Эритреей и Сомали в Африке и Бхарукаччей в Индии на собственных судах». Эти слова египетского купца — он-то знал, о чем писал,— создавшего в первом столетии н. э. «Перипл Эритрейского моря», остаются вечным памятником городу, который вместе с Аденом, Хисн ал-Гурабом и Маскатом явился родиной аравийского судостроения и одним из первых очагов заморской торговли. Несколько позже место ал-Муджи в международных связях занял «блаженный остров» — Сокотра: здесь окончательно развязывались пути на юг и восток.

Подобно судам Египта и Аравии, багдадским кораблям перед выходом в океан приходилось постоянно чередовать прибрежное плавание с выходом в открытое море. Для большинства из них главной базой служила Басра на общем русле Тигра и Евфрата — Шатт эль-Арабе; во все века халифата, не считая потрясений 869 — 883 (восстание африканских рабов) и 920 годов (нападение карматов), этот город являлся столичной гаванью аббасидской державы; именно и только через него Багдад общался с индоокеанским заморьем. Выйдя из Басры и миновав Абадан, суда медленно, то и дело ощупывая лотом дно, вступали в Персидский залив: согласно лоции, здесь надлежало опасаться мелей и движущихся песков. Осторожно огибая препятствия, моряки поворачивали влево и достигали Сирафа на иранском берегу.

Сираф, как и Басра, мужал и рос любимым детищем новой мировой державы — мусульманского государства, оттесняя на задний план старые речные порты — Хиру и Убуллу (античный Аполон). Он и сам не был новопостроенным, в отличие от Басры это был доисламский порт, одна из опор мореплавания при Сасанидах. Но он стоял на море, а Хира помещалась на берегу Евфрата, Убулла — при впадении одноименного канала в Тигр, и не спасли ни ту, ни другую толпившиеся у их причалов вереницы торговых судов из Аравии, Индии и Китая: халифату, стремившемуся в пору мужания раздвинуть свои пределы, нужно было «ногою твердой стать при море», морская держава должна была иметь выдвинутые точки опоры. Но Басра и Каир построены на берегу рек... Впрочем, это имело свое историческое объяснение: город на Шатт-эль-Арабе представлял опорную крепость бедуинов в завоеванной стране, позже здесь проходил нерв, связывавший Багдад со всем индоокеанским миром; город на Ниле, отойдя в глубь страны для лучшей защиты

от внешних врагов, снаряжал в своей тиши корабли для нападения на них.

Статьи сирафского вывоза были не столь многочисленны, как у соседнего Хурмуза или у более отдаленного Цейлона, занимавшего первое место в тогдашнем мире по разнообразию предлагаемых товаров, однако имели большую ценность: хлопчатобумажные и шелковые ткани, пряности, жемчуг. Но самым высоким сокровищем Сирафа являлись проживавшие в городе семейства потомственных кормчих. Одни из членов этих старых родов ходили в дальние моря, другие доживали свой век в многоэтажных домах из дорогого индийского дерева тика; от старших младшим передавались орудия и тайны мореходного искусства. По-видимому, тик — строительный материал, сопровождавший моряка всю его жизнь (кроме зданий из него изготавливались корабельные корпуса и плавучие маяки), — пропитывался особым составом, крепившим древесину, ибо греческий писатель Теофраст в третьем столетии до н. э. заметил, что тиковый корпус корабля может служить более двух веков, но лишь при условии постоянного пребывания в морской воде; воздействие кислорода воздуха способствует разрушению древесных волокон. ...Семь дней в 977 году оказались роковыми для Сирафа: город стал жертвой сокрушительного землетрясения. Суда, еще вчера стекавшиеся со всего Востока к его причалам, теперь навсегда покинули их; место поверженной твердыни в заморской торговле халифата занял ближний остров Киш (Кайс), где купцы основали новую колонию. Один из правителей Киша известен тем, что из своего далека посылал в Африку охотников за рабами; привезенные в невольничьих судах пленники с большой прибылью продавались им на рынках острова.

От Сирафа и Киша парусники шли на запад, к архипелагу Бахрейн. Если в сирафском торге жемчуг был только одной из статей, то на Бахрейне он являлся основным предметом сделок и, по-видимому, стоил дешевле, ибо продавали его еще не купцы, а сами ныряльщики; для этих рано слепнувших людей, обремененных заботой о своих детях и уже незрячих отцах, выловленные сокровища, которым они обычно не знали настоящей цены, были единственным источником существования. В конце XV века Ахмад ибн Маджид говорит о бахрейнском жемчуге: «...сей почитай, тысяча кораблей ловит испокон веку, а она (= ловля.— *Т. III.*) не пустеет». Круглое число внушает мысль: нет ли здесь округления и не слишком ли оно, округление, велико? Но во всяком случае надо помнить, что бахрейнские ловли были известны еще ассирийцам при Навуходоносоре (604 — 562 гг. до н. э.).

За архипелагом путь снова устремлялся к восточному берегу: у места, где сливаются воды Персидского и Оманского заливов, купаясь в блеске своей вечной славы, стоял великий Хурмуз. Два обозначения — греческое «Армозия» и русское «Гурмыз» («Ормуз») — определяют приблизительную протяженность его века: первое принадлежит адмиралу Александра Македонского Неарху, второе — тверскому купцу Афанасию Никитину; между этими двумя людьми пролегли восемнадцать столетий. Но лишь первостроители халифата, арабы, отняв у персов древнюю гавань, сообщили ей «державную поступь», вовлекли в круг своих международных связей. Этому способствовало не только выгодное (по существу ключевое) положение города на путях торговли, в дальнейшем дополнительно оттененное падением Сирафа; счастливое преимущество Хурмуза перед другими гаванями состояло и в том, что окрестности твердыни на Ормузском проливе были богаче дарами природы и плодами трудов человеческих: отсюда вывозились пшеница, рис, рожь, соль, вино, индиго, киноварь, железо, медь, а кроме того, золото и серебро. Особую статью дохода составляла продажа лошадей, которых здесь разводили, может быть, еще с парфянских времен, а то и раньше. Купив местного коня, Афанасий Никитин взошел с ним на «таву», отплывавшую в Индию (слово «тава», обозначающее вид морского судна, имеет индийское происхождение и кроме русского стало — в несколько ином обличье — достоянием арабского и китайского языков). «Ормуз — великая пристань,— отзывается тверской странник.— Люди всего света бывают в нем, есть здесь и всякий товар. Все, что на свете родится, то в Ормузе

есть». ...Жизнь классического Хурмуза окончилась менее чем через десять лет после того, как посланцы лиссабонского двора впервые увидели Индию: в 1507 году он попал в жесткие руки португальских воинов, а в 1621-м, спустя много веков, составивших почти тысячелетие, вернулся под власть персов, которые, учтя местные данные и сложившиеся связи города, построили здесь новый порт — Бендер-Аббас.

Покинув хурмузскую гавань, купеческие суда вновь плыли к западу: на оманском берегу их ждали Сухар и Маскат. Весь разноязыкий Восток толпился на рынках юго-восточной Аравии, говорит стихотворец Саади (1184 — 1292), вошедший в двестише Пушкина («Иных уж нет, а те далече, Как Саади некогда сказал»). Сзади повествует как очевидец («На пристань в Омане я вышел...»). Но его-то что привело к торжищам на шумных набережных Оманского залива? Ответ может быть найден в арабской пословице: «Невежда ищет богатства, а ученый — совершенства». Живые впечатления от знакомства с новыми и новыми ликами земной жизни, от общения с разными людьми, вызванные ими переживания и раздумья расширяют просторы перед созидующим умом, возвышают сердце искателя и оттачивают его слово. За три века до знаменитого стихотворца землеописатель Мукаддаси, добывавший себе жизненный опыт не столько в путешествиях, сколько в скитаниях, тоже побывал в Омане. Его внимание здесь обратилось главным образом на древний Сухар — «преддверие Китая, сокровищницу Востока, рынок Йемена». К этой оценке он подводит следующим описанием: «Сухар — столица Омана. Нет сейчас в Китайском море (одно из названий Индийского океана в средневековой письменности. — *Т. III.*) города более славного, чем он,— благоустроенный, населенный, красивый, здоровый, приятный, средоточие богатства, вместилище купцов, обитель плодов и злаков... Здесь удивительные рынки и восхитительные окрестности, простирающиеся вдоль морского берега. Дома тут из обожженного кирпича и тикового дерева, они высоки и дорого стоят... Есть здесь колодцы и каналы с питьевой водой, и население живет среди полного изобилия». О Маскате, расположенном неподалеку, Мукаддаси отзывается более кратко и сдержанно, хотя уже в его время здесь процветало производство хлопчатобумажных и шелковых тканей; эта отрасль дожила в городе вплоть до последних столетий, когда ее дальнейшее существование было пресечено британской и североамериканской конкуренцией. Пятнадцатый век, наряду с девятнадцатым занимающий особое место в памяти человечества, принес Маскату славу крупного центра судостроения; готовые суда вывозились главным образом в Индию. ...Закончив торговые дела, купцы спешно возвращались на борт: попутный ветер имеет свои сроки. Пополнившие запас пресной воды и провизии, парусники теперь, после зигзагообразного движения как бы «вывинтившись» из Персидского и Оманского заливов, шли на юго-восток; миновав крайний выступ аравийской земли — мыс Рас-эль-Хад (Рас аль-хадд), они выходили из просторы Аравийского моря. Здесь можно было встретиться с аденскими судзми, шедшими к странам восточного заморья, и продолжать путь уже вместе.

Средневековые землеописатели называли моря именем какой-либо из омываемых ими стран. Например, Красное море называлось «морем Хиджаза», «морем Йемена», «морем Абиссинии», у Мукаддаси, о котором шла речь, Индийский океан назывался «Китайским морем». Но странным образом западная половина Индийского океана в открытой акватории, куда выходит значительная часть побережья Персии, никогда при арабах не звалась именем этой страны. Зато западная половина океана получила навеки от имени полуострова, которого она касается лишь краем, название Аравийского моря. И если это покажется странным, то лишь на первый взгляд.

Вспомним оmano-малабарские (т. е. оmano-индийские) связи в глубокой древности; арабские суда на службе у греко-индийской торговли в течение последних дохристианских столетий; проникновение «сабейских», как выражается китайский путешественник Фа Сянь всего за два века до ислама, т. е. арабских, купцов за мыс Коморин, в «подветренные страны» мусульманских источников; насыщенность языка

хинди арабскими словами, которые столь непривычно видеть передаваемыми санскритским письмом,— все эти факты с достаточной убедительностью свидетельствуют в пользу того, что по освоенности водные пространства, простирающиеся на восток от Аравии вплоть до Индии, психологически были для арабских мореплавателей как бы продолжением родного полуострова; здесь, на исхоженных морских дорогах, власть над которыми переходила от одного поколения кормчих к другому, начиналась океанская Аравия.

Парусники шли к Индии по двум трассам: одни — прямо, с легким отклонением к югу, чтобы сразу попасть в ее северные порты, другие круто на юго-восток, к Лаккадивским островам, за которыми открывались пути к богатым городам малабарского побережья Индии и выход на Цейлон. Мы ограничимся описанием первого направления: оно представит нам все западноиндийское побережье.

Пройдя крайние восточные гавани державы халифов — Мансуру и Дайбул (в устье Инда), путники достигали полуострова Катхиявар; здесь, у ворот Индии, им приходилось опасаться пиратов, хозяйничавших в заливе, отделяющем Кач от Саураштры. Метальщики «греческого огня» на судах были наготове, купцы за их спинами возносили моления о даровании морякам великой меткости. ...Одна за другой появлялись и отходили назад гуджаратские стоянки — далеко известные Мангалор, Суманат, Диу, Джуджа, Машия, суда входили в Камбейский залив и становились на якорь у города, который дал ему свое имя — Камбея, «пристани всему Индийскому морю», как сказал о нем Афанасий Никитин.

Звеньями арабской золотой цепи, охватившей Индию, то смутно мерцая, то остро переливаясь блеском купеческих сокровищ, от Камбея к югу нисходили старые порты Западного Индостана: Броч, Сураг, Даман, Хаджаши, Махаям, Тана, Чаул, Дабул, Гоа, Хонавар, Мангалор второй, Кананор, Кабукат, Каликут, Кочин, Кулам, Билингам. «...Арабской золотой цепи, охватившей Индию...» Не слишком ли сильно сказано? Не должен ли арабист, пишущий эти строки, заподозрить себя в некоем, пусть невольном, пристрастии? Ходили же индийские корабли, например, к Восточной Африке, и довольно часто; те, которые видел Васко да Гама в Малинди, были, конечно, не первыми. Да, но кто взялся бы оспаривать мысль о том, что они звались «индийскими» не по составу путешествовавших в них, не по соответствующим обычаям и целям, а по месту выхода, «порту приписки», как теперь говорят? Ведь в каждом индийском порту, особенно крупном и преимущественно на западном побережье, действовала арабская фактория. Эти сообщества, во-первых, вели обширную внешнюю торговлю, а во-вторых, оживленный товарообмен с местными непосредственными производителями. Последним не было нужды везти плоды своего труда на продажу за море — арабские купцы скупали все представлявшее обоюдную ценность на месте производства; ни к чему было и отправляться на край света за иноземным товаром — благодаря арабским купцам, привозившим на индийский рынок всевозможные произведения Востока и Средиземноморья. Столь удобные условия торговли оплачивались незначительными (при беглом взгляде) уценками при покупке товара у его производителей и наценками при его продаже, тем не менее накопления купцов постепенно превращались в громадные состояния. Пример описанного в книге X века «Чудеса Индии» оманского торговца-еврея Исаака, вернувшегося после сделок в Индии миллионщиком, конечно, не единичен, и цифра 60 миллионов дирхамов (= 178 200 килограммов серебра), которой иной раз могло оцениваться имущество арабского купца, ведшего свои дела на индийской земле, вполне может быть достоверна. Другой слой индийцев, с которым приходилось тесно соприкасаться негоциантам из халифата, состоял из правителей приморских городов и окружавшей их крупной и мелкой челяди. Эти получали большой доход от арабской морской торговли за счет налогов и подношений и всячески ее поддерживали: в конечном счете благосостояние этих крошечных властелинов зависело от уровня индо-арабской торговли.

Не следует, однако, думать, что в Индии арабы так же полно и всесторонне взяли в свои руки внешние связи страны, как это они сделали в Африке. Некоторые наиболее состоятельные купцы из коренного населения индийского Запада, особенно те, которым не давали спать лавры мусульманских, а до ислама сабейских соперников, сами иногда предпринимали дальние плавания за Ормузский пролив, Сокотру и Мадагаскар. Этим объясняются, в частности, санскритское происхождение названий Сокотры и Занзибара, упоминание последнего в поздних Пуранах (индийских эпических поэмах X — XVI вв.) и то обстоятельство, что восточноафриканские суда в пору ислама строились не только по арабским образцам, но и по тем, которые создали морепроходцы древней и средневековой Индии. Однако же, чем глубже укоренялись арабские торговые поселения на индийских побережьях, тем теснее сближались исконное население и пришельцы, шло медленное, но неотвратимое и необратимое взаимопроникновение культур. Кроме перевода индийских сочинений на арабский язык и насыщения индийских языков арабскими словами наука теперь может указать на менее известные примеры: плавание в 1009 — 1010 годах кормчего Хавашира ибн Юсуфа на корабле индийца Дабавкары (Судостроителя), которое позволяет предполагать, что оно было одним из многих предприятий такого рода; посещение Васко да Гамы на борту его флагмана в 1498 году «знатными индусами», в обществе которых находился «мавр из Гуджарата», т. е. знакомый нам Ахмад ибн Маджид. Подробный рассказ португальского летописца XVI века Жоау да Барруша о втором событии, имевшем столь значительные последствия (он приведен в нашей книге «Три неизвестные лоции Ахмада ибн Маджида, арабского лоцмана Васко да Гамы, в уникальной рукописи Института востоковедения АН СССР», 1957) применительно к тому, о чем сейчас идет речь, любопытен двумя сообщениями: вместе с индийскими гостями был мавр — так в средиземноморской Европе называли арабизованных североафриканцев или вообще арабов. Этот мавр — из Гуджарата, т. е., по-видимому, он постоянно живет в северо-западной Индии, тогда как об Ахмаде ибн Маджиде мы знаем, что родина его — оманская гавань Джульфар. Вростание мусульманских переселенцев, особенно богатого купечества, в жизнь индийского общества привело к распространению ислама.

Афанасий Никитин оставил краткое и выразительное описание некоторых западноиндийских портов:

«А Камбай — пристань всему Индийскому морю, и товар в нем, все делают алачи (ткани из сученых шелковых и бумажных ниток.— *Т. III.*), да пестряди (ткани из разноцветных ниток.— *Т. III.*), да грубую шерстяную ткань, да делают краску индиго (синюю, производимую из растения *Indigofera tinctoria*.— *Т. III.*); в нем же родится лакх (красящее вещество.— *Т. III.*), сердолик и гвоздика.

Дабул — пристань весьма великая, и привозят сюда коней из Египта, Аравии, Хорасана, Туркестана и Старого Хормуза...

А Каликут есть пристань для всего Индийского моря, и пройти его не дай бог никакому судну; кто его минует, тот не пройдет поздорову морем. А родится в нем перец, имбирь, цвет мускат, цинамон, корица, гвоздика, пряное коренье, адряк (пряность.— *Т. III.*), да всякого коренья родится в нем много. И все в нем дешево; да рабы и рабыни очень хороши, черные».

У современника Никитина персидского писателя Абдар-разака Самарканди о Каликуте сказано: «Это совершенно надежный порт». Такое достоинство, как безопасность купцов и товаров, ценилось еще в древности, и не удивительно, что каликутский рынок привлекал к себе торговцев и покупателей со всего света. Известный путешественник Ибн Баттута пытливым взором отметил в XIV веке тринадцать китайских кораблей, стоявших у причалов Каликута. Громкая слава города, одного из величайших на средневековом Востоке, привела к тому, что имя его было на многих устах и часто ложилось на страницы разноязычных рукописей.

Кроме статей торговли, о которых говорит Никитин, предметами каликутского

вывоза были красное дерево, хлопчатобумажные ткани и драгоценные камни, из привозных — аравийская амбра, жемчуг Цейлона и китайский фарфор; ввозились кожи и кони, золото, серебро и медь, киноварь. Разнообразие и высокая ценность товаров, обращавшихся на этом крупном международном рынке, способствовали непрерывному обогащению мусульманских, преимущественно арабских, купцов; их колония в Каликуте была одной из самых могущественных во всей Индии. По существу сердцем широко исламизованного индийского Запада предстает средневековый Каликут, поэтому не случайно, что упоминаемый в хронике Жоау да Барруша «добрый кормчий гуджаратский мавр» Ахмад ибн Маджид привел корабли Васко да Гамы именно сюда: здесь было лицо мусульманской Индии, которой он гордился, здесь можно было найти лучшие из товаров, которые она имела. Но с появлением «франков», людей необычного облика и поведения, говоривших на непонятном языке, повеяло чужим запахом; постоянное и безраздельное занятие каким-либо делом обостряет людское чутье относительно всего, что с этим делом связано,— купцы иноземного происхождения, в большинстве арабского, ощутили опасность выхода к рынку Каликута новой противоборствующей силы, гостеприимство стало таять. Причины душевного порядка не должны заслонять общественных моментов или отодвигать их, но вправе учитываться наравне с ними. Местный царек, притязательно звавший себя «самудри раджа» — морским князем, естественно, принял сторону мусульманских торговцев — он со своим пышным двором ведь состоял, говоря строго, у них на содержании,— и неприязнь к европейским «гостям» охватила местное население. Тучи сгустились дочерна, любой день мог привести к расправе с иноземцами. Дождавшись обратного муссона, португальцы в том же 1498 году покинули опасную гавань и устремились на родину. Всего несколько месяцев понадобилось для этих событий, описание которых заключено в знаменитых «Лусиадах» между ликующей и мрачной строфами; первая повествует о переходе к Индии с Ахмедом ибн Маджидом на борту, вторая — о последних днях пребывания лиссабонских морепроходцев в Каликуте. Гордость португальской поэзии Луиж Камознш, навеки смолкший четыре века назад (ум. в 1580 г.), донныне тревожит каждое живое сердце упругим и ярким стихом:

В кормчем, суда стремящем, нет ни лжеца, ни труса,  
Верным путем ведет он в море потомков Луса.  
Стало дышаться легче, место нашлось надежде,  
Стал безопасным путь наш, полный тревоги прежде.

.....  
К берегу дальней Тежу чтоб не вернулись франки,  
Сталью сразить пришельцев или спалить их барки  
Мавры клялись, взывая: франки — источник бедам,  
К Индии путь да будет их королям неведом!

(Перевод наш.— Т. Ш.)

Клятва не сбылась. Подгоняемые попутным ветром, чужие корабли уходили на запад — отдышаться и обновить силы. Как помнит история, это было началом конца старого Каликута и океанской Аравии.

Выйдя из каликутской гавани и взяв направление на юг, арабские купеческие суда оказывались на траверсе Лаккадивских и продолжающих их Мальдивских островов, имея обе гряды по правому борту. Арабы давно знали эти места, здесь у них были многочисленные поселения; в одном из них Ибн Баттута, о котором выше шла речь, полтора года состоял судьей при мусульманской торговой колонии. На страницах мореописательных рукописей времен халифата Лаккадивы и Мальдивы упоминаются довольно часто; обозначение первых — «фалат» — имеет общие коренные звуки с малайским pulau — «остров» (kerulauan — «архипелаг»), во втором случае наименование «дибаджат» восходит к пракритскому dvīpa — «остров» (вошедшему в одно из арабских названий Цейлона — Сарандиб и в одно из ранних европейских имен для Мадагаскара —

Comorbinam, а также в общеизвестные прилагательные Лаккадивский, Мальдивский; в морской Индии можно обнаружить немало топонимов с участием этого древнего слова). Оба архипелага во все века имели для арабов большое значение благодаря обилию произрастающих на них кокосовых пальм: как бедуину в пустыне верблюд исстари давал все для существования, так скромное островное дерево предоставляло все необходимое для постройки судна — стволы и волокно под золотыми руками корабельных умельцев превращались в корпуса, мачты, канаты и паруса. По-видимому, здесь было много верфей, поставлявших готовые суда на внешний рынок или чинивших попутные. Проходя мимо северных из этих земель, купеческие парусники постепенно приближались к материковому порту Кулам, вскоре за которым нетерпеливому взору странников открывалась южная оконечность Индии, мыс Коморин.

На куламском рынке обращались примерно те же товары, что на рынках других малабарских портов. Как и там, здесь тоже гнездились мусульманские купцы, и, вероятно, весьма густо; о численности выходцев из Юго-Западной Азии в составе населения приморских городов индийского Запада можно судить по Саймуру — даже это сравнительно малозаметное людское пристанище, обычно не входящее в разряд поименно перечисляемых и тем более описываемых гаваней Индии, насчитывало в своих пределах около десяти тысяч мусульман; данные, полученные благодаря такому расчету, конечно, приблизительны, но возникающее представление в достаточной мере отчетливо. Наряду с общими чертами Кулам имел особую: его правитель взимал с каждого судна плату за разрешение пройти на восток.

По какому праву? Но кто об этом думает, если налицо условия, при которых никому не миновать входа в гавань, счастливо лежащую у стыка двух половин океана? Что за условия — полоса ли безветрия, где течение сносит парусник в нежелательном направлении, или, наоборот, зона противных ветров, не позволяющих отойти в открытое море, стремление ли избежать встречи с пиратами или с громадными рыбами, вышибавшими корабельное дно,— не известно, что именно, однако некое препятствие к обходу Кулама существовало, иначе не было бы смысла устанавливать обязательный налог.

О нравственном облике куламского владыки есть еще одно показание, заключенное в знаменитом «Витязе в тигровой шкуре» Шота Руставели:

До его прихода царь уж не один испил стакан.  
Чаши полны, все довольны, пили вволю, стол весь пьян.  
Все забыто: что тут клятвы, что тут вера, что Коран!

(Перевод Ш. Нуцубидзе)

Под «его» в первом стихе имеется в виду глава местной колонии арабских купцов «Усен», т. е. Хусейн: царек угощает своего благодетеля и сопровождающих последнего именитых арабов, во вторую очередь своих вельмож, но прежде всех самого себя; на то, что он, а не Хусейн — устроитель пира, указывают слова: «...до его прихода царь уж не один испил стакан» — так может поступить лишь не очень церемонный хозяин по отношению к гостям. Однако на какие же деньги устроено обильное чревоугодие, описание которого, кстати, рисует весьма распространенную, вероятно, картину более чем свободного поведения благочестивых мусульман вне халифата,— на какие деньги, если почтенный хозяин пиршества в основном состоит на содержании у иноземных купцов? Налог на проход множества судов предоставлял достаточные средства для взаимовыгодного застолья индийской и арабской сторон.

Известия о том, что хоть один из князей Кулама отменил взимание незаконного налога или же вел воздержанную жизнь, у нас отсутствуют. Это позволяет распространить сделанное выше заключение на все время существования куламского княжества. Тогда, если мы хотим представить себе исторических деятелей живыми людьми, сквозь черты крошечного деспота проступает хорошо знакомый собирательный образ властелина

восточной страны. В темной душе этого честолюбца намертво сплелись надменность и невежество, тщеславие и жестокость. Исходная причина всех зол такого рода — раболепие подобострастной челяди — внушила распаленному уму представление о личной безнаказанности, а впоследствии — непогрешимости. Сомнение в его достоинствах не может себя обнаружить, ибо в царстве, которое он «осчастливил» своими откровениями, мудрость и справедливость заменены ложью и насилием. Бесчинства чиновных лиц в александрийской таможне, поборы в других портах и хлопоты купца Мадмуна — все это, прошедшее перед нами на прежних страницах, есть отражение и подтверждение деспотизма, нашедшего много прибежищ в мире океанской Аравии. ...Но купеческие суда, оставив ку дамскому сборщику требуемую мзду, уже вышли в море, миновали Билингам или побывали в нем, спустились к мысу Коморин и, обогнув его, вступили в Бенгальский залив; отправимся следом.

Трудно понять, почему огромное водное пространство, приблизительно равное Аравийскому морю и значительно превосходящее многие моря на западе и востоке, названо заливом. У арабов Бенгальский залив звался «морем Харканда». В последнем слове можно с большим основанием видеть сказочную Голконду, алмазные россыпи которой находились в бассейне Кистны: протекая почти через всю южную Индию от запада к востоку, эта река впадает в Бенгальский залив у порта Масулипатам, у северного предела Коромандельского побережья Индии. Сказанное позволяет внести ясность в то поставившее в тупик исследователей место книги «Чудеса Индии» Бузурга ибн Шахрийара, где говорится об «океане Самарканда» или о «Самаркандском море»: арабское беглое письмо допускает возможность принятия «х» за «см» (краткие гласные не пишутся), и переписчик рукописи заменил незнакомое имя (имевшее хождение преимущественно среди моряков) широко известным.

Арабы хорошо знали все побережья, выходящие к «морю Харканда»: страницам их мореописательных сочинений ведомы имена крупных гаваней восточной Индии — Фирандал, Кайял, Калитурия, Утитур, Мутибали, часто упоминается крупнейший порт второй из «двух Бенгалий» (Банджалатан) — Читтагонг (Шатиджам); вниманием пользуются приморские города западного Индокитая — Сандовай (Сатувахи), Мартабан, Тавой (Тавахи), Тенассерим (Танасири), Сингапур (Санджафур), мыс Неграйс (Наджираши), Андаманские и Никобарские острова. Если такой любитель образного слова, как Ахмад ибн Маджид, мог в своей «Книге полезных глав» назвать Аравийское море бахр'абаина ва-адждаина — «морем наших отцов и дедов», то в этом же труде он, ведя речь о звездных высотах над пристанями восточнее Индии, всякий раз предупреждает своего читателя, собрата-моряка, о том, что данные произведенных им измерений не полностью совпадают со сведениями коромандельцев. Тщательный учет местного опыта, следовательно, уважение к нему на страницах свода морских знаний на склоне пятнадцатого столетия имеют происхождение более давнее, нежели может представиться беглому взгляду: налицо правда уже косвенная, но признание крупного научного значения плаваний из Короманделя, Ориссы и Бенгалий на восток в течение последних дохристианских веков и в начале н. э. Действительно, путешествия индийских купцов и моряков к Малакке и островам в ее юго-западных водах не только донесли до этих дальних краев культуру Индии, но и в свою очередь обогатили представления индийцев об окружающем мире все более уточнявшимися сведениями. Постепенно берега Бенгальского залива и выделенного из него землеописателями Андаманского моря сделались полем преимущественно индийского влияния. Последовательно укореняясь, ввиду отсутствия равносильных соперников, это влияние приобрело такую силу, что и в мусульманское время арабы, а за ними персы, успешно овладевшие прочими индоокеанскими рынками, здесь, в восточноиндийских водах, чувствовали себя на вторых ролях. Они посещали все значительные порты этого района, деятельно здесь торговали, могли подчас оседать, однако спокойная уверенность хозяев положения сопровождала их далеко не всегда. Бенгальский залив по существу был для «торговых гостей» из халифата

проходным морем на их пути в Индонезию и Китай. Океанская Аравия использовала здесь лишь гавани на Цейлоне и порт Кадах на Малаккском полуострове.

Цейлон, как полагают, был известен арабам не только до ислама, но и значительно ранее начала христианства: 310 год до н. э., когда через Цейлон стали проходить пути торговли Суматры с Мадагаскаром, вправе рассматриваться как опорная веха. В последние годы старого летосчисления многие аравийские купцы оседают в западной Суматре. Стойкие очаги арабской оседлости на Цейлоне возникают в конце первого столетия н. э. Китайский путешественник Фа Сянь говорит об аравийских купцах, прибывающих сюда морем, и на рубеже IV и V веков — таким образом, как и в западной части Индийского океана, ислам застал в «подветренных странах» к востоку от Индии прочно сложившиеся связи «торговых гостей» и переселенцев из Аравии с местным населением. Пришельцы обосновывались преимущественно на побережьях, постепенно беря в свои руки всю внешнюю торговлю. Размножению и укрупнению арабских вкраплений на Цейлоне способствовали, с одной стороны, оживленные сношения с другими рынками, а с другой — обилие природных богатств на месте, доставившее острову еще в санскритской древности имя «Золотого» (*suvarnadvīpa*, откуда индийское *svarnadvīp*, арабское Сарандиб). Через гавани Коломбо, Тутаджам, Гали (Галле) на западе и Мукатам, Рамана-кута, Тиркуна-малай (Тринкомали) на востоке Цейлона вывозились рубины, сапфиры, топазы, жемчуг и золото, бивни слонов и носорогов, панцири черепах, бамбук и бразильское дерево, алоэ, мускус, перец и корица, кокосовые орехи и целебные травы, шелк и чай. Взамен торговцы западноазиатского происхождения ввозили на «Сарандиб» вина, рис и одежду, стальные изделия и малабарский корабельный лес.

Из Цейлона купеческие суда, продолжая идти в направлении Китая, устремлялись на север вдоль побережий Бенгальского залива — на это указывает одно из двух арабских названий для Короманделя («Ал ма'бар» — проход) — либо шли прямо к Никобарским островам, а затем в Кадах. Этот порт имел шестнадцать не сильно отличающихся друг от друга, но все же разных названий, вследствие чего можно думать, что посещали его представители многих народов. За столь широкой известностью видится большое торговое значение; действительно, Кадах был местом, где дальневосточные, преимущественно китайские, товары в ряде случаев перегружались с одних судов на другие, через его гавань также шло на багдадский и прочие рынки халифата сиамское олово.

Спустившись к Сингапуру, этой жемчужине в «малайском клюве», покинув затем его вечно оживленные сотнями кораблей воды, парусники входили в Южно-Китайское море, и с этого мига все помыслы арабских купцов были о древнем Наньхайцзуне, в средние века Гуанчжоу, там еще около 300 года н. э. аравийские купцы основали свою колонию. За Сингапуром для арабов начиналось «Аль-бахр аль-мухит би-д-дунья» — море, охватывающее земную обитель, или «Аль-бахр аз-зифти» — смольное море, т. е. «черное как смоль»; здесь, у края известного тогда мира, у последних рубежей суши, за которыми зыбкая стихия простиралась в темную безбрежную неизвестность, сердца, расpiraемые алчностью, сжимались от суеверного страха. Вздох облегчения вырывался, когда парусники входили в одну из немногих гаваней на пути к Вьетнаму: плыли ли они с заходом в Индонезию или прямо к северо-востоку, перед ними неизменно оказывались остров Тиоман восточнее Малайи, затем остров Кундранг вблизи устья Меконга, далее остров Пуло-Кондор и порт Чампа (Санф); острова Парасельские и Хайнань были не в счет, ибо, миновав Сиамский залив, суда ложились на каботажный курс. Уже на подходе к побережью Китая путники видели небольшие участки суши, там и сям разбросанные по морской шире; Ахмад ибн Маджид, описывая в конце XV века «обруч мира нашего, суша справа, а море слева» (таким образом, он идет по часовой стрелке), так рассказывает об этих местах: «Затем берег обращается к земле Китайцев, а от Китайцев к Чампе; в них пустошь и житница да острова, кои счесть одному Всевышнему, не изучили мы их со слов знатока, и две книги не сходятся насчет них... Суша продолжает тянуться от Чампы и

Китайцев, будучи у тебя справа, а море слева, в то время, как ты идешь мимо рубежа житниц и пустошей по юго-западу, покуда не минуешь Чампы и не явятся берег Сингапура и Биллитона (остров между Суматрой и Борнео.— *Т. III.*), страны чистого алоэ, да берег Малакки». Постепенно и это уходило за корму; давний бег по ветру продолжался, и вот наконец широкая бухта, далеко уходящая в глубь материка, обещает желанный отдых; в ее вершине шумит и переливается всеми цветами и оттенками разноязыкий Гуанчжоу, Александрия Востока. В этом городе арабы впервые ступали на китайскую землю, поэтому они дали ему имя «Синийя» (Китайский).

В древней Аравии Китай считался краем света. Тем не менее в 651 году, через неполных двадцать лет после смерти Мухаммада, поглощенное внешними завоеваниями и внутренней борьбой молодое мусульманское государство отправило в загадочную дальневосточную страну свое посольство. За розовыми мгновениями вручения даров и установления вечной дружбы мединский халиф и его окружение видели огромный рынок внутреннего Китая; овладение им для разрастающейся державы было так важно, что могло исключать всякие другие цели.

В следующем VIII веке было послано уже пять посольств «на край света» — в 711, 712 и три в 798 году. На исходе восьмого столетия появляется и закладывает основу средневекового представления арабов о странах мира известный чертеж Абдаллаха, сына арабского завоевателя Египта Амра ибн аль-Аса; Абдаллах представил землю в образе птицы, где Китай занимает место головы, Индия и хазары — крыльев, ядро халифата — Хиджаз, Ирак, Сирия, Египет составляют грудь, его западные области — хвост.

В 851 году, двести лет спустя после первого посольства арабов в Китай, появилась книга Абу Зайда Сирафского «Известия о Китае и об Индии». Она основана на подлинных свидетельствах очевидцев — купца Сулаймана и моряка Ибн Вахба; последний даже проник в столицу Китая и удостоился приема у императора. Таким образом, перед нами надежный источник; при осторожном отношении, которого требует всякое показание, он может поведать о многом. Арабские сведения о Китае в пору Абу Зайда были уже довольно обширными. Мореплаватели из Юго-Западной Азии, где наиболее обычны пустыни и пересыхающие потоки, попав на восточный край материка, конечно, сразу были поражены обилием ухоженных, плодородных земель, простертых между могучими реками, роскошным буйством природы. Быть может, от упоения виденным и возникла единодушная оценка авторами описаний местных жителей как честных, трудолюбивых и гостеприимных. Но как в таком случае объяснить ужасную расправу 879 года — спустя менее чем тридцать лет после выхода книги Абу Зайда — в Гуанчжоу, когда 120 тысяч арабских, персидских, еврейских и христианских купцов стали в «ночь длинных ножей» жертвой восстания Хуан Чао? Естественно думать, что действия преуспевавших иноземцев не всегда строго сверялись ими с требованиями совести. На такую мысль наводит исторический факт — в 758 году арабские и персидские суда захватили Гуанчжоу — не попросили гостеприимства, а именно захватили. Вероятно, это и вызвало акт возмездия. Возмущение народа в конце концов привело к тому, что перестали щадить невинных.

По-видимому, вследствие описанных событий арабские торговцы в дальнейшем обязывались заключать особые договора с местными властями. В соответствии с указанными договорами внутренние вопросы арабской колонии решались мусульманским судьей, избранным из числа ее членов, но за чертой поселения права его кончались. Направляясь в торговое путешествие по стране, каждый пришлый купец должен был иметь местный вид на жительство и заверенный властями список перевозимых товаров. Ввоз последних в страну разрешался только в конце лета, где близкое начало обратного муссона заставляло негоциантов из Юго-Западной Азии быть уступчивыми в ценах. Их жизнь, как и содержимое их сундуков, находилась под охраной государства; но пользовавшиеся благами безопасности постоянно чувствовали на себе недремлющее око надзора.

Таким образом, южный Китай отнюдь не был для арабов схож с западной Индией, где они имели большую свободу, и тем более с Восточной Африкой, на рынках которой они были хозяевами положения. Однако изворотливость и опыт иноземцев были столь велики, что вслед за Гуанчжоу они, продвигаясь вдоль китайского побережья на северо-восток, основали новые колонии в Цюаньчжоу (Зайтун), а также в Ганьпу (Ханфу) около знаменитого в средние века города Ханчжоу. Так, дойдя до входа уже в центральный Китай, купцы из халифата стали довольно твердой ногой на всем пространстве южнокитайского рынка — в том благодатном крае, о котором старая китайская поговорка свидетельствует: «Четыре «хорошо» — родиться в Сучжоу, жить в Ханчжоу, кушать в Гуанчжоу и умереть в Лючжоу». Главными предметами арабского ввоза в китайские порты были медь, слоновая кость, ладан, ткани, а вывоза — шелк и фарфор. Выходя в Восточно-Китайское море, путешественники из Аравии открыли для себя Тайвань (Гур) и воздали должное местной стали — из нее делались мечи, «рассекающие всякое железо», как восхищенно отмечает Ахмад ибн Маджид; говорит он и о «китайском якоре» (по-видимому, тайваньском) на некоторых арабских судах.

Китайские торговые плавания на дальний запад занимали более скромное место в истории индоокеанских связей. После «хожений» к «Западному морю» (Си Хай), «омывающему царство мертвых», при первой династии Хань (206 г. до н. э.— 8 г. н. э.) суда из Китая было уже привычно видеть в предысламской Хире, затем последовательно в Убулле, Сирафе и Хурмузе — из века в век заморские «гости», свидетели падения одних гаваней и возвышения других, постепенно отступают по Персидскому заливу к востоку. Посещения были более или менее частыми; однако, по мере того как в государстве ислама воцаряется тревога и начинается распад единой державы, когда слепой лик войны становится опасен и своим и чужим, пришельцы оказываются вынужденными покинуть мусульманские воды: за исключением отдельных случаев, китайские суда на исходе средневековья доходят лишь до Каликута, даже до Кайяла в восточной Индии, а подчас лишь до Калы в Индокитае. Впрочем, только торговля со странами Бенгальского залива, с Юго-Восточной Азией, Индонезией и Филиппинами сама по себе делала торговую жизнь Китая, особенно южного, сравнительно полнокровной.

...Те арабские купцы, которые не оседали в дальневосточной империи, покидали ее берега с наступлением северо-восточного муссона, в октябре. Декабрь видел их огибающими Малакку; в январе суда проходили Бенгальский залив; в феврале за кормой оставалась Индия со своими многочисленными островами; март встречал путников (наконец!) в южноарабской гавани Райсут. На то, чтобы добраться до родных мест, у морепроходцев из халифата уходило шесть месяцев, заключенных между осенним и весенним равноденствиями; но это было возможно лишь при дальнем плавании, а каботаж значительно удлинял срок. В апреле обратный муссон позволял усталым путешественникам окончательно добраться домой — где-нибудь в Персидском заливе — или прибыть в порт, откуда уже можно было плыть к мусульманскому Западу. Покачиваясь после долгих плаваний, они сходили на берег, радостно ступая по земной тверди, удовлетворенные надежностью и покоем. Пройдет совсем немного времени, и самые алчные купцы — вспомним о Синдбаде Мореходе — и самые неимущие моряки станут собираться в новые странствия.

## ТАЛАНТ И ТРУД АРАБСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ И КОРМЧИХ

Мы постоянно нуждаемся в плотниках и конопатчиках для содержания в исправности кораблей...

*Папирус от правителя Египта Курры ибн Шарика градоправителю греку Василию (VIII в.)*

Естественным порождением арабского мореплавания были судостроительные верфи, совмещавшие изготовление новых судов («маркаб») с починкой поврежденных. Самые древние аравийские верфи располагались в Адене и Маскате, Хисн ал-Гурабе и ал-Мудже (Мохе). Еще на заре ислама они обслуживали торговую деятельность западноазиатских купцов в Индийском океане. Количество верфей в мусульманское время увеличилось — суда стали строить и на берегах Персидского залива, который в столетия расцвета багдадского халифата был первым звеном международного торгового пути из Европы в Китай.

Судостроительные и судоремонтные «изготовительные дворы» появились позднее на востоке и юге Средиземного моря. Связанная с выходом первых мусульман за пределы Аравии и завоевательным их продвижением в сопредельные страны, организация их проводилась в сжатые сроки — ее неуспех ставил бы под вопрос арабскую власть над покоренными землями. Во время правления наместника мединского халифа в Сирии Му'авии ибн Абу Суфьяна в середине VII века открылись верфи в сирийских портах Акке и Тире. Тогда же важным центром судостроительного искусства стала Александрия в Египте, несколько позднее к ней добавился нильский остров Равда (674 г.), откуда изготовление и починка судов были в 937 году переведены в Фустат, а после 969 года — в гавань только что основанного Каира — Макс. Постепенно рядом с этими предприятиями встали верфи в Дамiette, Триполи африканском и Сусе, а на крайнем западе мусульманского мира — в Рабате, Танжере, Сеуте, Малаге, Альмерии, Дении.

Три слоя в составе коренного населения завоеванных стран Средиземноморья образуют первоначальный костяк рабочего люда на арабских верфях: потомки финикийских мореходов — среда, где приемы судостроительного искусства передавались из рода в род; хранители расчетов, созданных точными науками александрийской школы; христиане-отступники, перешедшие в ислам из-за корысти или страха перед новыми хозяевами своей родины. По мере последовательного развития производства ряды мастеровых пополняются вольноотпущенниками, наиболее предприимчивые из которых стремятся путем тонкого овладения тайнами мастерства занять в жизни достойное место. Два предписания старшему над городом Кома Афродито греку Василию от правителя Египта Курры ибн Шарика, относящиеся к раннему времени арабского владычества в этой стране, воссоздают перед нами живые черты обстановки в интересующей нас области: «Мы постоянно нуждаемся в плотниках и конопатчиках для содержания в исправности карабов, акатов и дромонов (виды судов. — *Т. III.*)... Распорядились, чтобы половина их (юношей, которых нужно набрать для производственного обучения. — *Т. III.*) была поставлена на строительство и конопачение кораблей... Далее, обяжи население твоего округа посадить много деревьев, именно виноградников, акаций и других (акация применялась для судостроения еще в древнем Египте. — *Т. III.*)»; «Как только получишь это письмо, сразу и немедленно, не теряя ни минуты, вышли требуемые с твоего округа корабельные гвозди...»

Опыт поколений привел к тому, что разные части судна стали изготавливаться из различных видов древесины с неодинаковыми свойствами. Этим, по-видимому, и объясняется упоминание разных видов судостроительного сырья, а каждый из них требовал гвоздей особой закалки.

Вчерашние кочевники, подчас обедневшие купцы и мелкие ремесленники служили на флоте в качестве корабельных воинов. Оружием убеждая сомневающихся в превосходстве ислама, они находили это весьма прибыльным делом, ибо кроме установленного жалования, которое своевременно выплачивалось, «борцы за веру» получали для дележа между собой четыре пятых захваченной добычи. За торжественным гулом арабских побед на Средиземном и Аравийском морях, за грозным сиянием этой славы, освещающей четыре столетия, надо видеть прежде всего развязанную страсть к личному обогащению, увы, не в области духа.

На верфях арабского Средиземноморья строились преимущественно военные

корабли, на аравийских в Индийском океане — торговые суда. О первых нужно сказать, что они использовались не только против давнего врага — Византийской империи, но с течением времени также и в поединках между враждовавшими частями все более распадавшейся мусульманской державы. Вторые обращают на себя особое внимание тем, что их не только применяли для местных нужд, но и вывозили на внешний рынок, по крайней мере в Индию и Африку. Две противоположные картины — распрей внутри одного и того же государства и сближения разных народов на почве обмена — ярко встают перед нами.

Современный арабский «Войсковой журнал» в статье «Возникновение и развитие нашего флота» (1963 г.) говорит о пятидесяти четырех видах судов, выпускавшихся на верфях от Гибралтара до Омана. Так как, оглядываясь на отечественное прошлое, арабские авторы не всегда беспристрастны; затем, исходя из того, что некоторые части списка могут состоять из названий одного и того же вида, принятых в разных местностях; наконец, ввиду того, что происхождение многих из приведенных названий неясно и потому не содержит оснований для выводов, мы ограничиваемся перечислением видов, разница между которыми известна.

Адулия — древнейший вид арабского судна, упоминаемый в стихах доисламского поэта Тарафы. Название происходит от поселения Адули на Бахрейне, основанного одноименным племенем. По-видимому, это еще беспалубный одномачтовик, предназначенный для прибрежного плавания.

Куркура. Это название, проникшее в арабский из греческого и латинского языков, тоже известно до ислама. Им обозначалось тяжелое грузовое судно, обычно трехпалубное. Имея большую осадку, такие суда бросали якорь на внешнем рейде, а с берегом сообщались легкими плавучими средствами.

Тарида — небольшое быстроходное судно для перевозки лошадей, которых на борту помещалось примерно сорок голов.

Ушари — первоначально вместительная грузовая лодка для сообщения между берегами Нила, затем — легкое судно для связи берега с тяжелым грузовым судном — куркурой на внешнем рейде (20 весел).

Самарийя — судно для перевозки небольших отрядов морских воинов (40 весел).

Акири (или абкар) — судно того же назначения (60 весел).

Шаити — легкое судно для связи между крупными кораблями (80 весел).

Шини — крупный арабский военный корабль (100 весел). Рассчитывался на 150 воинов.

Гураб («ворон»). В отличие от прочих видов арабских военных кораблей, где образцом при постройке служили боевые единицы византийского флота (к примеру, можно вспомнить о «дармуне», которая была подражательным повторением «дромона»), гураб имел предшественников в ударных морских соединениях Карфагена и Рима. Он обладал тремя качествами наступательного средства: неуязвимостью, быстроходностью, гибкостью в поворотах; первое обеспечивалось особой прочностью корабельных частей и действиями сотен отчаянных воинов, знатоков абордажного боя, два последующих — применением усложненного парусного вооружения при ветре и одновременной работой ста восьмидесяти весел при безветрии. В средние века было принято украшать ростры изображениями голов животных, обычно хищных; можно думать, что для гураба выбирали ворона — у арабов он считался вестником беды; таким образом, устрашение врага начиналось уже с названия вида корабля и отличительного знака.

Если помнить о могуществе Византии на море, то следует полагать, что именно гурабы принесли арабам успех в знаменитом сражении у Александрии (653 г.), в «битве мачт» (654—655 гг.), во время походов на Родос (672—673 гг.), против Сицилии и Сардинии (VIII—IX вв.), Крита (конец VIII в.), города Порбандар в Индии (конец VIII в.). По-видимому, с применением гурабов связано и то, что в конце IX — начале X века Сицилия, Сардиния, Корсика, Мальта, Балеарские острова, южное побережье Франции,

южное и западное побережья Италии окончательно (правда, лишь на неполных два столетия) подпадают под арабскую власть. По своим данным гурабы являлись главной ударной силой пяти арабских флотов на Средиземном море, в частности испанского, достигшего особенно высокого уровня развития при кордовском халифе Абдаррахмане III (912—961) и во многом обязанного своей славой искусству судоводителя Ахмада ас-Сикили (Сицилийскою).

Харрака (сжигающее) — судя по названию, вид судна с особыми устройствами для метания горячей нефти во вражеские корабли; впоследствии яхта для парадных выездов.

Кариб — небольшое посыльное судно, естественно с облегченными парусным и гребным устройствами.

Санбук — легкая, но вместительная лодка, посылаемая с разведывательным заданием, например для промера пути в мелководных местах, чтобы крупное судно не село на мель.

Заврак — легкое судно, быстро выполняющее поворотные движения, для плавания в малых водах.

Бариджа — быстроходный корабль с усложненным набором парусов (главным образом прямых для успешного преследования противника при попутном ветре). В Индийском океане этот вид применялся в основном пиратами и охотниками за рабами.

Хаммаля — тяжелое грузовое судно с кладовыми для хранения припасов обеспечения воинов и мастерскими для починки судов при малых повреждениях.

Батта — поздний вид, заимствованный у крестоносцев. Имеет места для катапульт и других орудий.

Мусаттах — военный корабль; судя по названию («палубный») — сооружение повышенной этажности: палуб, являющихся здесь главным признаком, у такого вида могло быть несколько.

Шаланди — многопалубный корабль, длина корпуса — 60 м, ширина — 10 м. Три мачты, 600 человек. В позднем средневековье бортовое охранение имело 42 пушки.

Кабк — в поздние столетия, непосредственно предшествующие новому времени, предельное средство устрашения на море: 136 пушек, 1000 воинов.

Зав. Это слово, известное в средние века арабскому («зав»), китайскому («сао», «соу») и русскому («тава» у Афанасия Никитина) языкам, по происхождению из языка маратхи в западной Индии («даба», «дабба», «дабав»), означает парусное судно с помещениями для товаров и людей, более других видов употреблявшееся для торговых путешествий по Индийскому океану.

На строительство средиземноморских кораблей шел знаменитый ливанский кедр, известный в глубокой древности как ценный строительный материал. Из него были собраны суда, впервые в истории человечества обогнувшие Африку, доходившие до загадочных стран Офир и Пунт, бывавшие в Карфагене и у Столбов Мелькарта (так назывался тогда Гибралтарский пролив). Верфи Индийского океана использовали стволы деревьев, которые доставлялись с Малабарского берега или с Лаккадивских островов, реже с Мальдивских. В первом случае это было тиковое дерево, исключительно устойчивое по отношению к морской воде; с островов же поступала кокосовая пальма, древесина которой удобна для обработки. При сооружении плавучих средств для Средиземного моря употреблялись железные гвозди и применялось смоление; но в Индийском океане суда сшивались при помощи связок растительного происхождения, а затем смазывались китовым или акульим жиром; средний размер арабских судов, ходивших в восточных водах, — 35 на 20 метров.

Обслуживание средневековых судов, а особенно управление ими представляли нелегкое занятие. На греблю — тяжелейший труд, который требовал предельной затраты мышечных усилий, — ставили обычно рабов африканского или славянского происхождения. Матросам, производившим уборку и поднятие парусов, следившим за якорями, причалом и отчаливанием, рулевым и впередсмотрящим тоже хватало забот. У

«борцов за веру» была менее напряженная жизнь: конечно, они постоянно рисковали собой, но в часы или даже дни между сражениями не только чистили оружие, но и пересчитывали захваченную личную добычу. Арабским военным, т. е. преимущественно средиземноморским, кораблем руководил, естественно, начальник моряков, но власть он делил с начальником воинов.

На торговых судах восточного халифата положение было несколько иным. Абу л-Фазл Аллами из Агры в Индии перечисляет в XVI веке судовые должности в Индийском океане:

Судовладелец («нахуда»).

Наставник («му'аллим»).

Старший над матросами («тандиль»).

Заведующий топливным снабжением («нахуда-хашаб»).

Заведующий причаливанием, заместитель наставника («сарханг»).

Хранитель запасов пищи («бхандари»).

Писец, он же заведующий водоснабжением («каррани»).

Рулевой («суккан гир»).

Впередсмотрящий («панджари»).

Откачиватель воды при течи («гунмати»).

Пушкарь («топ андаз»).

Матрос («харвах», «халласи»).

Неарабское происхождение большинства приведенных восточных обозначений подчеркивает очень тесную связь арабского мореплавания с морским опытом других индо-океанских народов; но и чисто арабское слово для самой важной должности наставника говорит конечно же само за себя.

Не каждый владелец судна знал морское дело. Бывало и так, что вчерашний судоводитель, решив посвятить себя целиком выгодным торговым сделкам, перепоручал нелегкий труд кормчего нанятому моряку. Мореходные знания новоявленного купца постепенно выветривались, а его сын уже не знал и того немногого, что помнил отец, передавший ему свое дело.

Водитель судна прямо противоположен его хозяину. Избрав дело жизни добровольно или в силу обстоятельств, он, постепенно приобретая все большие знания и уверенность в себе, проникается к своему занятию возрастающим уважением и даже любовью; иначе кто бы заставил сурового «льва моря», усталого от вечных странствий, создавать подробные руководства по судовождению, наполняя их сложными расчетами, разнообразными описаниями и блеском движущейся мысли? Деятельность Ахмада ибн Маджида — живой тому пример, и, конечно, не единственный. Но раз это был человек труда, который требовал дела от себя раньше, чем от других, тем более естественно звучат его слова об обязанностях судоводителя, составившие вторую главу знаменитой «Книги полезных глав об основах и правилах морской науки». Правящий судно («наставник» по отношению к возможному преемнику) должен знать многое, а именно: порядок и сроки лунных станций, розу ветров, расположение мест восхода и захода небесных светил, причины возникновения случайных ветров и время движения регулярных, внешнее отличие мелководья от глубоководья, строение морского дна, животный и растительный мир моря, признаки близящейся суши, устройство и действие судовых снастей.

...И вот старый наставник, все еще странствующий в дальнее заморье, неприметно волнуясь, как в давний первый раз, всходит на парусник, подготовленный к отплытию. Перед ним склонились головы; он пристально всматривается в каждое опущенное лицо — каков, человек, ты будешь в деле? — потом, чуть отступив, медленно произносит стихи первой суры Корана — так заведено веками. Притихшие, думающие каждый о своем завтрашнем дне, моряки повторяют слова мольбы:

Богу хвала. Который

миров Господин,  
 Кто милостив и милосерд  
 над нами Один,  
 Кто Судного, Грозного, Черного  
 дня Властелин!  
 Тебе поклоняемся. Помощь  
 сошли нам с Твоих вершин.  
 Веди нас прямой дорогой  
 среди коварных теснин,  
 Блаженным путем, не грешным  
 блуждающих средь кручин.

(Перевод наш.— Т. III.)

«Веди нас прямой дорогой среди коварных теснин...» В устах морепроходцев эти слова приобретали буквальный смысл.

...К надежной тверди покидаемой земли устремлены последние взгляды. Велением наставника выбран якорь, подняты паруса; скользя между прибрежными скалами, судно выходит в открытое море. Начался будничнй труд; каждый занят своим делом и чувствует на себе острое око судоводителя; этот глава команды, принявший на себя ответственность за всех и всё, наделен верховными правами, его приказы исполняются без обсуждения и немедленно.

Он отошел от пристани точно тогда, когда начал дуть попутный ветер. Однако за направлением и силой ветра надо следить, как и за глубиной: буря или безветрие губительны. Память говорит, что невдалеке по ходу мель, за ней подводный хребет, лоция и морская карта, лежащие перед наставником, подтверждают: берегись. Беспрерывно работает лот, показывая расстояние до дна.

...Наступает южная ночь; на черном небе затрепетали крупные звезды. Где-то в Багдаде или Севилье поэт разве-женно сравнивает их в этот миг с глазами возлюбленной, а здесь, на затерянной среди нескончаемых вод упрямой «деревяшке», как некогда выразился забытый халиф Умар, старый водитель до красноты под усталыми веками вглядывается в сверкающую высь. «Папа для католиков значит меньше, чем Полярная звезда для моряков»,— говаривали в старину. Светило, о котором идет речь (альфа Малой Медведицы), приближенно указывавшее точку Северного полюса, вместе со звездами бета и гамма своего созвездия и звездами альфа, бета, гамма и дельта Большой Медведицы было главной опорой в пути: по их положению выяснялось местонахождение судна в море, и по высоте этих семи ярких светил над чертой, где в глазах средневековых моряков воды касались неба, узнавали, далеко ли еще плыть и верен ли ход — в лоции все океанские стоянки были расположены согласно последовательному возрастанию или убытию над ними высоты Малой и Большой Медведиц. Промеры выполнялись посредством разных приспособлений, чаще всего трех (малой, средней и большой) дощечек, где откладывались расстояния до звезд; единицей исчисления был «палец», равный  $1^{\circ}36'25''$ . Приблизительно на столько судно перемещалось в течение суток, поэтому отсюда возникла и мера протяженности: восьмая часть «пальца» или три часа морского пути, служила единицей исчисления расстояний между многочисленными пристанями «Индийского моря». Причудливыми именами звезд, восходящими ко временам доисламской Аравии, щедро усыпаны страницы арабских морских справочников. Длительное чтение ночного неба изнуряло наставника, но, увы, было жизненной необходимостью, и никто не мог здесь его заменить.

...Несчетными крупинками осыпается ночь, розово-желтой прохладой дает о себе знать утро, белым пламенем тянутся над морем дневные часы. Наставник следит за ветром, измеряет глубины, узнает высоту солнца, наблюдает за движением облаков; шар с пеплом, а также доска, брошенные на поверхность воды, позволяют ему установить: первый — куда стремится течение, вторая — с какой скоростью

идет судно. ...И снова день переходит в ночь, зажигающую над морем светильники звезд, и опять оседает, склоняется мрак перед восходом. Дни, ночи, дни... Но вдруг зоркое око судоводителя увидело далеко впереди плавающую ветку дерева; пойманная рыба оказалась пресноводной; над судном закружились птицы. В этот самый миг с верхушки мачты слетело единственное и долгожданное слово впередсмотрящего: «Земля!» — то самое, которое в нашей памяти обычно связывается только с днем 12 октября 1492 года, когда, после полусказочных викингов, глаза Европы впервые увидели Америку. Однако скольким людям продлило жизнь это радостное восклицание, раздавшись в других частях света до и после Колумба! ...Да, близится земля: лот показывает все меньшие глубины, перед наметанным взглядом правящего судном темно-зеленый цвет воды постепенно сменяется светлым. Теперь — осторожно пройти мимо скрытой мели, обогнуть выступ скалы и, приспустив паруса, медленно подойти к стоянке, бросить якорь. Готово. Купцы на палубе засуетились, потащили к сходням свои мешки, воздух наполнился возбужденной речью. Матросы спешат на берег. А тот, кто своими знаниями, твердостью духа и тела привел судно из дальней страны в этот малопонятный город на крайнем востоке, отходит в сторону, садится и, рассеянно глядя перед собой, тихо переживает счастливые минуты человека, хорошо выполнившего трудное дело.

...В этих чужих водах он счастлив, а бывает, что в родных жизнь становится немилой. При слове «Баб-эль-Мандеб» старый скиталец хмурится, сердце полнится тоской. Пытаясь объяснить это название, означающее «врата плача», обычно вспоминают об африканцах, захваченных в рабство и увозимых в Аравию: будто бы в месте, где Аденский залив сходится с Красным морем, они плакали, в последний раз оглядываясь на покидаемую родину. Однако, во-первых, после Баб-эль-Мандебского пролива Африка не исчезает, а тянется далеко к северо-западу; во-вторых, неморяку и с палубы трудно угадать, где он сейчас находится, а ведь несчастные африканцы были заперты в нижних помещениях судна. Кто действительно мог бы переживать, волноваться, подходя к Баб-эль-Мандебу со стороны океана,— это судоводитель. Ибо Красное море встречает его сильным противным ветром, подводными скалами, горячим дыханием аравийской и африканской пустынь, и эти беды не кончаются после первых часов пути, а длятся до крайних северных точек — Суэца и Акабы.

...Окончено еще одно странствие. Будет ли столь же счастливо следующее? Множество блистательных знатоков моря навеки ушло под сомкнувшиеся над ними волны; но еще большее число их продолжает читать небо и вглядываться в даль, и так будет, пока существуют море и ум человеческий.

## СВЯЗЬ КУЛЬТУР

Еще одно, последнее сказанье...

*А. Пушкин. «Борис Годунов»*

Крупное место арабского мореплавания в жизни халифата доказано наукой. Но морская деятельность арабского мира оставила след и в культуре других народов. В морском деле арабы и русские не соприкасались, но некоторые морские слова арабов коснулись и русского языка. Влияние шло через языки Западной Европы, так как европейские народы испытали на себе воздействие аравийской культуры на средиземноморских пространствах (Испания, Италия) либо в Индийском океане (Португалия, Англия, Голландия). О восточных отражениях в соответствующих языках подробно говорилось на страницах нашей книги «Арабы и море». Здесь любопытно сопоставить некоторые арабские и русские слова:

Арабские		Русские
амир аль(-бахр) «повелитель моря»	отразилось в слове	адмирал
дар ас-сина'а «работный двор» (верфь)	- « -	арсенал
Бариджа «несущее крепость» (судно)	- « -	баржа
Мизан «весы» (уравновешивание судна мачтой косога паруса)	- « -	бизань
гураб «ворон» (вид военного судна)	- « -	корабль
хабль «веревка» (для причаливания)	- « -	кабель
мавсим «отмета» (ветер с ожидаемой стороны)	- « -	муссон
харрака «сжигающее» (вид военного судна)	- « -	фелюга

Несколько случаев, где связь русского с арабским пока надежно не установлена, опущены. В западных языках — что естественно — морских заимствований больше: к числу не представленных в русском относятся итальянское *саггаса* (с французским *сагаque*) от арабского «куркура» (вид грузового судна), итальянское *usciera*, испанское *ухег* от арабского «ушари» (вид легкого судна), итальянское *saettia* от арабского «шайти» (вид связного судна), испанское *агаез* от арабского «ар-раис» (глава, правитель судна), португальское *bandel* от арабского «бандар» (порт).

Число словарных отражений значительно расширяется при обращении к открытому ночному небу. Современное исследование (Kunitzsch, 1959) насчитывает в европейских звездных каталогах 210 названий арабского происхождения; конечно, они давно были в работе и у русских астрономов. Некоторые из них широко известны: Альдебаран (араб. «ад-дабаран» — тыльный) — звезда альфа в созвездии Тельца, альтаир (араб. «ат-таир» — летящий [орел]) — звезда альфа в созвездии Орла, Вега (араб. «альваки» — падающий [на добычу Орел]) — звезда альфа в созвездии Лиры, Ригель (араб. «риджль аль-джавза» — нога пестрой овцы) — звезда бета в созвездии Ориона и несколько других. В Аравии доисламской, занимавшей лишь Аравийский полуостров, и мусульманской, простиравшейся от Франции до Индии, слежение за звездами часто применялось во время сухопутных передвижений; однако лишь мореходство, в решающей мере зависевшее от безошибочного чтения небосвода, могло явиться движущей силой такого развития, которое вынесло соответствующие знания далеко за круг мусульманского мира.

Все это показывает, что ищущий ум должен, исследуя слово, не останавливаться на полпути, т. е. в данном случае у страниц западноевропейских словарей, а идти к началу движения исследуемого предмета, на Восток. При таком подходе науке не нужно было бы ждать 1912 года, в котором свершилось великое открытие Феррана и Годфруа-Демомбиня: ведь подлинные труды по средневековому арабскому судоходству, обнаруженные ими в Парижской национальной библиотеке, лежали там с середины XIX и даже с начала XVIII века.

Слово льнет к любопытным и мстит равнодушным. Тому, кто видит в нем случайный набор звуков для повседневного или разового пользования, оно не скажет ничего сверх положенного по уставу языка. Того, кто над ним задумывается, оно вознаграждает все новыми находками и мыслями.

...Океанская Аравия. Еще на заре нынешнего века сочетание этих слов казалось невозможным.

Все мы люди. Стремление к покою души, необходимому для творчества, к незыблемости привычных построений было присуще даже многим крупным ученым. Чтобы познать истину, нужно много работать, собирая по крупицам научные сведения. Не все свидетельства прошлого уже найдены, и ни одно из обнаруженных и таящихся нельзя назвать последним. Долг науки — отразить в себе совершенство жизни, насколько это возможно в текущий час.

Открытие истории арабского океанского судоходства, восстанавливающее забытую после европейских колониальных завоеваний сторону деятельности халифата, раскрывающее новые страницы связи Востока и Запада,— одно из важнейших деяний человеческого поиска, свершившихся на наших глазах.

### ЧТО ЧИТАТЬ О СРЕДНЕВЕКОВОМ АРАБСКОМ МОРЕПЛАВАНИИ

*Ахмад ибн Маджид (XV в.).* Книга польз об основах и правилах морской науки. Критический текст, перевод, комментарии, исследование и указатели Т. А. Шумовского.

*Бартольд В. В.* Коран и море.— Записки Восточного отделения Русского археологического общества, XXVI, 1925.

*Крачковский И. Ю.* Избранные сочинения, т. IV. М.— Л., 1957 (гл. «Морская география в XV—XVI вв. у арабов и турок»).

*Сулайман ал-Махри (XVI в.).* Махрийская опора, касающаяся точного знания, принятого в морских науках. Филология текста, перевод, комментарии, исследование и указатели Т. А. Шумовского (в печати).

*Шумовский Т. А.* Три неизвестные лоции Ахмада ибн Маджида, арабского лоцмана Васко да Гамы, в уникальной рукописи Института востоковедения АН СССР. М.— Л., 1957.

*Шумовский Т. А.* Арабское мореплавание до ислама.— Страны и народы Востока, вып. I. М., 1959.

*Шумовский Т. А.* Теория и практика в арабской географии.— Страны и народы Востока, вып. II. М., 1961.

*Шумовский Т. А.* Арабская морская энциклопедия XV века.— Труды XXV Международного конгресса востоковедов, т. II. М., 1963 (на англ. яз.).

*Шумовский Т. А.* Арабское мореплавание в пору ислама. Средиземное море.— Страны и народы Востока, вып. III. М., 1964.

*Шумовский Т. А.* Арабы и море. М., 1964.

*Шумовский Т. А.* У моря арабистики. М., 1975 (гл. «Отзвуки арабской морской культуры»).

*Шумовский Т. А.* Воспоминания арабиста. Л., 1977 (главы: «Низвержение Синдбада», «Путешествие с героями Руставели», «Кто такой Дабавкара?»).

*Brochado C.* O piloto arabe de Vasco de Gama. Lisboa, 1959.

*Ferrand G.* Voyage du marchand arabe Sulayman en Inde et en Chine redige en 851, suivi de remarques par Abu Zayd Hasan (vers 916). Paris, 1922.

*Ferrand G.* L'element persan dans les textes nautiques arabes des XV-e et XVI-e Siecles.— Journal Asiatique, 1924, CCIV.

*Hourani G. F.* Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times.— Princeton Oriental Studies, 1951, N 13.

*Kahle P.* Nautische Instrumente der Araber im Indischen Ocean.— Oriental Studies in honour of Curserji Erachji Pavry, 1933.

*Kunitzsch P.* Arabische Sternnamen in Europa. Wiesbaden, 1959.

*Nadavi S. S.* Arab Navigation.— Islamic Culture, XV, 1941, N 4; XVI, 1942, N 1, 2, 4.

*Nafis Ahmad.* «The Arabs» Knowledge of Ceylon.— Islamic Culture, XIX, 1945, N 3, p.

224.

*Sauvaget J.* Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de L'Inde.—  
Journal Asiatique, 1948, CCXXXVI.

*Tibbets G. R.* Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the  
Portugueses, being a translation of Kitab al-Fawaid fi usul al-bahr wa l-qawaid of Ahmad b.  
Majid al-Najdi, together with an introduction on the history of Arab navigation, notes on the na-  
vigational techniques and on the topography in the Indian Ocean, and a Glossary of navigational  
terms. London, 1971.

**Теодор Адамович Шумовский**

ПО СЛЕДАМ СИНДБАДА МОРЕХОДА

Заведующий редакцией Ю. А. КУЛЬШЕВ

Редактор Д. Н. КОСТИНСКИЙ

Редактор карт Л. И. ИВАШУТИНА

Младший редактор Л. О. ЗАХАРОВА

Оформление художника С. С. ВЕРХОВСКОГО

Художественный редактор Е. М. ОМЕЛЬЯНОВСКАЯ

Технический редактор Л. В. БАРЫШЕВА

Корректор Б. Г. ПРИЛИПКО

И Б № 2996

Сдано в набор 14.02.85. Подписано в печать 10.10.85. А03458. Формат 84 X 108 1/32 .  
Бумага типографская № 2. Гарнитура Тайме. Высокая печать. Усл. печатных листов 8,40 с  
вкл. Усл. кр.-отт. 11,8. Учетно-издательских листов 10,10 с вкл. Тираж 80 000 экз.

Заказ № 897 Цена 45 к.

Издательство «Мысль». 117071. Москва, В-71, Ленинский пр., 15.

Ордена Октябрьской Революции и

ордена Трудового Красного Знамени МПО

«Первая Образцовая типография» имени А. А. Жданова

Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам  
издательств, полиграфии и книжной торговли.

113054. Москва, Валовая, 28.