

АКАДЕМИЯ НАУК СССР  
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СОЮЗА ССР

# СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

ВЫПУСК I

*ГЕОГРАФИЯ, ЭТНОГРАФИЯ, ИСТОРИЯ*

Под редакцией  
АКАДЕМИКА В. В. СТРУВЕ

ИЗДАТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ  
*Москва 1959*

**Т. А. Шумовский**

## **АРАБСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ ДО ИСЛАМА**

*Доложено на заседании Восточной комиссии Географического общества Союза ССР 13 июня 1957 г.*

«Мусульмане... в целом не слынут большими любителями морского дела», — заявил Бернар Карра де Во в 1921 г., приступая к обзору истории арабской морской литературы<sup>1</sup>. Французский ученый не заметил, что пятью страницами ниже он вступил в противоречие с собою, говоря об арабских лоцманах, которые, «подобно тысяче других», путешествовали или (!) составляли книги», откуда он справедливо заключил, что морская литература в ту отдаленную эпоху была значительна<sup>2</sup>.

«Моря арабы не любили», — заметил И. Ю. Крачковский в работе, написанной спустя полтора десятилетия<sup>3</sup>. Глава нашей арабистики был полностью осведомлен об успешных изысканиях основателя науки об арабской талассографии Г. Феррана<sup>4</sup>. Он и сам внес заметный вклад в построение новой отрасли научной арабистики. Накопление позитивных фактов ломало сложившиеся представления, и в статье, появившейся почти одновременно с «Арабской культурой в Испании» и тоже выросшей из публичной лекции, автор скептической фразы об арабской навигации констатировал, что в халифате «морские путешествия по своему масштабу не уступали сухопутным»<sup>5</sup>.

Эта противоречивость оценок показывает, насколько был силен напор новых фактов и одновременно насколько устойчивы были в мышлении

<sup>1</sup> Бернар Карра де Во, *Арабские географы*, перевод с французского Ольги Крауш под редакцией акад. И. Ю. Крачковского, Л., 1941, стр. 23. — На французском языке эта книга вышла в 1921 г.

<sup>2</sup> Между прочим, этот правильный тезис Карра де Во основывает на неверном переводе слова *ألف*. В том фрагменте из «Книги Польз» Ахмада ибн Маджида, который он имеет в виду (л. 4), следует читать не *ألف* «тысяча», а, подразумевая более простой и естественный оборот, *ألف* «сочинял» [ср. поздние переводы Феррана: Shihāb al-Dīn («Enzyklopaedie des Islam», Bd IV, Leiden — Leipzig, 1934), S. 394; Gabriel Ferrand, *Les mu'allim Ibn Majid et Sulayman al-Mahri* («Introduction à l'astronomie nautique arabe», Paris, 1928), p. 224].

<sup>3</sup> И. Ю. Крачковский, *Арабская культура в Испании*, М.—Л., 1937, стр. 6.

<sup>4</sup> «...Я любовался, с каким мастерством французский ориенталист Ферран вводил в науку неизвестную раньше интереснейшую главу о морской географии XV века» (И. Ю. Крачковский, *Над арабскими рукописями*, М.—Л., 1945, стр. 53).

<sup>5</sup> И. Ю. Крачковский, *Арабские географы и путешественники* (ИВГО, т. 69, вып. 5, 1937), стр. 748.

ученых реминисценции традиционных представлений, согласно коим араб мог проявлять себя в любой сфере деятельности, но лишь в узких рамках сухопутного мира — в границе, очерченной горизонтом пустыни, городской стеной или оградой своего дома. Наиболее откровенно иностранно эти представления сформулированы Мартином Хартманом: «Вообще говоря, ислам боится моря; с самого начала он был подавлен ощущением морского превосходства неверных и практически почти не прилагал никаких усилий, чтобы оспорить их господство. Когда мусульманский флот предпринимал экспедиции, они почти всегда протекали неудачно; все нападения на Византию с моря были отбиты»<sup>6</sup>.

Приведенные слова были написаны всего через год после обнаружения рукописей арабских мореходов, когда отрасль арабистики, вызванная к жизни результатами этой находки, еще ничем не успела заявить о своем существовании и жизнеспособности. Для того времени высказывание М. Хартмана не удивительно: ведь наука из века в век изображала арабов как сухопутный народ, «сынов пустыни». Но и через тридцать лет, уже после работ Феррана, С. Надави, приведя это высказывание, считает, что к нему может присоединиться «каждый честный историк»<sup>7</sup>. При этом факты, приводимые им в обширной статье, говорят как раз обратное.

Таким образом, непоследовательность при оценке фактов арабской морской истории смогла дожить до последнего времени. Это положение изменится лишь тогда, когда изучение талассографии арабов перестанет быть занятием единичных энтузиастов, а станет предметом работы целой научной школы и приведет к созданию новой традиции в арабистике.

Пришла пора для попытки воссоздать на основе подлинных источников, которыми располагает современная наука, общую историческую картину морской деятельности арабов.

Нам придется вспомнить два высказанных выше определения: «мусульмане... в целом не слывут большими любителями морского дела» (Карра де Во), «моря арабы не любили» (И. Ю. Крачковский). Высказанные на двух концах Европы, они разительно совпали благодаря общему происхождению — от сложившегося взгляда на арабов как на кочевников, созданных для пустыни, но облагодетельствованных влиянием сопредельных оседлых культур, как на пастухов, завоевавших полмира, но лишь на сухопутных пространствах. В этих определениях неудовлетворительна попытка придать субъективному ощущению роль исторической необходимости, объяснить исторические факты только проявлением национальных симпатий и антипатий. Тезис, построенный без учета реальных исторических условий, не может серьезно учитываться в науке.

В новейшей специальной литературе С. Надави первый прямо указал на важную роль географического фактора в истории арабского мореплавания. Обращая внимание исследователей на тот очевидный факт, что Аравия с трех сторон окружена морем и кратчайшие пути в Рим, Абиссинию, Индию и Китай были водными, он констатирует, что бесплодность аравийского хинтерланда заставила арабское общество рано обратиться к торговле, в значительной степени морской<sup>8</sup>. Л. де Сосюр отметил, что еще в глубокой древности близость различных центров цивилизации и обилие продуктов для обмена вызвали к жизни оживленное торговое мореплавание в Индийском океане<sup>9</sup>. В полном соответствии с данными со-

<sup>6</sup> Martin Hartmann, *China* («Enzyklopaedie des Islam», Bd I, 1913), S. 879.

<sup>7</sup> S. S. Nadavi, *Arab navigation* («Islamic culture», 1942, vol. XVI, № 1), p. 86.

<sup>8</sup> S. S. Nadavi, *Arab navigation* («Islamic culture», 1941, vol. XV, № 4), p. 435.

<sup>9</sup> Leopold de Saussure, *L'origine de la rose des vents et l'invention de la boussole*, («Introduction à l'astronomie nautique arabe», Paris, 1928), p. 118.

временной науки находится заявление арабского лоцмана XV в. Ахмада ибн Маджида, что «суда, исчислявшие течение звезд, плавали в Великом [Красном.— Т. III.] море еще во времена пророков»<sup>10</sup>.

Энгельс, разбирая в письме к Марксу от 6 июня 1853 г. вопросы землевладения на Востоке, писал:

«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 обработанные, теперь заброшены и пустыньны (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»<sup>11</sup>.

Это указание ставит под сомнение ту часть вывода Надави, где причиной мореплавания у арабов выдвигается бесплодность аравийских пустынь. Ассириолог Р. Дауэрти в своей недавней (1932) книге «Поморье древней Аравии» убедительно показал, что пустынность внутренней части полуострова не извечна. От Персидского залива (Бахрейн и Йамама) до йеменской Тихамы простирался морской придаток древней Вавилонии, представлявший цветущую и плодородную страну<sup>12</sup>. В этом случае, как и обычно, надежные свидетельства дает топонимика. Такие названия, как *Бахэйн* («два моря»), *Йамма* (от корня *йамма* — «быть покрыту морем»), *Тихама* (от евр. *техом* — «море», ср. вавилонское *ти́мту* с аналогичным значением, откуда *тáмтим* — «поморье» вавилонских клинописных надписей), отражают большую роль моря в древней жизни областей Аравийского полуострова.

Многие исследователи приходят к заключению, что уже в ту отдаленную эпоху морская деятельность арабов была значительной. «Подобно финикийцам,— отмечает Дж. Неру,— арабы отправлялись в далекие страны для установления с ними торговых связей»<sup>13</sup>. З. Френкель подчеркивает, что в древние времена судоходство в Персидском заливе находилось в руках арабов<sup>14</sup>. По данным А. Кремера, «морское сообщение между южной Аравией и африканским побережьем несомненно происходило до ислама и восходит к глубокой древности»<sup>15</sup>. В. Клемеша называет древних арабов «великим обществом, занятым перевозками товаров по суше и морю»<sup>16</sup>. Характеризуя это общество термином «талассократия», он находит его экономические истоки в морской торговле Ура и Шумера с Индией и Африкой. Такому тезису соответствует вывод Гордона Чайлда о том, что «первоначальное процветание Шумера связано с шумеро-индийским общением»<sup>17</sup> и что «часть торговли между Евфратом и Индом велась морем... Однако ни жители Инда, ни шумерийцы не были мореплавателями. Имелся... морской народ (*maritime people*), действовавший как посредник между Египтом, Месопотамией и Индией... Южное побережье Аравии, и особенно район Омана, было родиной смелых моря-

<sup>10</sup> «Книга польз» (كتاب الفوائد في اصول علم البحر و القواعد), рук. 2292 Национальной библиотеки в Париже, № 1, л. 14.

<sup>11</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс, *Избранные письма*, М., 1953, стр. 75.

<sup>12</sup> R. Ph. Dougherty, *The sealand of ancient Arabia*, New Haven, 1932, p. 54.

<sup>13</sup> Джавахарлал Неру, *Открытые Индия*, М., 1955, стр. 238.

<sup>14</sup> Siegmund Fraenkel, *Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen*, Leiden, 1886, S. 210.

<sup>15</sup> A. v. Kremer, *Culturgeschichte des Orients unter den Chalifen*, Bd. II, Wien, 1875—1877, S. 279.

<sup>16</sup> William Wesley Clemesha, *The early Arab thalassocracy* («The Journal of the Polynesian society», 1943, vol. 52, № 3), p. 130.

<sup>17</sup> Gordon V. Childe, *The most ancient East*, London, 1928, p. 199.

ков, торговавших с портами Эфиопии, Синда и Персидского залива. Аравийское море получило свое имя от них... Эти центры морской торговли процветали еще в четвертом тысячелетии»<sup>18</sup>. И. Ю. Крачковский оценивает роль южной Аравии в истории древнего Востока, особенно в торговле, как «мировую» и поясняет: «Аравия являлась посредницей в товарообмене между Индией и восточной Африкой, с одной стороны, областями Тигра — Евфрата и Римской империей — с другой»<sup>19</sup>. Наконец, индийский ученый Нафис Ахмад пишет:

«Арабы явились первыми навигаторами в Индийском океане... Задолго до того как кто-либо другой — персы, индийцы, китайцы, египтяне, греки или римляне стали плавать в южных морях, арабы были единственной нацией, которая выдвинула мореходов, путешественников и купцов в Индийском океане»<sup>20</sup>.

«Арабы, — продолжает Н. Ахмад, — приобрели это занятие благодаря географическому положению своей страны. *Джазй рат ал-'араб* с трех сторон окружен водой. Красное и Аравийское моря, а также Персидский залив соединяются, а Индийский океан предоставляет Аравии водное сообщение с побережьями Индии... Морские районы Аравии — Хиджаз<sup>21</sup>, Йемен, Хадрамаут, Оман, Бахрейнские острова — пожинали обильные плоды морского контакта. Они во все века были местопребыванием навигаторов... Морской путь между восточным и западным миром касался полуострова (Аравийского. — *Т. Ш.*) во многих местах»<sup>22</sup>.

Археология ввела в обиход науки множество памятников культуры, красноречиво свидетельствующих о крупной роли навигации в жизни древних стран Ближнего Востока, среди которых по размаху морской деятельности Аравия занимала главное место. Еще в III тысячелетии до н. э. арабские моряки на своих кораблях привозили в шумерские поселения диорит. Он употреблялся для строительных работ, а также как материал для изготовления статуй. Многочисленные памятники, воздвигнутые правителем Нарамсином в Агаде и патеси Гудеа в Лагаше в честь самих себя, высечены из привозного камня, доставлявшегося из Магана (нынешний Оман) по «Нижнему» морю (так называли в Вавилонии Персидский залив в отличие от «Верхнего» — Средиземного моря). Дж. Хорнэл справедливо считает, что употребление в Нижней Месопотамии для работ большого масштаба заморского хорошо обработанного диорита свидетельствует о развитой морской торговле<sup>23</sup>. По тому же «Нижнему» морю шли корабли военной экспедиции, посланной Нарамсином (2795—2739 гг. до н. э.) для усмирения мятежных данников на побережьях Персидского залива:

Шумерские и аккадские надписи III тысячелетия подтверждают наличие морских связей между Месопотамией с одной стороны и странами

<sup>18</sup> Ibid., p. 214.

<sup>19</sup> И. Ю. Крачковский, *География у арабов до первых географических произведений* («Ученые записки ЛГУ», № 98, сер. востоковедческих наук, вып. 1, 1949), стр. 18.

<sup>20</sup> Nafis Ahmad, *The Arabs' knowledge of Ceylon*. («Islamic culture», 1945, vol. XIX, № 3), p. 224.

<sup>21</sup> «Арабы Хиджаза не имели морской традиции... На что могли претендовать эти верблюжники? — презрительно спрашивает де-Виллар. — Лишь Муавия (661—680) начал строить арабский флот» [Ugo Monneret de Villard, *Note sulle influenze asiatiche nell' Africa orientale* («Rivista degli Studi orientali», 1938, XVII, fasc. IV)], p. 316. — Это утверждение не мешает автору странией ниже в соответствии с данными ал-Мукаддаси говорить о большом морском значении Джебды, которое он ставит в заслугу населявшим ее персам.

<sup>22</sup> N. Ahmad, *The Arabs' knowledge of Ceylon*, p. 224.

<sup>23</sup> James Hornell, *Sea-trade in early times* («Antiquity», 1941, vol. XV, № 59), p. 236.

Дильмун (Бахрейн), Маган (Оман) и Мелухха — с другой<sup>24</sup>. Текст из Лагаша от 2050 г. до н. э. говорит о кораблестроителях из Магана, и частица «ма» в названии этой страны, означающая по-шумерски судно, является дополнительным свидетельством о занятии жителей этого участка восточноаравийского побережья.

Вместе с тем, как подчеркивает Дж. Хаурани, «берега Аравии во все исторические времена имели морские связи с другими странами»<sup>25</sup>, и это бесспорное обстоятельство не позволяет ограничивать состав торговых партнеров Аравии одной Вавилонией.

Побережье Индийского океана на длинном участке от устья р. Замбези в Африке до полуострова Катиавара в Индии безлесно. Когда Александр Македонский снаряжал морскую экспедицию под начальством Нearcha, прошедшую между Индом и Евфратом, его корабли были построены на средиземноморском берегу, затем в разобранном виде доставлены в Нижнюю Месопотамию и здесь вновь собраны и спущены на воду. Из всех областей индоокеанского бассейна единственным местом, где произрастали рощи корабельного леса, являлся Малабар. Индийский лес найден в развалинах Ура и сопредельных поселений. Арабы привозили его на кораблях и волоком по воде, применяя тот же способ доставки, который известен в отношении кокосовых пальм. Кремер говорит:

«Уже задолго до ислама в этой области [Месопотамии.—Т. III.] господствовало правильное корабельное сообщение. Арабы скоро освоились с морем. Население Омана особенно выделялось смелыми морскими путешествиями. Одним из замечательных примеров является ввоз кокосовых орехов с Мальдивских островов, шедший через арабов. От южного побережья Аравии они направлялись к этим островам, срубали там кокосовые деревья, подводили суда и грузили целые стволы вместе с плодами. Затем, используя муссон, плыли обратно в Аравию»<sup>26</sup>.

Плоды кокосовой пальмы шли на рынок, а волокно коры после довольно сложной обработки употреблялось для пришивки досок к деревянному остову судна. Из других сортов леса, вывозимого преимущественно с Малабара на юго-западном побережье Индии, дерево «джак» (*Autocarpus intergrifolia*) применялось для изготовления остова кораблей, «веламадху» (*Terminalia tomentosum*) и «аине» (*Autocarpus hirsuta*) — для килей, тиковое дерево (*Tectona grandis*) — для дощатой обшивки, форштевней и ахтерштевней. Дерево «пун» (*Calophyllum tomentosum*) служило материалом для мачт, а «пали» (*Paloquum ellioticum*) — для гафелей косога паруса. Из Малабара в Ур и Ниппур, Урук и Вавилон арабские моряки привозили также розовое дерево, сандал и эбен. Эти ценные сорта подвергались тонкой художественной обработке.

Малабарский лес считался лучшим в мире. Из него строились все корабли Индийского океана. Это обстоятельство рано включило Малабар в орбиту индоокеанской торговли. Одна из древних индийских повестей о рождении Будды, получившая название «Баберу-джатака», рассказывает об оживленной торговле Вавилона (Баберу) с индийскими купцами, главным образом с негоциантами западного побережья.

Если лес представлял основную статью индийского вывоза в Вавилонию, то сразу после него следует назвать пластинки снежно-белого фар-

<sup>24</sup> Некоторые исследователи видят Маган и Мелухху шумерских надписей в далеком Верхнем Египте и на Синае. Упоминание в надписях гор с диоритом и медью, а также рощ финиковых пальм заставляет отдавать предпочтение идентификации Магана с Оманом, а Мелуххи — с областью, прилегающей к нему с юга.

<sup>25</sup> George Fadlo Hourani, *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times*, Princeton, 1951, p. 6.

<sup>26</sup> A. v. Kremer, *Culturgeschichte...*, Bd. II, S. 275.

фороподобного панциря священной черепахи вида *Xancus Trnbiuella* rugus, находимые археологами в развалинах Киша, Ура и Лагаша. Этот вид встречается лишь в прибрежных водах южной Индии и Цейлона. Постоянные морские связи индийского побережья со странами Персидского залива, особенно характерные для третьего и первого (Ахемениды) тысячелетий до н. э., не оставляют сомнений в способе доставки пластинок, если к тому же учесть, что экспедиции по суше требовали большего времени и дополнительных затрат. Эта своеобразная статья экспорта удовлетворяла спрос храмов и богатых женщин Вавилонии на заморские украшения, стоившие довольно дорого.

Арабские суда ходили не только на восток. Не менее оживленными были сношения арабов с Египтом. Б. М. Лобач-Жученко отмечает, что «посредниками между египтянами и индусами долгое время были арабы, которые совершали опасные путешествия между Персидским заливом и Красным морем на плотках, поддерживаемых на воде мехами из бычачьей кожи»<sup>27</sup>.

Многочисленные корабли, увековеченные петроглифами на скалах восточной пустыни Египта, особенно в районе Вади-Хаммамат, красноречиво свидетельствуют о древности египетского мореплавания. Оно вдохнуло жизнь в области, обращенные к водам Красного моря. Подобно Дауэрти в отношении Аравии, Дж. Хорнэл устанавливает, что в «доисторические и додинастические времена Верхний Египет от Нила до Красного моря был не пустыней, как сейчас, а обильно орошаемой областью с богатой флорой и фауной»<sup>28</sup>. В эту обетованную землю из южной Аравии переселились родственные эламитами племена, которых семиты постепенно вытесняли из экономически продуктивных областей на побережьях Персидского залива. Распространяясь по океанскому (южному) берегу Аравии, эти племена дошли до Йемена. Вопреки Хорнэлу, отрицающему связь этих племен с Месопотамией, принесенный ими в Африку тип корабля позволяет настаивать на этой связи, поскольку он обнаруживает недвусмысленное сходство с типом речного судна на Тигре и Евфрате, запечатленным на ассирийских памятниках из развалин дворца Саргона II в Хорсабаде. Прямой киль и высокие концы отличают этот иноземный тип корабля от первоначального типа египетского судна, показанного петроглифами Вади-Хаммамат; для последнего характерен серповидный остов с более слабо выраженными концами, широкий корпус и обилие гребцов. Лишенное парусов, такое судно предназначалось преимущественно для плавания при попутном ветре в спокойных водах внутри страны или близ ее берегов, т. е. было речным или каботажным. Морские суда Египта, приближающиеся к ассирийскому типу, изображены на стенах гробницы последнего фараона III династии Снофру (3100 г. до н. э.). По свидетельству источников (палермская надпись), их длина составляла от 40 до 100 локтей (18—45 м). Они строились на верфях древнего сирийского торгового порта Библа<sup>29</sup>, а затем в разобранном виде перевозились к побережью Красного моря, где вновь собирались и спускались

<sup>27</sup> Б. М. Лобач-Жученко, *Замечательные путешествия и географические открытия*, ч. 3, М., 1926, стр. 10.

<sup>28</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 234.

<sup>29</sup> Иначе Гебал. (В. И. Авдиев, *История древнего Востока*, М., 1953, карта на стр. 232—233) или по-древнеегипетски Кебен [В. И. Авдиев, *Возникновение и развитие торговых и культурных связей древнего Египта с соседними странами* («Доклады советской делегации на XXIII Международном конгрессе востоковедов, секция египтологии», М., 1954), стр. 15]. «Старинная религиозная традиция, связывающая легенду об Озирисе и его культ (священное дерево, гроб и голова воскресающего бога причуды) с Библом, свидетельствует об очень древних и прочных торговых и культурных связях Египта с Сирией» (В. И. Авдиев, *Возникновение...*, стр. 14).

на воду<sup>30</sup>. Эта практика, объяснявшаяся отсутствием корабельного леса в красноморском районе, а также на берегах Персидского залива, продолжалась и в более позднее время. Таков, например, был обычный способ транспортировки судов из Нила в Красное море на протяжении длительных периодов бездействия восточнонильского канала. По свидетельству Диодора Сицилийского, Семирамида, заказывая корабельным мастерам в Сирии, Финикии и на Кипре суда для своего флота, указывала, что они должны быть разборно-переносными. Арриан, Диодор и Страбон говорят о перевозке посуху в Евфрат и к побережью Персидского залива судов, построенных Александром Македонским на верфях восточного Средиземноморья. Даже в начале XIX в. египетский правитель Мухаммад 'Али, построив суда в Александрии, в разобранном виде перевез их через Каир в Суэц и таким образом создал сильный красноморский флот Египта. Древнеегипетское название «кораблей Библа» — *kbnt* и термин для «кораблестроения» — *spt* находят ясную параллель в арабском *sfnt* ( سفنت ), и для нас эта параллель важна не только в узколингвистическом, но и в широком историческом аспекте. В Египте эти *kbnt* составляли значительный флот. Некоторые из них участвовали в похоронных процессиях на Ниле.

Всего через полтора столетия после Снофру «корабли Библа» получили более важное назначение. Для начала III тысячелетия до н. э. характерно расширение международных связей Египта и стран Персидского залива, рост морской торговли, посылка посольств в прежде неведомые области. Правители нильского острова Элефантины — «стражи южных врат Царства» первыми начали сухопутную торговлю со страной Пунт, которую большинство ученых идентифицирует с нынешним Сомали<sup>31</sup>.

Судя по тому, что некий элефантинский чиновник Хнумхотеп, как говорят деловые записи того времени, успел побывать в Пунте одиннадцать раз, связь Египта с этой страной была весьма оживленной<sup>32</sup>. 2958—2946 гг. до н. э., т. е. временем III династии, датируется первая морская экспедиция египтян в Пунт. Вместо того чтобы, идя от верхнего Нила на юго-восток, пересекать Эфиопию, как делали купцы из Элефантины, египетские моряки стали доходить по Нилу лишь до Коптоса. Отсюда по ущелью высохшего потока Вади-Хаммамат шел караванный путь до Береники на Красном море, где товары, предназначенные для Пунта, перегружались на суда. Из Пунта египтяне вывозили золото и слоновую кость, бивни носорогов и шкуры пантер, ладан и редкие породы дерева. Из этой же страны в Египет доставлялись партии невольников<sup>33</sup>.

<sup>30</sup> P. E. Newberry, *Notes on seagoing ships* («The journal of Egyptian archaeology», 1942, vol. 28), p. 65.

<sup>31</sup> См.: В. И. Авдиев, *История древнего Востока*, стр. 216, 280; I. Hornell, *Sea-trade...*, p. 240; P. E. Newberry, *Notes on seagoing ships...*, p. 64; G. F. Hourani, *Arab seafaring...*, p. 7.—У последнего, впрочем, карта на стр. 12 показывает Пунт в южной Аравии, что соответствует мнению R. Ph. Dougherty (*The sealand of ancient Arabia*, p. 171), Wainwright [*Early foreign trade in East Africa* («Map», XLVII, № 161, 1947), p. 143] предпочитает участок побережья севернее Сомали, но южнее Суакина (нынешняя Эритрея), а W. W. Clemesha (*The early Arab thalassocracy*, p. 112) осторожно говорит о «стране Пунт на Красном море». Заслуживает интереса проводимое Wainwright'ом сближение древнеегипетского названия Пунта — *Pwénet* с суахильским *rwani* — «берег» (*Early foreign trade...*, p. 147).

<sup>32</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 241.

<sup>33</sup> В популярной литературе это отражено так: «За 3000 лет до начала нашей эры египетские искатели приключений [!] совершают плавания по Красному морю в страну Пунт; откуда они вывозят золото, благоуханье [!], а главным образом „белую кость“ — слоновые бивни и „черную кость“ — рабов» (Б. М. Лобач-Жученко, *Замечательные путешествия и географические открытия*, ч. 3, стр. 10).



При фараоне Пепи II (2738—2644 гг. до н. э.) отмечается усиленная постройка судов для торговли с Пунтом. От средиземноморских египетских кораблей эти суда переняли прямоугольный парус, что дало возможность сократить количество гребцов. На морских судах более позднего типа, имевших торговое назначение, количество гребцов было минимальным, так как судостроители никогда не предусматривали на судне больших помещений для хранения пресной воды. Широкий трюм, появляющийся в это время и знаменующий переход от речной лодки к морскому судну, служил для перевозки возраставшего количества ценных заморских приобретений. С эпохой фараона V династии Сахуры (2470 г. до н. э.) связано открытие и освоение морского пути из дельты Нила в Сирию. Насколько возросло к этому времени государственное значение навигации, видно из того факта, что при Сахуре корабли использовались не только для вывоза меди из Синая, но и для переброски египетских войск на побережье Сирии. При VI династии (с 2341 г. до н. э.) продолжались экспедиции в Пунт. Надпись Уны, крупного вельможи этой династии, занимавшего должность «начальника Юга», т. е. царского уполномоченного по надзору за своевольными южными номархами, рассказывает о постройке грузового судна из нубийской акации. Оно имело в длину 60, в ширину 30 локтей ( $27 \times 13,5$  м), а на изготовление его было затрачено 17 дней<sup>34</sup>.

Объединитель Египта и основатель XI династии фиванский правитель Ментухотеп (2242—2212 гг. до н. э.) посылал в Пунт торговое посольство под начальством казначея Хену, описавшего этот поход в сохранившейся надписи. Оживленное судоходство продолжалось и при фараонах XII династии Аменемхете II (1934—1896 гг. до н. э.), Сенусерте III (1887—1849 гг. до н. э.) и Аменемхете III (1849—1801 гг. до н. э.). Если первый по-прежнему вел морскую торговлю с Пунтом, ставшую уже традиционной, то по приказу второго в гранитных скалах у начальных порогов Нила, в районе Ассуана, был пробит канал, облегчивший египетским торговым и военным экспедициям проникновение в далекие южные области Нубии. В царствование Аменемхета III начальник экспедиции по доставке меди с древних рудников на Синае Хорнахт пересек Красное море, «везя драгоценности по приказу Гора, владыки дворца», как гласит надпись, пощаженная временем. Рельефы в Дашуре (Нижний Египет) сохранили изображение больших судов, на которых египтяне совершали дальние плавания по Красному и Средиземному морям<sup>35</sup>. Надпись фараона Ноферхотепа (1740—1729 гг. до н. э.), относящаяся к эпохе XIII династии, упоминает о благовониях и драгоценностях, привозимых из Пунта, из чего ясно, что морские сношения Египта с этой страной продолжались и в более позднее время.

Прерванные нашествием гиксосов и 130-летним периодом их господства (1700—1570 гг. до н. э.), эти сношения возобновились уже в эпоху Нового Царства, при XVIII династии. О состоянии к тому времени египетского флота как торгового, так и военного говорит то, что изгнание гиксосов стало возможным благодаря успешным сражениям не только на суше, но и на кораблях<sup>36</sup>. Возвращение страны к мирной жизни знаменовалось постепенным восстановлением иноземных связей. Хотя, как считает Хорнэл, литературный памятник эпохи Среднего Царства «Рассказ о потерпевшем кораблекрушение» свидетельствует, что в этих связях присутствовала не только государственная, но и частная инициатива<sup>37</sup>,

<sup>34</sup> В. И. Авдиев, *История древнего Востока*, стр. 185.

<sup>35</sup> Там же, стр. 221.

<sup>36</sup> Там же, стр. 235.

<sup>37</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 242.

торговля с Пунтом составляла, по-видимому, исключительную монополию фараонов. Самая крупная в истории пунто-египетских отношений морская экспедиция связана с именем царицы Хатшепсут (1525—1503 гг. до н. э.), соправительницы фараона XVIII династии Тутмоса III (1525—1491 гг. до н. э.). Эта экспедиция, отплывшая на пяти крупных судах, привезла из Пунта в египетскую столицу большое количество золота и серебра, слоновую кость, ладан и корицу, мирру и 31 мирровое дерево, притирания для глаз, а также несколько собак, мартышек и павианов. Кроме того, было захвачено некоторое количество туземцев и их детей<sup>38</sup>. Память об этом военно-торговом походе увековечена изображениями на стенах поминального храма, выстроенного Хатшепсут неподалеку от Фив (в Дайр ал-Бахри). На этих изображениях, в частности, можно видеть парусно-весельные корабли, проделавшие путь в Пунт и обратно.

По мнению Фолкнера, при XVIII династии в Пунт плавали прямо из Фив, пользуясь восточным притоком нижнего Нила и каналом Вади-Тумилат<sup>39</sup>. Этим каналом египтяне постоянно пользовались еще в эпоху Среднего Царства, говорит Фолкнер, ссылаясь на Брэстеда (Breasted) который в «Ancient Records» в свою очередь опирается на показания Страбона<sup>40</sup>. Страбон и в самом деле говорит о том, что канал между Нилом и Красным морем был впервые прорыт Сесострисом, как, очевидно, он называет Сенусерта III. Но здесь мог иметься в виду канал, сооруженный у первых порогов Нила, и в этой связи большее доверие вызывает сообщение Геродота<sup>41</sup>, называющее первостроителем канала в Нижнем Египте фараона Нехо из XXVI династии.

В. Клемеша утверждает, что экспедиция, посланная Хатшепсут, шла из Фив вниз по течению до дельты, затем при полноводном Ниле повернула к Вади-Тумилат и таким путем достигла Красного моря<sup>42</sup>. Но он же в другом месте отмечает, что давние попытки соединить нижний Нил с Красным морем оказывались несостоятельными из-за сыпучих песков и постоянного северного ветра в этом районе<sup>43</sup>. «Лучшие верблюды и худшие суда предпочли бы иметь дело с Береникой, пока худшие верблюды и лучшие суда тащатся к Кусайру» — приводит он ходячую поговорку египетских моряков, ссылаясь на «Империю Птолемеев». Махаффи («Empire of the Ptolomies»). Действительно, волок в безводной знойной пустыне между Коптосом и Береникой был все же дешевле, короче и легче, чем те 400 миль пути на веслах против северного ветра, которые пришлось бы идти тяжелым грузовым судам, следующим от Баб-эль-Мандеба к Суэцу. К этому следует добавить и обилие рифов у африканского побережья Красного моря. Уже после Хатшепсут, в 1326 г. до н. э., фараон Сети I предпринял первую попытку сооружения нильско-красноморского канала в Нижнем Египте. Окончившаяся безуспешно, эта попытка через семь с лишним столетий была повторена фараоном Нехо (611—595 гг. до н. э.). Некоторый успех строительных работ, по свидетельству Геродота, стоил жизни 120 тысячам рабов. Сооружение канала было продолжено персидским царем Дарием I (521—486 гг. до н. э.), стремившимся установить прямое морское сообщение между Персией и подвластным ей в то время Египтом. Работы были прекращены незадолго до завершения строительства, так как Дарию стало казаться,

<sup>38</sup> В. И. Авдиев, *История древнего Востока*, стр. 241.

<sup>39</sup> R. O. Faulkner, *Egyptian seagoing ships* («The Journal of Egyptian archaeology», 1941, vol. 26), p. 9.

<sup>40</sup> Strabo, XVII, 1, 26.

<sup>41</sup> 'Ἡρόδοτος, II, 158.

<sup>42</sup> W. W. Clemesha, *The early Arab thalassocracy*, p. 112.

<sup>43</sup> Ibid., p. 120. — О трудностях плавания в северной части Красного моря из-за этих ветров, дующих круглый год, см. также: G. F. Hourani, *Arab seafaring...*, p. 5.

что уровень Красного моря выше уровня Средиземного, почему, как он полагал, при их соединении Египет окажется под водой. Строительство было закончено лишь при Птолемах. Римский император Траян (98—117 гг. н. э.) продолжал работы по поддержанию канала, но в последующие столетия они прекратились, и канал пришел в упадок. Его восстановил халиф 'Омар I (634—644 гг. н. э.), видя в этом средстве для быстрой доставки египетской пшеницы в Аравию, тогдашний центр халифата<sup>44</sup>. Однако второй аббасидский халиф ал-Мансūr (754—775 гг. н. э.), опасаясь проникновения византийского флота из Средиземного моря к берегам Аравии, окончательно закрыл древнее сооружение, явившееся историческим прототипом нынешнего Суэцкого канала.

Период единоличного правления мужа Хатшепсут фараона Тутмоса III (1503—1491 гг. до н. э.) ознаменовался дальнейшим увеличением морского могущества Египта в Средиземном и Красном морях. В эпоху Рамзеса III (1204—1173 гг. до н. э.) это могущество в сильной степени основывалось на развитом храмовом хозяйстве. Фараоны жертвовали храмам лучшие земли и значительную долю военной добычи, что неуклонно повышало экономическую роль высшего жречества. Храмы Амона-Ра и Пта, главным образом в Фивах, Мемфисе и Гелиополе, вели оживленную заморскую торговлю, для которой они имели отдельные флотилии на Средиземном и Красном морях и в связи с этим собственные судостроительные верфи. Корабли, принадлежавшие храмам, были освобождены от пошлин<sup>45</sup>. Самым большим из них был священный корабль Амона в Фивах, построенный по приказу Рамзеса. Он имел 130 локтей (58,5 м) в длину, а материалом для него послужил ливанский кедр. Суда, в том числе совершавшие далекие путешествия в страну Пунт, Финикию и Сирию, вывозившие медь из рудников Синая, продолжали ходить под прямоугольным парусом<sup>46</sup>. Еще во времена Хатшепсут этот парус весьма увеличился в ширину, что способствовало повышению скорости хода. Насколько велики могли быть тогда требования относительно грузоподъемности, видно из того, что еще в эпоху Среднего Царства «Рассказ о потерпевшем кораблекрушении» описывает египетское судно длиной 120 и шириной 40 локтей (54 × 18 м), вмещавшее 120 человек<sup>47</sup>. Речь шла, однако, о помещении не только и, быть может, не столько для людей, сколько для товаров, доставлявшихся из Пунта и Сирии. Посланцы фараонов старались взять на борт как можно больше иноземных сокровищ, и при Хатшепсут, в период высшего расцвета египетской навигации, наряду с расширением паруса вводится и более глубокий трюм. Как показывают модели, приведенные у Фолкнера, общие линии контура этих судов становятся по сравнению с предшествующим типом чище и изящнее. Плавная округленность этих линий делала египетские корабли темой многих художественных работ, выполненных безымянными мастерами на скалах, стенах дворцов и гробниц. По мере необходимости на судах устраивались разные дополнительные приспособления. Один из типов корабля эпохи XVIII династии имел даже стойла для перевозимых лошадей<sup>48</sup>. Военные корабли Рамзеса III, решившие в его пользу исход многих морских сражений, отличались низким вытянутым корпусом с поднятыми фальшбор-

<sup>44</sup> А. Мюллер отмечает, что, кроме основной трассы, существовала боковая ветвь канала с направлением на нильский Вавилон (так называли ассирийские пленные, привезенные в Египет Рамзесом II, селение Херау около Мемфиса, где, вероятно, они были помещены). 'Омар восстановил именно эту ветвь (см.: А. Мюллер, *История ислама с основания до новейших времен*, т. I, СПб., 1895, стр. 297).

<sup>45</sup> В. И. Авдиев, *История древнего Востока*, стр. 273.

<sup>46</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 243.

<sup>47</sup> R. O. Faulkner, *Egyptian seagoing ships*, p. 7.

<sup>48</sup> Ibid., p. 3.

тами для защиты гребцов. Воины помещались на высоких помостах, устроенных для рукопашных схваток. Уже в ту раннюю пору истории в условиях развитого мореплавания прямоугольный парус начал терять свою исключительность в глазах египетских судостроителей и моряков: они увидели, что в полной мере он оправдывает свое назначение лишь при попутном ветре. При боковом же или встречном ветре судну приходилось спускать парус и идти на веслах. К этому нужно добавить, что оно было лишено способности лавировать и маневрировать. Однако радикального решения этого вопроса египетская эпоха не дала, и понадобились века арабской навигационной практики, чтобы внести коренное изменение в оснастку.

«Египтяне, — пишет Клемеша, — не были выдающимися моряками. Они не выработали удовлетворительного типа судна для дальних плаваний, хотя им и приписывают влияние на финикийский и греческий флот. Лучшими, чем они, моряками были сирийцы»<sup>49</sup>. Фараоны, включая последних — Псамтика I (665—611 г. до н. э.) и его преемника Нехо, постоянно пользовались услугами финикийских и греческих навигаторов, для которых море, на чьих берегах они росли, было вторым домом. Однако в данном случае для правильной оценки существенное значение имеет национальная принадлежность инициативы и среды, а не исполнителей, тем более, что последнюю не всегда легко установить. Названные выше факты морской истории древнего Египта настолько значительны для своей эпохи и в такой степени связаны с последующим развитием восточного мореплавания, что нельзя не согласиться с Фолкнером, заявившим: «В свете долгой истории египетского мореплавания тезис о том, что египтяне не были моряками, лишен оправдания»<sup>50</sup>. Петроглифическая документация сохранила ряд египетских имен, навек связанных с морской историей своей страны. Хронологически последним из них, быть может, является имя современника Псамтика I, «начальника кораблей» Самтауи-Тэфнахта. Фиванские пиктограммы изображают его как командующего священным судном Амона, которое во главе целой флотилии везет нубийские товары в Египет. Хорнэл подчеркивает, что подобно тому, как португальская эскадра была приведена в Индию арабским кормчим Ахмадом ибн Маджидом, так экспедицию, посланную царем Соломоном в Офир, несмотря на участие в ней финикийских моряков, вели египетские лоцманы, ибо египтяне первыми, еще до финикийцев, проложили путь по Красному морю<sup>51</sup>. Заключительный акт морской деятельности египтян оказался наиболее значительным: экспедиция, вышедшая по приказу Нехо из Красного моря на юг, после трехлетнего плавания достигла средиземноморского побережья Египта, впервые в истории человечества обогнув Африку. Основания для того, чтобы современные ученые<sup>52</sup> вслед за Геродотом огульно называли всех участников этой экспедиции «финикийскими моряками», неясны.

Двадцать пять столетий самостоятельной морской истории древнего Египта завершились в 525 г. до н. э., когда страна стала добычей персидских завоевателей. Дарий, правивший с 521 г. до н. э., послал морскую экспедицию под начальством грека Скилакса, уроженца Карианды, для обследования берегов Аравии, стремясь открыть сквозную навигацию между Египтом и Персией. Постоянное движение по этому маршруту, однако, не установилось, вероятно, вследствие специфических трудностей

<sup>49</sup> W. W. Clemesha, *The early Arab thalassocracy*, p. 112.

<sup>50</sup> R. O. Faulkner, *Egyptian seagoing ships*, p. 32.

<sup>51</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 244.

<sup>52</sup> См., напр.: А. И. Авдиев, *История древнего Востока*, стр. 369, 505.

плавания по Красному морю, о которых позже говорит Арриан<sup>53</sup>. К зною и пустынности берегов, на которые он указывает, нужно добавить отсутствие удобных гаваней, обилие рифов и отмелей, а также проявления пиратства, отмечаемые Страбоном<sup>54</sup>, Диодором<sup>55</sup> и Псевдоаррианом<sup>56</sup>.

Если персы и после овладения Египтом не оставили заметного следа в истории древнего мореплавания, то для финикийцев гибель империи фараонов открыла эпоху безраздельного господства на Красном море. Благодаря выгодному географическому положению своей страны и обилию мачтового и строевого леса финикийцы были лучшими кораблестроителями древности. Само их название, как полагает В. И. Авдиев, могло произойти от египетского слова «фенеху», означающего «кораблестроитель»<sup>57</sup>. Еще в середине второго тысячелетия до н. э. купцы из Сидона вели оживленную морскую торговлю со всеми странами восточного Средиземноморья. В начале первого тысячелетия негодянты другого финикийского города — Тира основали множество торговых колоний на островах и побережьях западной части Средиземного моря. Крупнейшими вер username этой морской экспансии были основание Карфагена на африканском берегу и Кадиса на испанском, а также экспедиция Ганнона Карфагенского на 60 кораблях, вышедшая за Гибралтарский пролив («Столбы Мелькарта», позже «Герakловы Столбы») и основавшая ряд новых колоний на западноафриканском побережье. Наиболее раннее свидетельство о финикийской навигации в Красном море содержится в первой «Книге Царей». Здесь отражен, видимо, реальный исторический факт постройки израильским царем Соломоном (974—932 гг. до н. э.) в порту Эцион-гебер на берегу Акабского залива кораблей для военно-торговой экспедиции дальнего плавания. Финикийский царь Хирам Тирский (969—936 гг. до н. э.), с которым Соломон состоял в союзе против арамейцев, поставил на верфи корабельный лес, а когда суда были готовы, укомплектовал их экипажи своими мастерами и матросами. Под руководством египетских лоцманов экспедиция отправилась в страну Офир, откуда спустя длительное время вернулась с несметными сокровищами. В. И. Авдиев считает, что эта страна находилась «возможно, в Аравии»<sup>58</sup>, тогда как, по мнению Хаурани и Хорнэла, Офир следует идентифицировать с крупным рынком на западном побережье Индии, где посланцы Соломона могли найти золото Хайдарабада, пряности и строительный лес Малабара, геммы Цейлона, а также, конечно, драгоценные камни, слоновую кость, обезьян и павлинов. Ладан, привезенный Соломону вместе с этими сокровищами и экзотическими животными, был при возвращении взят на побережье Хадрамаута<sup>59</sup>. Третью точку зрения выдвинул Девик, считающий Офиром Софалу на восточноафриканском побережье, откуда флот Соломона три года вывозил золото, серебро и слоновую кость<sup>60</sup>. Какая бы идентификация ни была принята в будущем наукой, несомненно, что экспедиция в Офир явилась важным этапом в процессе расширения географического кругозора и формирования международных морских свя-

<sup>53</sup> Арриан (95—175 гг. н. э.), *Индия* («Вестник древней истории», 1940, № 2), стр. 263.

<sup>54</sup> Strabo, XVI, 4, 23.

<sup>55</sup> Diodorus, III, 44.

<sup>56</sup> Псевдоарриан, *Перипл Эритрейского моря* («Вестник древней истории», 1940, № 2), стр. 270.

<sup>57</sup> В. И. Авдиев, *История древнего Востока*, стр. 362. — Существует и другая этимология, берущая за основу греческое *φόνικες* — «краснокожие».

<sup>58</sup> В. И. Авдиев, *История древнего Востока*, стр. 402.

<sup>59</sup> G. F. Hourani, *Arab seafaring...*, p. 9; J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 244.

<sup>60</sup> L. Marcel Devic, *Le pays des Zendjs ou la côte orientale d'Afrique au moyen-âge...*, d'après les écrivains arabes, Paris, 1883, p. 88.

зей в древнем мире. Вещественные следы подготовки к этому путешествию в виде железных гвоздей, обрывков толстых канатов, комков вара для конопатки и смолы для покрытия наружной обшивки судов на пазовых линиях обнаружены при раскопках 1938—1940 гг. в Телль аль-Хулайфа на Синае. Для истории мореплавания важно, что финикийские строители соломонова флота ввели каркасный тип судна со специальным грузовым трюмом, заменивший бескаркасную структуру древнеегипетских судов, также пришедшую из Финикии. Из этого видно, что судостроение там прогрессировало довольно заметно.

Если согласиться с идентификацией Хорнэла и Хаурани, придется отметить, что экспедиция Соломона была единичным актом выхода финикийских кораблей за пределы западноаравийских вод. Бороздившие Средиземное море на всем его протяжении, они на востоке обычно доходили только до Адена, удовлетворяясь своим господством на Красном море, дававшим возможность контролировать египетские и средиземноморские рынки

К востоку от Адена начиналась необозримая, простиравшаяся от Африки до Индонезии и южного Китая сфера гегемонии арабского торгового судоходства. Родство языков связывало арабское мореведение с финикийским и делало доступной обоим астрономию халдеев.

Еще за тысячу лет до новой эры на аравийских побережьях жили племена, которые имели торговые сношения по морю с Индией и Африкой и этим поддерживали свое существование. В составе этих племен Страбон различает минейцев, сабейцев, каттабанийцев и катрамолитов с центрами в Карне, Марибе, Тамне и Сабате. Две первые статьи торговли в Индийском океане — корабельный лес из Малабара и ладан из Хадрамаута, к которым вскоре прибавилось золото из Софалы, — привели, как отмечает Клемеша, к образованию арабского торгового флота со стоянками и верфями в Адене, Хисн ал-Гурабе и ал-Мудже ('Αδανη или Ευδαερων η Μουζα греческих авторов) на южноаравийском побережье, а также в Маскате, Гере, Уре и Уруке на берегах Персидского залива<sup>61</sup>. Третья статья экспорта, золото, дополнительно вовлекла в орбиту коммерческих связей такие африканские и арабские порты, как Азания ('Αζαζια)<sup>62</sup>, Хафун (Οφωνη), Рапта (Ραπτα), Зуфар (Ζυφάρον).

«Перипл Эритрейского моря», написанный безымянным египетским купцом I в. н. э., называет Аден «приморской деревней Счастливой Аравии» и поясняет, что определение «Счастливая» восходит к тому времени, «когда еще не плавали из Индии в Египет и из Египта не осмеливались плавать в такие отдаленные страны, но доходили только до этих мест». Тогда Аден был городом, куда приходили товары с обеих сторон<sup>63</sup>. Птолемей дает Адну имя «рынок Аравии». В исторической хронике писателя XIII в. Ибн ал-Муджавира аш-Шайбани ад-Димашки (1204—1291) ясно очерчена тесная связь этого рынка с ранним периодом в морской торговле древнего мира. После заголовка «Основание Адена», начинающего одну из глав, говорится: «Когда прекратилось царство фараонов, эта местность пришла в запустение»<sup>64</sup>. Смысл фразы подчеркивает, что связь между аденской и египетской торговлей покоилась на зависимости первой от второй. Дальнейшее изложение, повествующее о том, что после

<sup>61</sup> W. W. Clemesha, *The early Arab thalassocracy*, p. 123.

<sup>62</sup> Де Виллар сближает это название с الف نخ (см.: U. M. de Villard, *Note sulle influenze asiatiche...*, p. 334).

<sup>63</sup> Псевдоарриан, *Перипл Эритрейского моря*, стр. 271.

<sup>64</sup> تاريخ المستعصر (рук. 6021 Национальной библиотеки в Париже), л. 71.

Приведено: G. Ferrand, *Le K'ouen-Louen et les anciennes navigations interocéaniques dans les mers du sud*, Paris, 1919, p. 141.

утраты Аденом торгового значения здесь поселились рыбаки, добывавшие скудное пропитание в прибрежных водах, оттеняет былую славу города. Однако торговля в Индийском океане продолжала существовать, географический фактор сохранял свое значение, и упадок Адена не мог продолжаться долго. После всего двух строк, посвященных рыбакам, текст пространно повествует о том, что в Аден прибыли на кораблях жители Мадагаскара (قدم اهل القمر بمراكب), вытеснившие рыбаков в горы. Они стали править местностью, но впоследствии вымерли, и никто не знает их морских маршрутов. За изящной ламией, оплакивающей гибель пришельцев, следует деловое описание муссонов побережья восточной Африки. В этом сообщении звучит отголосок больших переселений западных индонезийцев на восточное побережье Африки и близкие к нему острова накануне новой эры. Знакомство пришельцев в Аден с искусством кораблевождения заставляет предполагать, что в их экономической жизни, так же как и у арабов, море играло первостепенную роль, откуда следует, что они были по происхождению не африканцами, а скорее индонезийцами.

В самом деле, туземные племена восточной Африки не создали собственного типа морского судна, а в случае необходимости пользовались арабскими и индийскими образцами<sup>65</sup>, которые постоянно были налицо. В позднюю эпоху, вплоть до появления португальцев, индийские корабли часто посещали восточноафриканские порты; с несколькими из них встретился Васко да Гама на рейде в Малинди. Что же касается арабских кораблей, то еще перед 700 г. до н. э. юго-западные арабы основали торговые колонии на участке африканского побережья, между мысом Гвардафуй и Дар эс-Саламом<sup>66</sup>. Остров Сокотра и порт Рапта оказались экономически, а затем и политически зависимыми от купцов южноарабской области Махра; Занзибар стал подданным Маската. Без кораблей, подчеркивает Клемеша, без развитого морского судоходства эта арабская колонизация была бы немислима<sup>67</sup>. Известное определение Плиния (23—79 гг. н. э.) — «арабы живут тем, что дают их моря», понимаемое в широком смысле, отражает постоянные и тесные связи жителей Аравийского полуострова с навигационным искусством, сложившиеся давно и прочно.

В противоположность жителям восточной Африки западные индонезийцы, преимущественно яванцы, «весьма сведущи в мореплавании» и «претендуют на честь древнейших навигаторов», говорит Ферран со ссылкой на Куту<sup>68</sup>. Знания в области судостроения и судоходства жители Индонезии и Сиам получили из Индии в общем русле индийской цивилизации, проникавшей сюда благодаря морякам и купцам начиная с IV—V вв. до н. э. Западные индонезийцы колонизовали Мадагаскар около начала новой эры; распространяясь в сопредельных районах, они могли дойти до Адена и вернуть ему торговое значение, учитывая при этом не традицию, которой могли и не знать, а исключительное географическое положение или даже прежде всего удобную гавань.

Другие крупные арабские порты — Хисн ал-Гураб и ал-Муджа были центрами, куда свозились со всего Хадрамаута и откуда вывозились во все страны аравийский ладан, алоэ, мирра и белый мрамор. Крупными потребителями этих предметов арабского вывоза были храмы Египта, Вавилонии, Индии. Однако торговая связь портов Аравии, в особенности с западным миром, осуществлялась не только по воде. Сложные условия судоходства в северной части Красного моря — обилие рифов и отмелей,

<sup>65</sup> U. M. de Villard, *Note sulle influenze asiatiche...*, p. 313.

<sup>66</sup> Wainwright, *Early foreign trade...*, p. 145.

<sup>67</sup> W. W. Clemesha, *The early Arab thalassocracy*, p. 129.

<sup>68</sup> G. Ferrand, *Le Kouen-Louen...*, p. 230.

противные ветры, почти полное отсутствие удобных гаваней, нападения пиратов — рано заставили торговые караваны проложить сухой путь вдоль западного побережья Аравии из Йемена в Сирию. Он шел из Адена, через редкие оазисы Хиджаза до Петры, откуда одна ветвь выходила на Газу, другая — на Дамаск и Тир. В древнем Тирском порту товары перегружались на средиземноморские суда, уходившие на запад. Этот караванный путь с юга на север привел царицу Савскую во дворец Соломона. Пользовался им и Мухаммад, вводя караваны Хадиджи, и его противники — мекканские курайшиты. Это была знаменитая «дорога ладана», по которой перевозились ценные продукты не только самой Аравии, но и заморских земель, стекавшиеся в Аден — один из крупнейших транзитных пунктов древности. Стремясь овладеть этой дорогой и захватить в свои руки морскую торговлю Адена и портов Хадрамаута и Омана, иноземные завоеватели много раз разоряли Аравию в опустошительных войнах. Синахериб с 688 по 682 г. до н. э. и Асархаддон в 681 г., Ашшурбанипал в 655 г. и Навуходоносор в 580 г., Набонид в 550 г. и Александр Македонский в 324 г. до н. э. огнем и железом прокладывали себе путь к богатствам южноарабских портов, однако никому из них не удалось добиться решающего преимущества на длительное время. Северо-западная часть Аравийского полуострова, через которую проходила «дорога ладана», издавна представляла сферу борьбы влияний Египта и Вавилонии. Этот район, группировавшийся вокруг Таймы, последней столицы последнего вавилонского царя, платил дань Тиглатпаласару III (745—727 гг. до н. э.), Саргону II (722—705 гг. до н. э.), Набониду (555—538 гг. до н. э.), Киру (558—529 гг. до н. э.) и Дарию (последнему в размере тысячи талантов ладана в год). Факт выплаты дани персидским царям дал повод автору надписи на стеле из Питома (в восточной части нильской дельты) обозначить район Таймы как «Парсетет». В. Тарн показал, что под этим названием следует понимать не Персию, как было принято, а северо-западную Аравию, которая в Бехистунской и Накш-и-Рустамской надписях, принадлежащих самому Дарию, названа своим настоящим именем<sup>69</sup>. Торговое движение по «дороге ладана» было настолько жизненно важным, что его не смогли остановить ни опустошительные войны, ни тяжелые поборы в пользу завоевателей. Этой жизнеспособностью, в основе которой лежала экономическая необходимость и относительно благоприятные условия маршрута, следует объяснить тот факт, что после Соломона путь по Красному морю надолго заглох и попытки иудейского царя Иегошафата (873—849 гг. до н. э.) оживить его посылкой новых экспедиций в Офир оказались безуспешными.

Тем не менее традиция финикийского судостроения и судоходства сохраняла прежнюю силу, хотя уже и в новых формах. Когда при Синахерибе (705—681 гг. до н. э.) сатрап арабского поморья после неудачного восстания против ассирийского владыки бежал морем в Элам, Синахериб привез в Ниневию корабельный лес из Ливана и судостроителей с финикийских верфей. Моряки из Тира, Сидона и Кипра были посажены на спешно построенные большие корабли, которые по внутренним каналам дошли до устья Евфрата и вторглись в пределы непокорной страны. Вооруженные воины, высаженные в северо-восточном углу Аравии, окончательно подавили восстание. Дальнейшие сведения о навигационной деятельности в южной Месопотамии до появления греков письменными источниками представлены слабо. Они исчерпываются краткими упоминаниями относительно общественных работ в устье Евфрата, организо-

<sup>69</sup> W. W. Tarn, *Ptolemy II and Arabia* («The Journal of Egyptian archaeology», vol. XV, 1929), p. 12.



ванных Навуходоносором II (604—562 гг. до н. э.), вероятно, с целью очистки русла от песчаных наносов и обеспечения возможности прохода халдейских судов, которым надписи этой эпохи посвящают беглые, не всегда понятные описания.

Выход греков на арену истории Востока в IV в. до н. э. принес острую угрозу будущему финикийской навигации в Красном море и арабской в Индийском океане. Греческие, а позже римские торговые корабли вслед за войсками Александра Македонского прорвались к Индии, и европейские купцы стали приобретать товары непосредственно у их производителей, расплачиваясь с ними европейской звонкой монетой и частично натурой. Вызванные этими действиями нападения арабов и финикийцев на суда конкурентов, имевшие место главным образом в Красном море при содействии набатейских арабов, приводили к посылке карательных военных кораблей — мере, применявшейся Нехо и Дарием против красноморских пиратов. Посредническая торговля арабов и финикийцев была сокрушена. Греки взяли в свои руки всю торговлю с Востоком, а захват Египта (около 300 г. до н. э.) предоставил им господство и над западным участком торгового пути из Европы на Восток. Не без основания поэтому Хорнэл называет Александра Македонского «отцом морской торговли между Востоком и Западом»<sup>70</sup>.

Если эпоха эллинизма для финикийского мореплавания явилась гранью, завершившей его историческую роль, то вытеснить арабов с торговых маршрутов в Индийском океане она не смогла. Греки вскоре поняли, что вывоз товаров из Индии на арабских кораблях в отношении дешевизны, безопасности и быстроты транспортировки предпочтительнее перевода из Средиземного моря европейских судов и моряков, знакомых с условиями навигации в восточных водах и подвергавшихся нападениям морских племен. Непривычный климат и незнание местных языков также не могли способствовать успеху торгового мореплавания греков на Востоке. Экспедиция адмирала Неарха, прошедшая от устья Инда до Евфрата, в большей или меньшей мере выявила все эти препятствия и рано подсказала грекам компромиссное решение. Постепенно между греческой и арабской навигацией произошел разлад географических сфер деятельности и установился такой же *modus vivendi*, какой до того арабы имели с финикийцами. Тот же Неарх, а позже Гиппал, Агатархид, Плиний и автор «Перипла Эритрейского моря» упоминают о многочисленных арабских навигаторах в Индийском океане, в частности на Малабаре и Цейлоне, в то время как флот египетских Птолемеев, подобно финикийскому, ходил не далее западноаравийских вод.

Вероятно, желая подготовить плацдарм для морского похода на Индию, Александр Македонский стремился развить судоходство в Персидском заливе и колонизовать его берега. Три корабля, выйдя по его приказу на обследование этого бассейна, дошли до мыса Мусандам. Были проведены работы по улучшению судоходности Евфрата и расширению вавилонского порта. Множество судов, построенных в Финикии по специальному заказу Александра, было доставлено в Месопотамию, где к ним присоединились суда, изготовленные из местного кипариса.

В древности границы Персидского залива простирались значительно северо-западнее его нынешних очертаний. Шатт-ал-‘Араба тогда не существовало, Тигр и Евфрат впадали в залив раздельно. Крупный торговый центр Тередон, древний Эриду, следы которого сейчас находятся значительно выше устья Евфрата, в стороне от реки, во времена Александра Македонского еще лежал на берегу моря, по соседству с Уром. На этом

<sup>70</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 246.

же побережье располагались порты Аполог (Убулла), Гера, Оммана. Плиний-старший помещает Омману к западу от Хормузского пролива, что, по мнению Хаурани, дает основание видеть в ней один из двух крупных портов позднего Омана — Сухā или Маскат<sup>71</sup>. «Перипл Эритрейского моря» описывает Аполог как парфянский рынок, из которого в Йемен вывозится много жемчуга, а также пурпурные ткани, вино, финики, золото и рабы. Главный предмет экспорта, жемчуг, поступал с бахрейнских ловель, известных еще при Навуходоносоре. Торговое значение Геры определяется характеристикой, данной александрийским географом Агартархидом (писал около 110 г. до н. э.): «Сабейцы и жители Геры богаче всех в мире». По сзидательству Полибия, в 205 г. до н. э., когда селевкид Антиох III выслал экспедицию для покорения Геры, жители города «просили царя не уничтожать того, что было даровано им богами — вечный мир и свободу»<sup>72</sup>, и откупились от него серебром, ладаном и миррой. В III в. до н. э. халдейские купцы Геры вели оживленную торговлю по Тигру с новой столицей новой монархии — Селевкией, в которой кончалась одна из двух восточных ветвей тогдашнего международного торгового пути и которая в смысле своей роли для торговли Месопотамии являлась преемницей Вавилона. Порт Оммана, расположенный уже непосредственно на территории Аравии, был крупным центром кораблестроения. «Перипл Эритрейского моря» указывает, что отсюда в южную Аравию и Индию вывозились суда местного производства с дощатой обшивкой, сшитой пальмовым волокном. Название «мадарат», под которым они фигурируют в источниках, восходит к арабскому مدرعات (*мударра 'āt* — «окольчуженные», «связанные»). Кроме того, отсюда вывозились белый шелк («морское перо»), пурпур, вино, финики, золото и рабы. Кроме южной Аравии, эти статьи экспорта шли в индийские порты Бхарукача (Βαρύραча греческих авторов, Вгоасч английских карт), Каллиана (санскр. *кальян* — «счастливый»), Суппара (Сурат), откуда поступали эбеновое, сандаловое и тиковое дерево, а также медь. Рядом со старыми портами Персидского залива, стяжавшими мировую известность, вырос порт Каракс, основанный Александром Македонским на побережье между Аравией и Парфией и с первых лет существования активно включившийся в орбиту заморской торговли. В Египте подобную роль стала играть его ровесница — Александрия, построенная на перекрестке морских путей Востока и Запада и быстро ставшая крупным торговым центром Средиземноморья. В связи с ее постройкой Александр, как передают Арриан, Теофраст и Страбон, посылал две морские экспедиции вокруг берегов Аравии: одну из Герополя (Питома) на Суэцком заливе в Вавилон, которая вернулась от Баб-эль-Мандеба, другую — в обратном направлении. Первой из них, шедшей под начальством Анаксикрата, удалось определить длину Красного моря (14 тысяч стадий, по современным лондонским данным — 2100 км). Важным результатом этого похода было также появление ценного описания Аравии (принадлежащего Теофрасту). Основной задачей экспедиций, как можно понять, было выяснение условий навигации у аравийских берегов между Египтом и Месопотамией. Результаты рекогносцировки, видимо, были неутешительны: в начале новой эры Арриан меланхолично констатирует, что «никто не путешествовал вокруг Аравии из-за жары, бесплодности и пустынности на ее берегах». Юго-восточная часть Аравии далее Махры оставалась практически неизвестной грекам вплоть до I в. до н. э.<sup>73</sup>

<sup>71</sup> G. F. Hourani, *Arab seafaring...*, p. 17.

<sup>72</sup> Polybius, XIII, 9.

<sup>73</sup> W. W. Tarn, *Ptolemy II and Arabia*, p. 10.

Тем более старались они ближе узнать Красное море, на котором после падения финикийской торговли греческий флот получил господство. Сын египетского диадоха Птолемея I Сотера монарх-эпигон Птолемей II Филадельф (283—246 гг. до н. э.), усиленно стараясь развить красноморское судоходство, завершил строительство нильско-суэцкого канала, заброшенное Дарием; сделал проходимым для кораблей Акабский залив; построил в северной части хиджазской Тихамы милетскую торговую колонию Ампелон. По его приказу Аристон, вероятно, один из высших чиновников, систематически обследовал западноаравийское побережье на всем протяжении. Данные Аристона впоследствии были использованы в трудах александрийского автора Агатархида, Диодора Сицилийского, Страбона и безымянного египетского купца-грека, оставившего «Перипл Эритрейского моря» (50—60 гг. н. э.). Для нас наблюдения Аристона и сообщения «Перипла» важны не только благодаря богатству справочных данных, относящихся к навигации в западной части Индийского океана. Их важность состоит и в непосредственности впечатлений, преобладании личного опыта, скупом и точном языке — во всем том, что спустя полтора тысячелетия составит наиболее живые и ценные для науки страницы трудов Ахмада ибн Маджида и его коллег по профессии.

Инициатива греческих правителей Египта по развитию торгового судоходства в Красном море ради закрепления здесь своей экономической власти натолкнулась на противодействие с арабского берега. Набатейцы, населявшие восточное побережье Мертвого моря и владевшие Газой, еще со времен Александра Македонского нападали на греческие корабли. Первопричиной этого, по-видимому, был не союз с персами, как утверждает английский историк В. Тарн<sup>74</sup>, презрительно именуя его «службой у персов», а осознание реальной угрозы, которую несло красноморское судоходство завоевателей набатейской морской торговле из Аэлены со всем Синаем и набатейскому контролю над северным участком «дороги ладана». Именно стремление противостоять греческой агрессии во имя защиты своей торговли заставило набатейцев, пользуясь греко-персидской враждой, заручиться поддержкой персов и подняться на отчаянную неравную борьбу на суше и на море с превосходящими силами иноземных порабителителей. Буржуазная литература с легким сердцем именует такие выступления «разбойничьими нападениями», «грабежом» и «пиратством», тем самым пытаясь оправдать европейский колониализм даже в самых ранних его проявлениях. У хорошо воспитанных западных историков не принято называть настоящими именами ни Александра Македонского, впрягшего народы Ближнего Востока в греческую колесницу, ни Васко да Гама, убивавшего мирных индийцев и топившего безоружные суда арабских купцов ради выгоды христианнейшего короля Португалии. Жесткие определения оставлены на долю тех, кто подверг сомнению право европейцев навязывать свое господство другим нациям. При этом в качестве источника обычно приводится «Перипл Эритрейского моря», где автор жалуется на то, что канранты (каннаниты), жители аравийского побережья Красного моря, грабят занесенных к ним мореплавателей, а спасшихся от кораблекрушения обращают в рабство. Но что же другое мог сказать о своих врагах греческий купец из Египта, если эти нападения свободолюбивых бедуинов представляли угрозу его личному благополучию и колебали устои власти, дававшей ему возможность обогащаться за счет других? И разве не обязательно историкам раскрывать через источник не только историческую эпоху, но и исторически сложившуюся личность автора? Так ли уж это маловажно для критики текста?

<sup>74</sup> Ibid., p. 15.

Набатейцы упорно отстаивали независимость своей торговли от завоевателей. Когда военная экспедиция под начальством того же Аристона закрыла им выход из Акабского залива, они стали нападать на египетский флот греков в открытом море, пользуясь для этого, вероятно, портом Лейке-Кома на севере хиджаской Тихамы, который в мирное время служил их местной торговле с остальной Аравией. Упорное сопротивление Набатеи, надолго пережившее Александра Македонского и диадохов, привело в 278 г. до н. э. к походу, возглавленному самим монархом Египта Птолемеем II. Тарн спешит подчеркнуть, что эта карательная экспедиция, огнем и мечом утверждавшая греческое господство на Красном море, была предпринята «в защиту мирной торговли египетских купцов»<sup>75</sup>. Сила греческого оружия оказалась неспособной сломить набатейцев, и английскому историку приходится отметить постоянство их нападения на греческий флот, продолжавшихся вплоть до включения птолемеевского Египта и Набатеи в состав Римской империи.

Хаурани воздерживается от естественного вывода о давности и постоянстве арабо-африканских торговых связей через Красное море. Сообщения источников об этом, для убедительности облачаемые в форму передачи конкретных фактов, воспринимаются им не как отражение частных проявлений общей системы, а как разрозненные действия исторических лиц. Так, например, если погребальная стела 263 г. до н. э. из Гизы рассказывает о назначении египетским священником минейца Зайда по причине того, что он, имея собственный корабль, мог привозить в Египет благовония со своей родины, то Хаурани отсюда делает лишь частный вывод: «Морская и сухопутная торговля в III в. до н. э. находилась в основном в руках арабов»<sup>76</sup>. Когда же другие источники приводят его к заключению, что египетские храмы получали арабские благовония в течение тысячелетий, Хаурани говорит, что их доставка шла караванным путем через Синай. Это утверждение не считается ни с существованием нильско-суэцкого канала, Кусайра и Береники, ни с прочно аргументированной книгой Р. Дауэрти о древнем арабском Поморье, ни с географической логикой, и основания, на которых оно могло бы сохраниться в науке, неясны.

Во всяком случае, признает Хаурани, в III в. до н. э. арабы в лице минейцев и сабейцев плавали в Египет. Минейские и сабейские надписи, посвященные южноарабским племенным богам, найдены и на эгейском острове Делосе, куда во II в. до н. э. переместился из Финикии и Родоса центр морской торговли восточного Средиземноморья. Город ал-Ула, севернее Йатриба (Медины), был одним из опорных пунктов коммерческой деятельности минейцев. Их портом была Эгра (Акра).

Основными центрами торговой жизни Аравийского полуострова были сабейские порты Аден и ал-Муджа (Муза). Греческий географ II в. до н. э. Агатархид из Александрии, рассказывая о том, что Аден и Музу посещают многочисленные индийские корабли, товары с которых в обоих портах переотправляются по «дороге ладана», подчеркивает большую выгоду для сабейцев этой транзитной торговли, сделавшей их «богачейшими людьми в мире». Международные торговые отношения Сабы далеко не исчерпывались морскими связями с одной Индией. Хорнэл особо выделяет роль Адена как места встречи и обмена индийских и китайских товаров на египетские и финикийские<sup>77</sup>.

Для Китая эпохи первой династии Хань (206 г. до н. э.—9 г. н. э.), особенно при императоре У Ди (140—87 гг. до н. э.), характерен значи-

<sup>75</sup> Ibid., p. 16.

<sup>76</sup> G. F. Hourani, *Arab seafaring...*, p. 21.

<sup>77</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 244.

тельный рост внешней торговли, сопровождаемый проникновением китайских купцов далеко на запад. Главной статьёй вывоза служил шелк, а ввоза — стекло, металлы, драгоценности, вьючные и верховые животные. Китайские источники этого времени упоминают Халдею (Тяо Чжи), от которой после ста с лишним дней морского пути доплывают до страны, где закатывается солнце (Си Юй). Из северной Индии привозились хлопчатобумажные ткани, из южной — корабельный лес, драгоценные камни и перец.

Финикия, в которой после ее включения в 205 г. до н. э. (при Антиохе III) в состав монархии Селевкидов получила перевес транзитная торговля, вывозила лишь золототканые материи, стеклянную посуду и, возможно, в силу сложившейся традиции, разборные суда.

Египет давал внешнему рынку — в основном теперь уже средиземноморскому, но все еще в значительной степени и рынку Индийского океана — пшеницу, вина и папирус; последний Птолемием вывозили на аравийский рынок тем охотнее, что в средиземноморских странах папирус встречал сильную конкуренцию со стороны пергамента — писчего материала из телячьей кожи, производство которого сосредоточивалось в малоазийском городе Пергаме и составляло монополию правившей там династии Атталидов. Это обстоятельство нужно учитывать при определении причин большого употребления папируса в арабской документации.

Для заморской торговли Египет пользовался старыми портами на Красном море — Береникой, Левкос-Лименом, Миос-Гормосом (Мус Хурмузом).

Кроме них, на африканском побережье оживленная деятельность наблюдалась в абиссинском порту Адулис на Красном море и в порту Рапта у Занзибара.

К этому времени арабские купцы, проникнув далеко на юг, овладели восточноафриканским берегом до Занзибара и основали торговую колонию — царство Аксум. Постепенно вся восточная Африка оказалась под властью сабейских неготиантов; в частности, над Раптой был установлен протекторат южноарабского порта Музы. Через Адулис вывозилась слоновая и носорожья кость, через Рапту — панцири ценных пород черепахи «рапта». В этой связи «Перипл Эритрейского моря» упоминает, что охота на «рапта», как и рыбная ловля, в африканских водах производится с больших лодок, у которых обшивка связана веревками из пальмовых волокон. Кормчие и матросы набираются из арабов<sup>78</sup>. Здесь же говорится о небольших судах, привозящих товары со стороны Аравии.

Более существенное значение Адулис и Рапта имели как основные пункты по вывозу рабов и золота. Невольничьи корабли развозили африканцев, обращенных в рабство, по всему Востоку. Даже в Китае рабы-зинджи (сен ки ну) были известны задолго до ислама<sup>79</sup>. Добыча золота в Софале и вывоз его морем за пределы Африки составляли один из арабских секретов, строго оберегавшихся в торговых сношениях с другими народами, прежде всего с греками. Ни у греческих, ни у римских авторов эта статья арабской торговли не упоминается в связи с Софалой, хотя руины на территории царства Мономотапы в нынешней Родезии, обследованные в XIX и XX вв., говорят о высокой культуре добычи золота и обработки металлов<sup>80</sup>, которая, конечно, не могла сложиться сразу. Тайна арабских золотопромышленников, передаваясь из века в век, перешла во второе тысячелетие новой эры. Развернутая лоция 1501 г. «Софалийская

<sup>78</sup> Псевдоарриан, *Перипл Эритрейского моря*, стр. 269.

<sup>79</sup> G. Ferrand, *Le K'ouen-Louen...*, p. 237.

<sup>80</sup> «Народы Африки», под редакцией Д. А. Ольдерогге и И. И. Потехина, М., 1954, стр. 416.

урджұза» Ахмада ибн Маджида, оглядываясь на только что появившихся в Африке португальцев, зашифровывает африканское золото словом «сияющее» ( *القاضي* ). Погребальные постройки зарострийцев (дахмасы), обнаруженные среди руин на золотых приисках Зимбабве и позволившие В. Клемеше предположительно отнести возникновение этих приисков к периоду с исходной датой 700 г. до н. э.<sup>81</sup>, дают основание полагать, что свою тайну арабы делили с ограниченным числом персов. Национальный принцип мог здесь совсем не играть той определяющей роли, которую ему приписывают некоторые исследователи.

Другой тайной арабской морской торговли было местонахождение районов произрастания корицы. Дабы обмануть греческих коммерсантов, арабские купцы старательно распространяли миф о том, что корица растет в Сомали и на Сокотре, тогда как в действительности они находили ее лишь в южной Индии и на Цейлоне. Отсюда, хотя еще Страбон ставил арабскую версию под сомнение, Сомали в ряде европейских карт получило обозначение *Regio Cinnamonifera*.

К рабам, золоту и корице, доставлявшимся из-за моря, на южноаравийском берегу арабы добавляли товары местного происхождения — ладан, мирру, алоэ. Продолжался вывоз на рынок судов с оманских верфей. Этот пестрый ассортимент дополняли поступления с Цейлона, откуда, кроме корицы, арабские корабли привозили также перец, серебро и олово. Уже в ту раннюю эпоху Цейлон был не только рынком сбыта и источником ценных продуктов, но и транзитным пунктом для арабской торговли с Индонезией, где сабейские купцы имели свои фактории. «Полагают,— пишет Н. Ахмад,— что арабская колония на западном берегу Суматры... основана около начала христианской эры... Арабы вели торговлю между Суматрой и Мадагаскаром, вероятно через Цейлон, около 310 г. до христианской эры»<sup>82</sup>.

Одновременно определилось важное для транзитной торговли значение Сокотры, вытекавшее из ее географического положения. Находившаяся под властью купцов Махры, она в их глазах вполне оправдывала свое санскритское название *Двйпа Сукатара* («Блаженный остров»), переосмысленное греками в *Διβαχοοριδος*; и Агатархид и автор «Перипла Эритрейского моря» говорят о множестве арабских, индийских и греческих купцов, приезжающих или постоянно живущих здесь, которые ведут крупные и выгодные торговые операции. Особо подчеркивается значение Сокотры как важного перевалочного пункта в торговле между Индией и птолемеевским Египтом.

Такая же оживленная деятельность наблюдалась и в противоположавшем порту ал-Муджа. «Торговый порт Муза полон арабскими капитанами и матросами, которые занимаются торговыми сделками. Они участвуют в торговле с Эритреей и Сомали в Африке и Бхарукаччей [Баригазой или Баригазами.—Т. III.] в Индии на собственных судах»<sup>83</sup>. Грекам были хорошо известны даже такие небольшие южноарабские острова, как Масира (*Μασιρα*) и Курия-Мурия (*Κυρια-Μυρια*), знали они и мыс Фартак (*Φαρτακ*).

Таким образом, основными центрами широкой и разносторонней морской торговли арабов были сабейские порты, и не удивительно, что в международном обиходе понятия «арабский» и «сабейский» длительное время были равнозначны. По мнению Хорнэла, этот период терминологического симбиоза продолжался по меньшей мере до 100 г. н. э., так как

<sup>81</sup> W. W. Clemesha, *The early Arab thalassocracy*, p. 127.

<sup>82</sup> N. Ahmad, *The Arabs' knowledge of Ceylon*, p. 224.

<sup>83</sup> Псевдоарриан, *Перипл Эритрейского моря*, стр. 270;

Фа Хиен, китайский путешественник по Индии между 399 и 414 гг., еще называет арабских купцов на Цейлоне сабейскими<sup>84</sup>.

При Птолемеи VII Фисконе (146—116 гг. до н. э.) красноморская торговля эллинистического Египта продолжала развиваться. Опираясь на свое прочное экономическое господство в районе Красного моря и стремясь избавиться от арабского посредничества, греческие купцы Египта между 120 и 110 гг. до н. э. проникли в Сомали и организовали прямые морские экспедиции в Индию под командованием Евдоксия Кизика. Один из участников этих экспедиций, быть может, лоцман, по имени Гиппал, вслед за Неархом сделал в начале I в. до н. э. открытие, увековечившее его имя в истории парусного мореплавания европейцев. Он обнаружил, что в Индийском океане знание муссонов позволяет судну держаться избранного курса до окончания маршрута и при этом избежать циклонов. Дело в том, что муссоны Индийского океана, так же как дожди и циклоны, чрезвычайно регулярны. Моряки установили, что один из этих муссонов ежегодно с конца марта до середины июня дует с нарастающей силой с юго-запада на северо-восток. Затем, от середины июня до середины октября, длится период циклонов. В Индии осадки достигают максимума, на Малабаре, кроме этого, прибрежные пески под действием юго-западного муссона образуют наносы, затрудняющие доступ к гаваням. В ноябре начинается обратный муссон, дующий до середины марта. Таким образом, наблюдательные мореплаватели ранних веков поняли, что океанские ветры движутся не хаотически, а в силу определенной метеорологической закономерности, причин которой они тогда не знали. Выяснив существование и периодическую смену юго-западного и северо-восточного муссонов, они широко пользовались этим открытием в больших путешествиях через океан. При этом их уверенность в постоянстве погоды и нерушимости метеорологических сроков была так сильна, что на кораблях, поскольку они выходили только при ясном небе, не было никаких приспособлений для защиты от шторма<sup>85</sup>.

Факты древней истории, освещенные аналитической мыслью наиболее последовательных представителей современной научной критики, не оставляют сомнений в том, что первооткрывателями существования и закономерной смены муссонов в Индийском океане были арабские моряки. На это указывает не только их навигационный приоритет, признание которого сблизило позиции разных ученых, но и связанный с этим приоритетом высокий уровень транзитной морской торговли, издавна соединявшей арабские, главным образом сабейские, порты со всеми побережьями Индийского океана. В связи с этим выявляется противоречие, вкравшееся в американскую диссертацию о раннем арабском мореплавании. Автор ее, Хаурани, исходя из в общем правильного положения о том, что незнание муссонов заставляло решать сквозные (дальние) маршруты способом каботажного плавания, утверждает, что до новой эры арабы плавали в Индию, держась берега, а греки до Гиппала следовали арабской практике<sup>86</sup>. В этом заявлении звучит отживающая теория вторичности арабской техники. В данном случае нас хотят уверить, что столетия навигационной практики до новой эры оказались бессильными научить арабских моряков искусству маневрировать в открытом море и пересекать широкие водные пространства по прямой линии, т. е. не цепляясь за берег в пути. Но тут, видите ли, к счастью для арабов, на Востоке появилась Европа в лице греков, которые — сперва Неарх, потом Гиппал — благодетельствовали местное кустарное мореплавание открытием муссонов и

<sup>84</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 244.

<sup>85</sup> Это отмечает W. W. Clemens (The early Arab thalassocracy, p. 118).

<sup>86</sup> G. F. Hourani, *Arab seafaring...*, p. 28.

этим принесли\* в восточные моря эру подлинной океанской навигации. Однако тремя страницами ранее, указывая, что грекам муссоны стали известны со времени экспедиции Неарха, автор добавляет, что в связи с этим открытием «арабы уже не могли скрывать [знания муссонов.— Т. III.] в качестве торгового секрета»<sup>87</sup>. Но если им было что скрывать от греков, не ясно ли, что метеорологический режим Индийского океана был им известен задолго до европейцев? Внимательное сличение противоречивых мест в трактате Хаурани открывает его стремление преодолеть противоречие, представив дело таким образом, что арабский секрет, раскрытый Неархом, заключался в знании муссона для плавания из Индии в Аравию, а вот Гиппал открыл грекам, а за ними арабам, обратный муссон, позволивший им совершать рейсы в Индию, не держась берегов. Однако в первом случае сам же Хаурани употребляет множественное число «муссоны», тогда как — это выяснено выше — в Индийском океане для плавания в одном направлении достаточно знания одного муссона. Если, таким образом, арабы до Неарха знали не «муссон», а «муссоны», не ясно ли, что они умели пользоваться ими в обоих направлениях? Затем, поскольку выяснено, что морские связи между Аравийским полуостровом и Индией уходят в глубокую древность и всегда были оживленными, не следует ли отсюда, что длительное каботажное плавание не могло бы создать оживленности, а многовековой навигационный опыт и требования развивавшейся экономики должны были привести арабов к обнаружению возможности открытого плавания задолго до греков?

Сказанное приводит к выводу, что предприимчивые и отважные арабские мореплаватели, задолго до европейцев открыв закономерность муссонов, первыми в Индийском океане перешли от примитивного плавания в виду берегов к развитой маневренной навигации в открытом море. Не в их интересах, конечно, было открывать незваным пришельцам этот выстраданный многовековой практикой секрет преодоления океанских пространств по кратчайшей прямой, небывало сокративший сроки плаваний,— секрет, от которого зависело их материальное благополучие. Неарх, адмирал Александра Македонского, во время похода от устья Инда к устью Евфрата вторично открыл и использовал северо-восточный муссон для движения с востока на запад. Характер муссона подчеркивается и двойной датой похода — 326/325 г. до н. э., подразумевающей метеорологический период с ноября по март. Гиппал, спутник Евдоксия Кизика, стремясь из Египта в Индию, вторично открыл и использовал юго-западный муссон для движения с запада на восток. Таким образом, тайну кратчайших маршрутов в Индийском океане вслед за арабами очень рано узнали греки, а от них римляне, которые к началу новой эры вышли не только на экономическую арену Востока, что по существу началось еще при первых эллионах, но и на политическую. Весьма показательно авторитетное мнение крупного новозеландского кораблестроителя В. Клемеша, полагающего, что сведения об Индийском океане Гиппал мог получить от восточного моряка, служившего под начальством арабского капитана, а затем на греческом судне<sup>88</sup>. Все сказанное позволяет внести значительную долю умеренности в восторженную оценку открытия Гиппала, проникшую в популярную литературу и стоящую ныне перед необходимостью передвинуть дату открытия в глубь веков и признать приоритет арабов<sup>89</sup>.

<sup>87</sup> Ibid., p. 25. — Это же отмечает и W. W. Clemesha (*The early Arab thalassocracy*, p. 116).

<sup>88</sup> W. W. Clemesha, *The early Arab thalassocracy*, p. 116.

<sup>89</sup> Вот образец такой оценки: «К началу нашей эры греческим мореплавателем Гиппалом [!] было сделано замечательное открытие, революционизировавшее технику



Чем меньше достоверных фактов истории Востока сохранено временем и чем чаще они перемежаются сомнительными, тем более упорным и взыскательным должен быть их анализ. Проведенный исследователями для грани двух эр, он показал, что в этот период, несмотря на продолжавшуюся деятельность старых портов Месопотамии и Омана и по-прежнему прочную их связь с Индией и южной Аравией, главная роль в морской торговле принадлежала Красному морю и Аденскому заливу. После эпохи древневавилонского судоходства преобладающая роль Персидского залива вновь выявляется уже в пору халифата, главным образом багдадского. При поздних Селевкидах в связи с захватом Палестины и Финикии (205 г. до н. э.) создалась возможность проложить в пределах одного государства сквозной торговый путь от Индии до Средиземного моря через Персидский залив, Месопотамию и северную Сирию. Однако Селевкиды, как и сменившие их парфянские цари, в гораздо большей степени интересовались сухопутными линиями транзитной торговли, которые, пересекаясь в столице монархии, приносили весьма крупный доход. Это были знаменитый «шелковый путь» из Китая и пути из Индии, пересекавшие Иран. Сойдясь в Селевкии, они устремлялись через построенную Селевкидами Антиохию в Пергам и Эфес, а через Дамаск — в Александрию.

Александрия, основанная греками на средиземноморском побережье Египта, выросла на дрожжах оживленной египетской торговли со странами Средиземного моря и Индийского океана, опиравшейся на давнюю традицию. Этот благоустроенный город с двумя гаванями и знаменитым маяком по линии средиземноморских торговых отношений был связан прежде всего с купеческой республикой острова Родос, для возвышения которой основание Александрии, как подчеркивает С. И. Ковалев, имело решающее значение<sup>90</sup>. К Родосу перешла значительная часть финикийских рынков, и он продолжал оставаться крупным центром транзитной торговли, а также судостроения и керамического производства до 166 г. до н. э., когда римляне противопоставили ему остров Делос. Если через Александрию и Родос египетская торговля была связана с Италией, Грецией и Малой Азией, то вместе с этим Александрия служила отправным пунктом пути на восток. Этот путь шел вверх по Нилу до Коптоса, откуда на караванах товары переправлялись в красноморские порты Миос-Гормос и Беренику. Здесь привезенное перегружалось на океанские суда, которые при назначении в порты юго-западной Индии делали продолжительную стоянку в южноарабской гавани Хишн ал-Гураб, а при назначении в северо-западную Индию и порты Персидского залива останавливались у мыса Фартак, между Хадрамаутом и Оманом. Иногда, обогнув Мыс Пряностей, как в то время назывался Гвардафуй, корабли приставали в одном из восточно-африканских портов, главными из которых были: на Красном море — Адулис и Береника, на Индийском океане — Опон (Хафун) и Рапта.

Начальный период императорского Рима (Август—Домициан, 30 г. до н. э. — 96 г. н. э.), исходная дата которого совпадает с переходом власти в Египте от греков к римлянам, у Хаурани рассматривается как золотой

---

плавания по Индийскому океану: он открыл направление чередования весенних и зимних ветров — муссонов, дующих в этом океане. До этого открытия корабли совершали утомительное, почти двухгодичное каботажное плавание... Теперь же корабли отплывали из Египта с попутным ветром, в несколько недель пересекали океан и достигали гаваней Индии, где дожидались для своего возвращения противоположных муссонов» (Б. М. Лобач-Жученко, *Замечательные путешествия и географические открытия*, ч. 3, стр. 10).

<sup>90</sup> С. И. Ковалев, *История античного общества (эллинизм, Рим)*, Л., 1936, стр. 32.

век греко-римской торговли с Аравией и Индией. В эпоху принципата Августа, говорит наш автор вслед за Страбоном, из порта Хормуз на Персидском заливе в Индию ежегодно ходило по 120 кораблей — в шесть раз больше, чем в предшествующий птолемеевский период<sup>91</sup>. В 25 г. до н. э. в южную Аравию была послана экспедиция для включения «дороги ладана» в орбиту римской экономики и установления прямых связей с индийскими купцами. Безответственная организация похода привела к тому, что часть кораблей, тяжело вооруженных и плохо оснащенных, погибла из-за навигационных трудностей уже на первом этапе пути, в северной части Красного моря. Оставшиеся силы не смогли установить действенного контроля Рима над южноаравийской торговлей.

Точка зрения Хаурани вызывает возражение в том смысле, что характеристику эпохи правления Октавиана Августа (30 г. до н. э.— 14 г. н. э.) нельзя механически распространять на следующие 82 года становления императорской власти. При Августе рабовладельцы, только что подавив крупное восстание рабов (движение Секста Помпея в Сицилии) и наслаждаясь призрачным покоем на свежих обломках республики, получили возможность оживить свои внешние торговые связи. Но затем времена меняются: борьба с новым брожением в низах общества и с остатками республиканской оппозиции приводит к установлению террористических режимов Тиберия (14—37 гг.), Калигулы (37—41 гг.), Нерона (54—68 гг.), Домициана (81—96 гг.). Внимание империи в это время отвлечено внутренними делами, и внешние связи приходят в упадок. Торговле с Востоком не пошло на пользу, конечно, и восстание в Иудее, подавление которого заняло четыре года (66—70 гг.). В этот период лишь эпоха Клавдия (41—54 гг.) принесла Риму временное овладение Аденом. Победа могла быть достигнута с моря, где римскому военному флоту противостояли беззащитные торговые корабли арабов. По-видимому, именно захват Адена вызвал активизацию имперской торговой деятельности в такой степени, что, как сообщает Плиний-старший в «Естественной истории», Рим ежегодно покупал в Аравии, Индии и Китае товаров на сумму не меньше 100 миллионов сестерциев<sup>92</sup>. Однако лишь в правление Антонинів — Траяна (98—117 гг.), Адриана (117—138 гг.) и Пия (138—161 гг.) наступающая эпоха относительной политической стабилизации позволяет римским императорам специально обратиться к вопросу о восточной торговле. При Траяне вассальное княжество Набатей было преобразовано в провинцию Аравия. От Аэланы (будущей Айлы), ставшей вместо Лейке-Комы главным набатейским портом, через Петру была проложена дорога к Дамаску, вызвавшая, в частности, экономический расцвет Петры. В Египте римские купцы приняли меры к обеспечению нормального судоходства на канале из Нила в Красное море. Для улучшения связи с Александрией была прорыта дополнительная ветвь. На берегу Красного моря, в устье «канала Траяна», вырос порт с греческим названием Клисма (Κλισμα, будущий Кулзум). Эти меры, имевшие целью прочно связать Средиземное море с Красным в интересах римской торговли, продолжались при ближайших преемниках Траяна. В Пальмире — окруженном пустыней городе, выросшем на торговом пути от Персидского залива к Средиземному морю и с 116 г. получившем некоторую независимость, благодаря чему у местных купцов появилась возможность торговать за пределами империи, — при Адриане создается гильдия морских капитанов. Ее статут, называвший целью сообщества правильную организацию перевозок по Красному морю, был утвержден законами

<sup>91</sup> G. F. Haugani, *Arab seafaring...*, p. 28.

<sup>92</sup> Приведено у С. И. Ковалева («История античного общества...», стр. 243).

Рима. В Египте Адриан проложил римскую дорогу от Коптоса до Береники. В эпоху Антонина Пия внешняя торговля Рима, пользовавшаяся преимущественно греческими кораблями, достигла такого размаха, что эти корабли, минуя посредничество арабов, доходили до Рапты в восточной Африке, до Омана в Аравии, до Цейлона, устья Ганга и Малаккского полуострова. *Анналы* второй династии Хань (25—220) повествуют, что в 166 г. в Китай через *Аннам* прибыло римское посольство, отправленное императором Марком Аврелием Антонином<sup>93</sup>. С этих пор нарастающий кризис рабовладельческого хозяйства приводит к постепенному спаду внешней торговли Рима. «Уже с эпохи Марка Аврелия,— отмечает С. И. Ковалев,— Рим был охвачен жестоким финансовым кризисом, в котором яснее всего выразался крах всей общественной и государственной системы... Корень нужно искать в общем расстройстве рабовладельческой экономики»<sup>94</sup>. При Северах торговые экспедиции римлян в Индийском океане, по-видимому, прекращаются. Об этом, в частности, говорит отсутствие в составе кладов на территории Индии римских монет с датировкой позже эпохи Каракаллы (211—217).

На Персидском заливе римское владычество было недолгим. Месопотамия, около 117 г. полностью захваченная Траяном в результате похода против парфян, несколько лет спустя была частично возвращена Парфии его преемником Адрианом; из остальной части столетием позже, при первых Сасанидах, римлян вытеснили персидские армии. Морская торговля в этом районе шла через транзитные порты со смешанным арабско-персидским населением, в основном через Аполот (Убуллу) и Каракс. Караванный путь связывал эти пункты с богатой «розовомраморной красавицей» Пальмирой и далее с побережьем Средиземного моря.

В 225 г. парфянский дом Арсакидов сменила персидская династия Сасанидов, и персы вторично вышли на авансцену истории Востока. Основатель этой династии Ардашир I Папакан (225—241), прежний наместник парфян в Персии, построил большое количество морских и речных портов. Результатом этого явилось решительное преобладание персидского флота в Индийском океане, укрепившее монопольную роль Персии в транзитной торговле с Китаем, Индией и Цейлоном. Наряду с сухопутной дорогой из Китая через оазисы Средней Азии в Иран, Индийский океан был вторым путем, по которому из Китая поступал шелк, из Индии и Цейлона — пряности, жемчуг, драгоценные камни. Важнейшим во всем Средиземноморье и Передней Азии потребителем шелка была Византия с ее высокоразвитыми ремеслами и торговлей. Константинополь, в 330 г. ставший столицей Восточной Римской империи, был до открытия прямого пути в Индию огромным торговым рынком<sup>95</sup>. Он «среди прочих товаров

---

<sup>93</sup> «При Хуан-ди [147—167], в девятое лето правления Яньси [166], дациньский владетель Антунь отправил посланника, который вступил в Китай через Жи-нань. Он поднес Двору слоновьи зубы, носорогьи рога и черепашины. Это в первый раз (л. 118) открыли сообщение. Что в числе даров, поднесенных Двору, нет дорогих редкостей, это, вероятно, сочинителем описания пропущено» (Н. Я. Бичурин [Иакинф], *Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена*, т. II, М.—Л., 1950, стр. 227). Как подчеркивает И. П. Магидович, «Н. Бичурин полагал, что посланник прибыл в *Аннам* морским путем» («*Книга Марко Поло*», перевод старофранцузского текста И. П. Минаева, редакция и вступительная статья И. П. Магидовича, М., 1955, стр. 3). Это видно из примечания Бичурина к слову «Жи-нань»: «Морским путем через Ан-нань [*Аннам*]». Приведенному фрагменту предшествует (с конца л. 115) китайское описание Рима [*Да-Цинь* — «великий Цинь»], которое Бичурин заключает примечанием: «Все сведения о Риме сообщены китайскому посланнику малоазийскими моряками».

<sup>94</sup> С. И. Ковалев, *История античного общества...*, стр. 260—261.

<sup>95</sup> Ф. Энгельс, *Действительно спорный пункт в Турции* (К. Маркс и Ф. Энгельс, Сочинения, т. 9, изд. 2, М., 1957), стр. 11.

сосредоточивал и привозимый из Китая и Средней Азии шелк-сырец и шелковые ткани, которые отсюда уходили еще дальше на запад»<sup>96</sup>. Посредническая торговля шелком приносила персам большие доходы. Однако «для империи получение этого товара из их рук было невыгодно, приводило к экономической зависимости, к необходимости подчиняться назначаемым на шелк ценам. А Иран пользовался этой возможностью, повышал цены на шелк-сырец, который подвергался обработке в византийских мастерских, тем самым вынуждая повышать цену и на изделия»<sup>97</sup>.

Стремясь ввести условия покупки и обработки шелка в приемлемое для себя русло, Византия в ряде договоров с Персией пыталась ограничить число пунктов персо-византийской торговли и поставить производившиеся в них операции под свой контроль. В договоре 297 г. с шахом Нарсесом, известным своими попытками установить торговые связи с восточноафриканскими зинджам, единственным пунктом контакта Византии и Персии был избран Нисибин на Тигре. Закон Гонория и Феодосия от 408—409 гг. добавлял к нему Ракку на Евфрате и Арташат на Араксе. В мирном договоре 562 г. между двумя державами эти два города заменены таможней в Даре, на обычном караванном пути. Торговля в других пунктах запрещалась. Вся эта регламентация была, однако, бессильна пресечь государственную спекуляцию и частную контрабанду. Торговля шелком была «одним из весомых мотивов во внешней политике Византии»<sup>98</sup>, однако транзитные торговые связи увеличивали экономическое могущество и политический вес Персии, которую Константинополь всегда рассматривал как реального соперника и потенциального врага.

В этих условиях естественны постоянные тесные сношения, которые византийские купцы поддерживали с эфиопскими. Подобно тому как финикийская колония Карфаген благодаря своей развитой транзитной торговле получила самостоятельное значение, арабская колония Аксум, основанная в глубинной части другого африканского побережья, выросла на почве оживленного торгового обмена между Азией и Африкой и постепенно стала одной из ведущих политических сил Красноморья. Этому способствовало объединение владений аксумитов в середине IV в. с эфиопским (кушитским) государством, центром которого был важный международный порт Адулис. Роль единой Эфиопии в V—VI вв. н. э. была значительной, отмечает Н. Пигулевская. «В торговле она соперничала с Ираном, как спорила с ним и за господство в юго-западной Аравии. Политическая ориентация кушитов на Византию была ориентацией на главного потребителя, на центральный рынок»<sup>99</sup>. С другой стороны, «Византия, связавшая себя с Эфиопией дипломатически, видела в христианизации ее один из способов укрепления своего влияния и стала выдвигать государство Аксума на роль соперника Ирана в индийских водах»<sup>100</sup>. Когда же около 350 г. аксумиты завоевали все побережье южной Аравии, от бывшей набатейской гавани Лейке-Кома до крайнего мыса на юге, у Константинополя появилась «еще специальная причина интересоваться Эфиопией как победительницей химьяритов. Как и для Рима, для Византии особое значение приобретал морской путь в Индию... Индия была не только поставщиком благовоний, пряностей, текстильных изделий, но и шелка, на который был особенно большой спрос в Византии. Вдоль берегов Красного моря провозили и товары, доставляемые из Индии на

<sup>96</sup> Н. Пигулевская, *Византия на путях в Индию. Из истории торговли Византии с Востоком*, М.—Л., 1951, стр. 186.

<sup>97</sup> Там же, стр. 187.

<sup>98</sup> Там же, стр. 185.

<sup>99</sup> Там же, стр. 260.

<sup>100</sup> Там же, стр. 266.

кораблях; в числе товаров были шелк-сырец и шелковые изделия»<sup>101</sup>. Отсюда понятно поручение, полученное от императора Юстиниана послом Юлианом, отправленным в 531 г. с дипломатической миссией в Эфиопию и южную Аравию: «правительство Юстиниана желало, чтобы Эфиопия приняла более активное участие в торговых сношениях с Индией и чтобы ее купцы приобретали там шелк-сырец, метаксу. Этим путем они стали бы „господами большего богатства“, так как те большие суммы, которые тратили ромеи, покупая шелк „у своих врагов“ — персов, были бы получены ими»<sup>102</sup>.

Эти желания не учитывали реальной обстановки, сложившейся на Индийском океане. Географическая близость Персии к Индии и Цейлону, ее развитый флот, обилие персидских торговых резидентов в индийских и цейлонских портах давали возможность персидским купцам перехватывать шелк буквально под носом у эфиопских коммерсантов и целыми флотилиями посылать груженные суда в Персию. Слабый эфиопский торговый флот не мог оспаривать господства персидской навигации. Купцы сасанидской державы располагали достаточным материальным превосходством для того, чтобы отстранить африканских торговцев от международной торговли и показать Византии, Сирии и Египту, что вожделенный шелк они могут получить лишь через персидские руки.

Признание превосходства персидского флота в преисламскую пору не должно создавать представления об упадке традиционного арабского судоходства. Центрами последнего продолжали оставаться экономически важные порты южной Аравии вместе с новыми пунктами на африканском берегу, где самостоятельная навигация арабского происхождения начала развиваться сравнительно поздно. Картину преобладания персидского судоходства над арабским и вышедшим из недр последнего эфиопским создает не упадок арабо-африканской морской деятельности, а чрезвычайные меры Сасанидов по освоению прибрежных территорий и усиленному строительству портов и кораблей. Целью этого было в кратчайший срок захватить в свои руки господство на море, устранить этим всякую возможность иностранной конкуренции и в полной мере использовать преимущества географического положения Персии. Например, известно, что, желая пресечь арабскую морскую эмиграцию из Бахрейна в Персию, Шапур II (309—379) произвел в Бахрейне резню и поселил здесь персидских колонистов, видимо, с целью превратить этот древний район развитой навигации в одну из баз персидского флота. Агрессивная политика Сасанидов значительно сократила сферу арабского мореплавания, однако оно продолжало жить. Уже упоминавшийся Фа Хиен, китайский путешественник по Индии и Цейлону, отмечает присутствие в этих странах «сабейских купцов», прибывавших сюда на кораблях. Последнее не удивительно, если учесть, что индийские и цейлонские порты давно перестали быть для арабов конечными пунктами и арабские корабли заходили сюда не только с запада, но и с востока, возвращаясь из Сиамы и Китая на родину. С Китаем арабские купцы познакомились рано; около 300 г. н. э. они уже основали торговую колонию в Гуанчжоу<sup>103</sup>. С более близким своим соседом, Индией, Китай начал регулярную морскую торговлю полувеком позже, уже при восточной династии Цин (317—420). Латинский историк этих времен Аммиан Марцеллин, рассказывая об оживленном движении в Персидском заливе морских судов, доходящих до Тередона (Эриду) в устье Евфрата, отмечает, что арабы имеют ряд портов и способны пользоваться богатствами не только суши, но и моря.

<sup>101</sup> Там же, стр. 265.

<sup>102</sup> Там же, стр. 310.

<sup>103</sup> J. Hornell, *Sea-trade...*, p. 253; Джавахарлал Неру, *Открытие Индии*, стр. 238.

В середине III в. н. э. южноарабские племена химьяритов подчиняют своих соседей, в том числе сабейцев, и овладевают Йеменом и Хадрамаутом. Столетием позже южная Аравия становится добычей своей бывшей колонии на африканском берегу — Аксумского царства. Аксум, присоединяя к себе в это время другое эфиопское государство с центром в Адулисе и укрепляя этим актом свое господство в Аравии, становится главной политической силой на Красном море и в связи с этим начинает занимать значительное место в византийских планах борьбы с Персией за морской путь к индийскому рынку. Сохранение химьяритами своей роли в морской торговле с Индией видно из факта их войны в IV в. с Шапуром II, пытавшимся установить персидское господство в этом районе. Эта война не могла быть успешной для Персии в то время ввиду большой роли в южноарабской торговле и политике набатейцев и евреев, не считая, конечно, правящих эфиопов. Учтя это обстоятельство, Сасаниды взяли курс на поддержку еврейской торговли в ущерб эфиопской и византийской, что два века спустя помогло им овладеть южной Аравией не только с военной, но и с экономической стороны, тем более, что иудаизм был широко распространен в верхах химьяритского общества<sup>104</sup>. История южной Аравии в V веке наглядно показывает, как ожесточенная борьба между Византией и Персией — двумя решающими силами Передней Азии того времени — за подступы к индийскому рынку и монополии в морской торговле облекается в прозрачную форму религиозной борьбы в южной Аравии между христианством и иудаизмом.

В начале VI в. накопление противоречий вызвало взрыв. Сын пленной еврейки и одного из химьяритских царей Зур'а (Масрүк) Зү Нувās сверг эфиопского ставленника Зү Шанāтира, объявил войну господству Эфиопии и Византии на Аравийском полуострове и стал преследовать купцов-христиан из этих стран. В ответ на это в 525 г. последовало новое вторжение Эфиопии в южную Аравию. Эфиопский царь Эла-Ашбеха перевез свои войска через Красное море на собранных в гавани Габазе, у Адулиса, 70 кораблях, из которых 61 были стянуты из разных красноморских портов<sup>105</sup>, а 9 сняты с индийской линии. Успехом в этой кампании, однако, Эфиопия была обязана не флоту, который в данном случае сыграл роль перевозочного средства и в боевых операциях не участвовал, ибо состоял из мирных торговых судов, какие мог бы выставить и противник. В 532 г. войска эфиопов заменили ставленника Эфиопии на химьяритском престоле Сумайфа бывшим рабом из Адулиса Абрахой. Абраха, тоже христианин, выведя Химьяр из подчинения Эфиопии, продолжал тем не менее внешнеполитическую ориентацию на Византию, в то время как сабейская знать в его государстве тяготела к союзу с Ираном. Противовес этим стремлениям знати был найден (после восстания 542 г.) в возвращении южной Аравии под эфиопское покровительство. Это, однако, ненадолго упрочило положение правящей верхушки общества. Южноарабская, главным образом химьяритская и сабейская, знать, которой эфиопский контроль не давал развернуть самостоятельную торговую деятельность, предложила свою страну византийскому императору, выдвинув при этом условием освобождение ее от эфиопского владычества. Ввиду отказа Византии аналогичное предложение было сделано ее врагу — Персии, и в 575 г. Хосров Ануширван послал для завоевания Химьяра осужденных преступников под командованием опытного полководца Вахриза. Войска

<sup>104</sup> О распространении иудаизма в Химьяре ср.: Н. Пигулевская, *Византия на путях в Индию*, стр. 273 и сл.

<sup>105</sup> Н. Пигулевская (*Византия на путях в Индию*, стр. 300), основываясь на рассказе о «мученичестве Арефы» (*Martyrium Arethae*, § 29. *Acta sanctorum*, Octobris t. X, p. 747), называет Аэлану, Климсу, Беренику, острова Йотабу и Фарасан.

были погружены на восемь кораблей, из которых два разбились, а шесть, следуя из Тигра через Персидский залив, дошли до Хадрамаута<sup>106</sup>. Сын Абрахи Марзук, nasledовавший после смерти отца химьяритский престол, погиб в битве. С 575 г. сасанидская Персия устанавливает в южной Аравии свое господство, длившееся уже до завоевания Йемена арабами. Цифра, приводимая у ат-Табари в связи с походом Вахриза,—по сто воинов на каждом корабле—во-первых, свидетельствует о малочисленности персидского экспедиционного корпуса, в чем надо видеть косвенное подтверждение сведений о том, что победа Персии над Эфиопией была достигнута при активном содействии местного населения; во-вторых, эта цифра указывает, что грузоподъемность судов той эпохи была уже относительно велика. Это было следствием того, что и в Персидском заливе, как и на Красном море, кораблестроение развивалось веками и возросшие морские связи вели к неизбежным техническим усовершенствованиям.

В конце правления Сасанидов ряд старых портов в Персидском заливе уже утратил свое значение. К Убулле, которую ат-Табари называет «воротами Индии», отмечая при этом, что ее правитель воюет с арабами на суше и с индийскими пиратами на море<sup>107</sup>, еще в V в. добавилась Хира на Евфрате. А. Кремер отмечает, что она была «сборным пунктом кораблей из Аравии, Красного моря, Индии и Китая»<sup>108</sup>. Это обстоятельство наряду с расположением на границе между пустыней и древним земледельческим районом позволяло Хире играть видную роль в различных политических комбинациях того времени.

Порты Персидского залива нередко страдали от набегов индийских пиратов, что вызвало, например, специальные работы по укреплению Убуллы при последних Сасанидах<sup>109</sup>. Однако приходившие из Индии мирные торговые суда встречали доброжелательный прием и поднимались по Тигру до Мадаина<sup>110</sup>.

Длительные ожесточенные войны на многострадальной земле Йемена и Хадрамаута создали состояние постоянной опасности для иноземных судов, заходивших в южноарабские порты, и для караванов, переправлявших ценные товары из Адена в страны Средиземноморья. Жизнь купцов и сохранность товаров на территории беспокойной страны оказывались под угрозой безнаказанного применения насилия. Портовое хозяйство страдало от перехода власти из рук в руки, нормальная деятельность всемирно известных портов была парализована. Коренной принцип здоровых экономических связей между народами, провозглашенный еще в древней Вавилонии,—безопасность торговых путей—оказался нарушенным. Если ко всему этому добавить уничтожение в ходе войн многочисленных садов, плантаций и рощ благовонных растений, подорвавшее материальную основу арабского вывоза, станет ясно, почему начало VII в. явилось свидетелем упадка торговли в южной Аравии. Торговый оборот снижался. Оживленные гавани и дороги сабейско-химьяритского царства постепенно глохли, пути морской и сухопутной торговли переносились к

<sup>106</sup> تاريخ الرسل و ملوك لابي جعفر محمد بن جرير الطبري «Annales quos scripsit... at-Tabari, cum aliis edidit M. J. de Goeje», Lugduni Batavorum, 1879—1890, ser. I, vol. II, p. ۰۳۰۹

<sup>107</sup> Ibid., vol. IV, p. ۳۲۰۲

<sup>108</sup> A. v. Kremer, *Culturgeschichte...*, Bd II, S. 274.

<sup>109</sup> Ibid., S. 275.

<sup>110</sup> كتاب العلاقات القيسية تصنيف ابي علي احمد بن عمر بن رسته «Bibliotheca Geographorum Arabicorum», VII, Lugduni Batavorum, 1892, p. ۰۰۹

Персидскому заливу. Эра Красного моря в истории мореплавания подошла к своему концу.

Маркс в письме Энгельсу от 2 июня 1853 г. отмечал: «Во времена Магомета торговый путь из Европы в Азию сильно изменился, и города Аравии, принимавшие ранее видное участие в торговле с Индией и т. д., находились в торговом отношении в упадке...»<sup>111</sup>.

Мысль, высказанная Марксом, вызвала следующее замечание Энгельса, сформулированное в ответном письме от 6 июня того же года: «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 обработанные, 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. К этому же разряду явлений относится, по моему мнению, и уничтожение южноарабской торговли в эпоху, предшествующую Магомету, которое ты совершенно справедливо считаешь одним из важнейших моментов магометанской революции. Я недостаточно хорошо знаком с историей торговли шести первых столетий христианской эры, чтобы быть в состоянии судить, насколько именно общемировые материальные условия заставили предпочесть торговый путь через Персию к Черному морю и через Персидский залив в Сирию и Малую Азию торговому пути через Красное море. Но во всяком случае немалую роль играло то, что в упорядоченном персидском царстве Сасанидов караваны ходили сравнительно безопасно, в то время как Йемен с 200 до 600 года почти постоянно находился в порабощении у абиссинцев, которые завоевывали и грабили страну. Города южной Аравии, еще цветущие во времена римлян, в VII веке представляли собой пустынные груды развалин»<sup>112</sup>.

Эти слова, сказанные сто лет назад, подтверждены и продолжают подтверждаться данными памятников материальной культуры и историко-географической литературы Востока. Жизненность слов Энгельса основана на объективном рассмотрении реальных фактов исторической действительности в движении и взаимосвязи. Для него упадок южноарабской морской торговли — не замкнутый процесс, а часть непрерывно развивающегося исторического целого, результат предшествующей стадии экономического развития общества и причина последующей стадии этого развития; не самодовлеющий факт, а частное проявление всеобщей исторической закономерности, в специфической форме выражающее общие законы развития человеческого общества. В противоположность этому докторская диссертация Хаурани о раннем арабском мореплавании, пытаясь характеризовать положение в Аравии накануне ислама, избирает следующие определения:

«В VI в. арабы не были мореплавателями: в силу географического рока (*bygeographical fate*) их жизни были теперь связаны с караванами, стремившимися с юга на север...»

«В силу непостижимого (*mysterious*) процесса истории центр жизнедеятельности переместился к северным арабам...»<sup>113</sup>.

Какой беспомощностью веет от этих фраз питомца американского университета после чеканной формулы Энгельса, вступившей во второе столетие своей жизни!

<sup>111</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс, *Избранные письма*, М., 1953, стр. 73.

<sup>112</sup> Там же, стр. 75.

<sup>113</sup> G. F. Hourani, *Arab seafaring...*, p. 44, 45.



Все изложенное позволяет считать доказанными следующие положения.

1. Арабы с ранних исторических времен поддерживали оживленный торговый и культурный обмен<sup>114</sup> с другими народами бассейна Индийского океана, причем в силу географического положения Аравии этот обмен происходил преимущественно морским путем.

2. Оживленная навигация, построенная на экономической основе, побуждала к техническим усовершенствованиям в судостроении и судовождении. Древняя кожаная лодка с деревянными бортами, применявшаяся при ловле рыбы и добыче жемчуга, уже на ранней ступени развития уступает место деревянной, выдолбленной из целого ствола. Материал для этого примитивного сооружения давали торговые связи с Индией, сделавшие доступным для арабов малабарский лес. Задача перевозки возрастающего количества товаров на все более далекое расстояние ведет к появлению каркасного типа судна с развитым трюмом и парусным оснащением. Этот специфический арабский тип корабля дальнего плавания имел одну мачту с косым парусом, позволявшим судну преодолевать в открытом море сопротивление встречного ветра простым поворотом на другой галс или усложненным поворотом через фордевинд. Время постройки первого такого корабля, который под термином *dhow* представлен во всех английских словарях с пояснением «одномачтовое арабское судно с треугольным парусом», теряется в глубине веков. «Оно, конечно, существовало за много столетий до Александра Македонского, — говорит об этом судне историк морского дела В. Клемеша, — эти суда совершали длительные путешествия в открытом море, тогда как средиземноморские суда никогда не теряли из вида землю»<sup>115</sup>. Железное крепление отсутствовало. Доски пришивались к каркасу деревянными гвоздями, чаще — волокном кокосовой пальмы, затем пазы просмаливались. Такой способ крепления напоминает технику изготовления «шитиков» русских поморов. Он послужил основанием для легенды, по которой железные крепления не применялись из-за якобы существующих в Индийском океане островов с магнитными горами, притягивающими к себе такие детали кораблей, что приводило к гибели последних. На самом же деле основной причиной была сравнительная дороговизна железа, добывавшегося из руды и обрабатывавшегося весьма еще примитивными способами. При этом высокая твердость тиковой древесины также создавала препятствие для применения малопрочных железных гвоздей. Материалом для паруса в то время служила пальмовая рогожа. Индийское (маратхи) название этого типа корабля *даба* трансформировалось в *dhow* английских словарей и *тава* записок Афанасия Никитина.

<sup>114</sup> Дж. Бейкер подчеркивает большую роль морской торговли в распространении знаний (см.: Дж. Бейкер, *История географических открытий и исследований*, М., 1950, стр. 69).

<sup>115</sup> W. Clemesha, *The early Arab thalassocracy*, p. 114.