

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СОЮЗА ССР

СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

ГЕОГРАФИЯ, ЭТНОГРАФИЯ, ИСТОРИЯ

ВЫПУСК II

ИЗДАТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва 1961

Т. А. Шумовский

СИНДБАД И АХМАД ИБН МАДЖИД

«Синдбад, постаревший и разбогатевший, — читаем у Б. Карра де Во, — в Багдаде, у себя дома, в обществе многочисленных гостей предается веселью. Под его окном бедняк бормочет: „Всемогущий творец вселенной... обрати внимание на разницу между мной и Синдбадом. Я ежедневно страдаю от тысячи бед, мне очень трудно прокормить себя и мою семью скверным ячменным хлебом, в то время как счастливый Синдбад щедро тратит несметные богатства и ведет жизнь, полную наслаждений. Что он сделал, чтобы получить от тебя такую приятную судьбу? Что сделал я, чтобы заслужить такую суровую жизнь?“ Синдбад велел позвать этого человека и сказал ему: „Ты думаешь, что я без труда и мучений получил всю ту роскошь и отдых, которыми наслаждаюсь? Ошибаешься! Я достиг этой счастливой жизни, лишь испытав в течение многих лет все физические и умственные напряжения, какие только может представить себе воображение“. Затем он рассказал ему и всему обществу о своих странствиях»¹.

У буржуазного ученого не приходится, конечно, искать критику синдбадовой тирады, создающей превратное представление об источниках обогащения в антагонистическом обществе. Но не только в отсутствии такой критики прорывается классовая ограниченность французского исследователя, — она выявляется и в общей трактовке образа Синдбада. Для автора «Арабских географов» Синдбад — это бесплотное внеисторическое существо в привлекательных одеждах любознательного путешественника-бессребреника, чуждого материальным интересам:

«Что в истории Синдбада полностью производит правдивое впечатление, это его психология, — продолжает Карра де Во². — Синдбад — путешественник, любящий преодолевать затруднения, смакующий авантюризм самого путешествия настолько, что даже прибыль для него несущественна. В молодости он веселился и растратил часть отцовского наследства; его охватил стыд; он задумался над тем, что богатства приобретаются лишь трудом и что нет ничего более ужасного, чем нищая старость. „Большим напряжением достигаются почести. Кто хочет возвыситься, должен не спать ночей. Бросается в море тот, кто хочет ловить жемчуг, и жемчуг несет ему подарки и высокое положение. Кто хочет возвыситься без труда, теряет свою жизнь в ожидании невоз-

¹ Бернар Карра де Во, *Арабские географы*, Л., 1941, стр. 22.

² Там же, стр. 22—23.

можного". Эта философия усилий, такая противоположная обычному фатализму восточных народов, — философия Синдбада и мореплавателей, типом которых он является. Синдбад рискует и своим состоянием, и своей жизнью, он продает все свое имущество, покупает товары и в компании нескольких купцов отплывает из Басры. Басра — его гавань. Это там он всегда грузится, не на собственные корабли, а на большие суда, готовые поднять паруса, на суда, где уже есть несколько других купцов. Они идут от берега к берегу, от острова к острову, покупая и продавая всюду. Затем начинаются страшные бедствия, из которых он в конце концов счастливо выпутывается. Возвратясь в Багдад, он проводит некоторое время отдыха и наслаждаясь жизнью, но тоска по странствиям, тоска по морю охватывает его вновь, он не может сопротивляться этому зову и опять отплывает...

Какая романтика! Бескорыстный и бесстрашный Синдбад, снедаемый благородной жаждой познания, семь раз в течение короткой жизни лишает себя привычных удобств и отважно пускается в долгие и утомительные путешествия на край света. Он, видите ли, «любит преодолевать затруднения», он «смакует авантюризм самого путешествия» в такой мере, что торговая нажива для него «несущественна», а посему плуце всего на свете Синдбада привлекают опасные приключения в неведомых морях, где он, не задумываясь, многократно ставит на карту свою жизнь. И все было бы хорошо, так бы и лечь Синдбаду в обитую розовым шелком экзотики бонбоньерку идеальных художественных образов. Но беда в том, что он сам протестует против этого.

В самом деле, обратимся к страницам синдбадова цикла «Тысячи и одной ночи»³.

Отец героя, богатый и знатный багдадский купец, оставил после своей смерти «деньги, земли и деревни». Синдбад промотал отцовское наследство, затем, увидев себя на краю нищеты, ужаснулся и решил поправить свои дела заморской торговлей. Арабским купцам, вывозившим из других стран ценные товары — золото, шелк, пряности, слоновую кость и рабов, — эта торговля приносила большие выгоды, и, судя по размаху морских путешествий при Аббасидах, многие жители Багдада и Басры, подобно Синдбаду, пускались на кораблях в рискованную охоту за наживой. Море таило разнообразные опасности, хрупкие суда при недостаточно искусном управлении становились игрушкой стихий, многие купцы погибали при кораблекрушениях или от голода, жажды, тропических болезней. Уцелевшие любой ценой старались не только восполнить свои расходы по путешествию, но и получить прибыль.

Удача разжигала алчность, стремление к наживе отодвигало законы морали на задний план. Чистота помыслов и взаимоотношений мешала обогащаться за счет других; ложь, вероломство, предательство и прямое насильственное устранение конкурента приближали к осуществлению поставленной цели. Персонаж одного из рассказов в «Чудесах Индии» (рассказ XXXII) купец-кораблевладелец Исма'илвайхи⁴ хладнокровно рассчитывает, за сколько можно будет продать на оманском рынке царя Софалы зинджей и свиту, пришедших на его корабль проститься и пожелать счастливого плавания. «Когда они взошли на борт, я подумал: „Этот царь может стоять на рынке в Омани тридцать

³ Пользуюсь в основном изданием: «Книга Тысячи и одной ночи», перевод и комментарии М. А. Салье, под редакцией акад. И. Ю. Крачковского, «Academia», 1933, т. 5, стр. 370—490.

⁴ «Livre des Merveilles de l'Inde par le capitaine Bozorg fils de Chahriyâr de Râmhormoz»; texte arabe publié par P. A. van der Lith... (Leyde, 1883—1886), p. 52.

динаров, а семь [его слуг] — сто шестьдесят динаров. За их одежду можно будет взять двадцать динаров, итого мы получим за них по меньшей мере три тысячи дирхамов, не терпя при этом никакого убытка». Гости, посетившие арабского купца на его корабле, незадолго до этого спасли ему жизнь в стране людоедов и дали возможность выгодно торговать. Однако когда купец решает, что сможет выгодно продать своих доброжелателей на невольничьем рынке, то приказывает поднять паруса и увозит пленников в рабство.

Накопление богатства было делом почти всей жизни. Сначала купец занимал место на чужом судне, где оказывался среди многих ему подобных. Постепенно обогащаясь при помощи любых средств, он приобретал собственный корабль, число последних затем умножалось, и торговля уже поручалась доверенным лицам. Остаток своих дней удачливые негоцианты проводили в роскошных дворцах, окруженные пышностью и почетом. Многие из них, даже достигнув значительного богатства, продолжали мучиться неутолимой жаждой наживы и, наконец, погибали в океанской пучине вместе со всеми своими богатствами. В XIII в. Муслихадд йн ас-Са'ди, знаменитый Саади, сравнивал служение царям именно с плаванием по морю. То и другое «и добычу дает всечасно, и опасно; или добудешь великий клад, или жизни не будешь рад». Отсюда мореплаватель, как и царедворец, должен быть бесстрашным. Иначе:

Коль ты страшишься боли, почему же
Ты снул палец в нору скорпиона? ⁵

Итак, Синдбад решил поправить свои дела заморской торговлей. Уже в преддверии его эпопеи стремление к обогащению и выбранное для этого средство раскрывают в нем не бескорыстного путешественника и не романтического искателя приключений, каким рисует его Карра де Во, а разорившегося купчика, преследующего весьма прозаическую цель — любыми путями сколотить капитал, дающий власть над людьми и вещами. Далекие морские рейсы опасны. Многие из отпльвших в чужие страны не вернулись. Но другого пути к обогащению не видно, и душа Синдбада «согласилась на путешествие по морю». Из Багдада — места постоянного жительства — он приезжает в Басру, садится на океанский корабль, и с этих пор начинаются его удивительные приключения.

Для тех, кто ищет в рассказах Синдбада лишь занимательность, его приключения составляют исключительную характеристику этих рассказов и дают материал для представления о личности самого героя. Рассматриваемый вне эпохи и общественной среды, исключительно на фоне своих походов, Синдбад полностью отвечает характеристике, данной ему Бернаром Карра де Во. Научную мысль, наоборот, интересуют прежде всего обстоятельства, которые сделали Синдбада мореплавателем, и результаты его деятельности в море. Поэтому она обращается к зачинам и концовкам повествований, и здесь в отличие от разнообразного оформления приключений обнаруживается поразительная стереотипность обрамления во всех семи рассказах, свидетельствующая не о скудости авторского воображения, а о том, что крайние элементы рассказа, отражающие истинные мотивы путешествий Синдбада, исходят из однообразной основы: стремления к прибыли.

⁵ «Куллият», пер. К. Липскерова, — «Антология таджикской поэзии», М., 1951, стр. 327.

Каковы подлинные причины путешествий Синдбада?

Причина первого путешествия: «Пришло мне на мысль отправиться в чужие страны... И тогда я решился и накупил себе товаров и вещей, и всяких принадлежностей, и кое-что из того, что было нужно для путешествия, и душа моя согласилась на путешествие по морю» (377)⁶.

Второго: «Захотелось моей душе поторговать... и заработать на что жить» (391).

Третьего: «Захотелось моей душе попутешествовать и прогуляться, и стосковалась она по торговле, наживе и прибыли» (405).

Четвертого: «Захотелось мне... продавать и наживать деньги» (424).

Пятого: «Вернувшись из четвертого путешествия, я... забыл обо всем, что испытал, что со мной случилось и что я вытерпел: так сильно я радовался наживе, прибыли и доходу» (445).

Шестого: «Вдруг прошла мимо меня толпа купцов, на которых были видны следы путешествия... и захотелось моей душе попутешествовать и поторговать» (461).

Седьмого: «После шестого путешествия я... провел... некоторое время, продолжая радоваться и веселиться непрерывно, ночью и днем: ведь мне досталась большая нажива и великая прибыль. И захотелось моей душе... свести дружбу с купцами» (475).

Посмотрим, как начинается каждое из путешествий.

Первое: «Мы ехали морем дни и ночи и проходили мимо одного острова за другим, переезжая из моря в море и от суши к суше, и везде, где мы ни проходили, мы продавали и покупали и выменивали товары» (377).

Второе: «Мы переезжали из моря в море и от острова к острову, и во всяком месте, к которому мы приставали, мы встречались с купцами, вельможами царства, продавцами и покупателями и продавали и покупали и выменивали товары» (392).

Третье: «Ехали мы из моря в море и от острова к острову, и из города в город, и в каждом месте, где мы проезжали, мы гуляли и продавали и покупали» (406).

Четвертое: «Ехали мы... дни и ночи, переезжая от острова к острову и из моря в море» (425).

Пятое: «Мы ехали с одного острова на другой и из одного моря в другое... и выходили на сушу и продавали и покупали» (446).

Шестое: «Мы путешествовали из места в место и из города в город... и продавали и покупали» (462).

В зачине седьмого путешествия распространенное описание рейса до начала приключений заменено общей фразой: «Ветер был для нас хорош, пока мы не прибыли в город, называемый город Китай, и испытывали мы крайнюю радость и веселье и беседовали друг с другом о делах путешествия и торговли» (476).

Основные элементы стереотипных формул начал повторяются и в заключительных частях рассказов:

I. «Я продал мои тюки и те товары, которые были со мной, и получил большую прибыль... И потом я купил себе слуг, прислужников, невольников, рабынь и рабов, и оказалось их у меня множество, и накупил домов, земель и поместий, больше, чем было у меня прежде» (389—390).

II. «Я... переходил из долины в долину и из города в город, и мы продавали и покупали» (403).

⁶ Здесь и далее по тексту цифрой в скобках указана страница из книги «Тысяча и одна ночь», «Academia», 1933.

III. «Мы продавали и покупали на островах, пока не достигли стран Синда, и там мы тоже продали и купили» (421).

IV. «Мы ехали от острова к острову и из моря в море» (443).

V. «Мы ехали от острова к острову и из моря в море, и на всяком острове, где мы приставали, я продавал орехи и выменивал их, и Аллах дал мне взамен больше, чем то, что у меня было и пропало» (458).

VI. «Мы... ехали из моря в море и от острова к острову» (473).

VII. «Мы ехали по морю от острова к острову, переезжая из моря в море» (489).

«Знаешь ли ты ремесло, которым ты бы занялся?» — спрашивают у Синдбада. «Нет, — отвечает он. — У меня нет ремесла, и я не умею ничего делать. Я только купец, обладатель денег и богатства» (455). Предприимчивый, он трижды (411, 466, 481) сооружает лодки ради своего спасения. Но эта же цель позволяет ему из-за угла убить женщину и завладеть предназначавшейся для нее пищей (437). Поступками Синдбада руководят жадность, которую он признает сам (478), корыстолюбие и стяжательство. Именно они не раз действительно заставляют его рисковать жизнью. Гонимый жаждой наживы, он, не задумываясь, идет на риск. Но, оказавшись в критическом положении, часто теряет самообладание, и тогда от «философии усилий», навязываемой ему Бернарном Карра де Во, не остается и следа (393, 408, 415, 455, 465, 478, 487).

Таков Синдбад, освобожденный от экзотической мишуры и оцененный на основании его же собственных слов. В литературном персонаже из «Тысячи и одной ночи» следует видеть собирательный тип арабского купца-негоцианта, основного деятеля морской торговли. Детализация образа, вобравшего в себя реальные черты многих представителей этой социальной категории, лишний раз свидетельствует о развитости коммерческого судоходства в те далекие времена; нагромождение же фантастических построений говорит о том, что многие купцы, как правило, не знали моря и боялись его. Вследствие своего невежества и желая оправдать этот страх, они населяли и наделяли океанские просторы сверхъестественными существами и явлениями. Определение «мореплаватель» применимо к каждому из них не больше, чем к пассажиру современного судна. Термин البحري «мореход» арабского текста, связываемый с Синдбадом, служит лишь для того, чтобы отличать последнего от одноименного «сухопутного» персонажа — багдадского носильщика, которому его «морской» тезка так самодовольно рассказывает о своих похождениях.

«Философия усилий», теоретическое обоснование активной практической деятельности наперекор противоборствующим внешним обстоятельствам, не могла родиться в среде купцов и быть им органически присущей, так как это не вызывалось материальной необходимостью. В самом деле, купцу нужно было лишь уметь управлять последовательным ходом операций: организовать доставку товара в Басру, нанять подходящее судно, присмотреть за погрузкой своей клади на борт, вести мелкие сделки в пути, проследить за выгрузкой товара в пункте назначения, выгодно его продать, затем выгодно купить местные изделия и повторить все операции в обратном порядке. Эта веками сложившаяся последовательность операций не требовала никакой активной борьбы со стихиями, никакого особого проявления волевых качеств; чтобы стать хозяином положения, достаточно было обладать обычными качествами купца — изворотливостью ума, эгоистичным практицизмом и в известной степени чувством меры. Купец должен

был знать рынок, уметь определить настоящую цену любого товара, усвоить неписанные законы получения наибольшей прибыли. Конечно, конкурентная борьба требовала напряжения ума, были и другие препятствия, но их преодоление не ставило купца выше материального или нравственного уровня его эпохи. Лишь отклонение от обычной нормы, коллизии, подобные описанным в «Синдбаде», заставляли купца проявлять волевые качества в доступной ему степени, например из случайных обломков и без инструмента строить лодки (411, 466, 481) или же предпочитать голод сытной, но одурманивающей пище (426—427).

Тем не менее если «философия усилий» имела обширную сферу применения в арабской действительности, то эта сфера принадлежит не купцам, а морякам-профессионалам.

Для рабов категории *baḥāḡiā* корабельная служба была принудительной, «вольным» матросам приходилось наниматься на корабли ради пропитания. И у тех и у других эти обстоятельства не могли вызывать особой любви к морской профессии, однако надежда обратить на себя внимание своими знаниями, выдвинуться из общей массы, а со временем скопить капитал и завести собственное дело заставляла наиболее целеустремленные натуры повышать свою квалификацию. Несмотря на тяжелый труд под бдительным оком капитана или боцмана и разграничение функций, в обстановке социального гнета, иногда усиленного и национальным, отдельные матросы проявляли поистине волевые качества для всестороннего овладения специальными знаниями. В итоге длительного единоборства с силами стихии и превратностями судьбы из их среды вышло немало опытных рулевых, кормчих, лоцманов, и в этом отношении далеко не единичны весьма показательные примеры вольноотпущенников Йазамана, водившего арабский флот против Византии, или другого флотоводца — Лавий, упоминаемого у ал-Мас'уди.

Воспитывая волевые качества в процессе овладения сложной навигационной наукой, моряк, ставши лоцманом и капитаном судна, выявлял их в преодолении разнообразных, часто неожиданных препятствий, встречавшихся на линии маршрута. Далеко не на все вопросы, которые ставила перед ним изменчивая действительность моря, он находил готовый ответ в лощах. Очень часто правильное решение ему подсказывал собственный практический опыт. Недаром в наставлении Ахмада ибн Маджида⁷ молодым морякам, изложенном в специальной главе «Книги пользы», говорится:

«Знай, ученик, что основы мореходства многочисленны. Пойми их. Первоначальные — знание [лунных] станций, румбов, маршрутов, расстояний, верхних пунктов [Полярной звезды], [техники астрономических] измерений, признаков [близости суши], [сроков] вступления Солнца и Луны [в знаки Зодиака], ветров и их муссонов, муссонов моря⁸, корабельных приборов и того, в чем может оказаться нужда, того, что вредит [кораблю], что для него полезно, что стесняет при плавании. Нужно, [чтобы] ты знал места восхода, [сроки] равноденствий, способ и порядок [астрономического] измерения, места восхода и заката звезд, их долготу и широту⁹, их удаленность [от экватора и полюса], совершаемый ими

⁷ «Книга пользы» (كتاب الفوائد), рук. 2292 Национальной библиотеки в Париже, лл. 6v—7r.

⁸ الازياح ومواسمها ومواسم البحر. Примечание Феррана: «Периодические ветры, которые мы называем муссонами, и соответствующие им послемуссонные состояния моря» («Le mu'allim. Introduction à l'astronomie nautique arabe», Paris, 1928, p. 180).

⁹ Т. е. положение каждой звезды по отношению к другим звездам, к полюсу и линии горизонта.

путь. [Это должен знать человек], если он является опытным водителем кораблей. Нужно, чтобы ты знал все побережья, [способы] причаливания к ним и их признаки, как-то: [строение] ила [на морском дне около них], травы [на водной поверхности], [морские] змеи, рыбы, скалы с гнездами зимородка¹⁰, ветры, перемена [цвета] воды, приливы и отливы моря¹¹ во всех направлениях. [Лоцман должен] совершенствовать весь [корабельный] инструмент, заботиться об укреплении судна, его оснастки и экипажа; не перегружать его сверх меры, не всходить на корабль, если тот ему не подчиняется, на корабль, не подготовленный [к плаванию] и при неудобном муссоне. [Он] остерегается опасностей, [могущих исходить] от приборов, команды и другого. Водителю кораблей следует отличать терпеливость от медлительности и проводить различие между суетливостью и подвижностью. [Ему надлежит быть] знающим, сведущим в [разных] вещах, решительным и строгим, мягким в речи, справедливым, не притеснять одного ради другого. [Он] соблюдает покорность своему господину [-хозяину судна] и боится всевышнего Аллаха; не гневается на купцов без права [на это], а лишь за дело, ставшее предметом толков, или когда нужно поступить согласно [заведенному] обычаю. [Ему должно быть] крайне выносливым и энергичным, обладать долготерпением, [быть] приятным в обществе, не стремиться к тому, что для него не годится, [он] начитан и проникателен. Иначе он — не [тот] пилот, [который требуется] по правилу».

Этот один из немногих сохранившихся документов подобного рода показывает, что, кроме глубоких и разнообразных технических знаний, профессия лоцмана требовала обладания незаурядными волевыми качествами и, конечно, именно она в сравнении с другими профессиями воспитывала эти качества наиболее быстро, полно и прочно. Не только умение, но и стремление вести корабль в обстановке разнохарактерных противоборствующих обстоятельств, любовь к трудной и опасной профессии — вот наиболее истинное проявление волевого начала на арабской почве, а теоретическое обоснование этого начала — это и есть «философия усилий» в ее настоящем виде. «Если продлятся мои дни и ночи — буду водить корабли до своего конца»¹², — говорит Ахмад ибн Маджид в одном из последних произведений, написанных в начале седьмого десятилетия жизни.

Труд в море, совместно перенесенные лишения, общие переживания в течение долгих лет сплачивали корабельных людей в более или менее устойчивые коллективы, однако высокооплачиваемая часть экипажа держалась особняком. Капитаны судов образовывали особые братства, представлявшие своеобразную форму профессионального объединения людей одной специальности и имущественного положения. По-видимому, кроме обязательств по взаимной выручке, их объединяло и об-

¹⁰ Зимородки (Alcedinidae) — семейство птиц из отряда кукушкообразных (Coccytophidae). Известно около 150 видов. Большая часть из них обитает в теплых странах Восточного полушария. Зимородок серый (*Ceryle rudis*) живет в Африке, Азии и Южной Европе. Питается мелкой рыбой, но ходит и летает плохо, поэтому его появление говорит о близости суши.

¹¹ جزره. Вместо جزر Ферран читает جزر и получает лишнее слово «острова» (la marée de la mer; ses îles...), отсутствующее в подлиннике. Между тем جزر после مدّ «подъем» выражает противоположение — «спад, отлив» (аналогичное значение — в сочетании с البحر).

¹² Т. А. Шумовский, *Три неизвестные лоции Ахмада ибн Маджида, арабского лоцмана Васко да Гамы*, М.—Л., 1957, стр. 41.

щее сознание морального долга — при любой опасности до конца делить судьбу со своим судном, покидать борт последним.

«Мы, [члены] братства кораблеводителей, — заявляет арабский капитан в IX в., — связаны обетами и клятвами не дать кораблю погибнуть, пока его не достигнет predetermined. Мы, [члены] братства водителей судов, поднимаясь на борт, [берем] с собою наши жизни и судьбы. Мы живем, пока [наш корабль] цел, и умираем с его гибелью»¹³.

В «Чудесах Индии» купец-судовладелец Ахмад также не желает покидать свое судно, когда оно разбилось. Но почему?

«Шлюпку спустили на воду, и тридцать три человека разместились в ней. „Поднимайся, — сказали Ахмаду, — и садись в шлюпку“. — „Я не покину своего судна, — ответил он. — Оно внушает больше надежды на спасение, чем шлюпка. Если же оно погибнет, я погибну вместе с ним: не радуется мое возвращение [домой] после потери моего имущества“»¹⁴.

Различие позиций ощутительно.

Небольшой отрывок из «Тысячи и одной ночи» дает возможность установить, что высокие моральные требования, которые предъявляли к себе арабские капитаны в профессиональной сфере, распространялись и на их отношение к жертвам кораблекрушений. Когда Синдбад предлагает капитану спасшего его судна большое вознаграждение, тот отвечает:

«Мы ни от кого ничего не берем. Когда мы видим потерпевшего кораблекрушение на берегу моря или на острове, мы берем его к себе и кормим и поим и, если он нагой, одеваем его, а когда мы приходим в безопасную гавань, мы даем ему что-нибудь от себя в подарок и оказываем ему милость и благодеяние ради лика великого Аллаха»¹⁵.

Бескорыстие людей, постоянно глядящих в глаза смерти, спрятанное под обиходной религиозной формулой, было свойственно и низшим членам морских экипажей. Иллюстрирующий факт пришлось наблюдать Ибн Баттуте в начале его путешествия морем из Каликута в Китай:

«Утром в субботу джонка и какам¹⁶ были [уже] далеко от гавани. Джонку, пассажиры которой направлялись к Фандарайне¹⁷, море бросило [на утесы], и она разбилась. Часть людей погибла, а часть спаслась. На этом [судне] была молодая рабыня одного из купцов, который ее дорожил. Он предложил награду в десять золотых динаров тому, кто ее спасет (она держалась за бревно под кормой джонки), и на это отозвался один хурмузский матрос. Он вытащил ее [из воды], но отказался взять динары, сказавши: „Я сделал это лишь ради всевышнего Аллаха“»¹⁸.

Таким образом, тип Синдбада и тип Ахмада ибн Маджида, возникшие в процессе исторического развития арабского мореплавания и существующие параллельно, противостоят друг другу. Оба они представ-

¹³ «Livres des Merveilles de l'Inde...», p. 22 (рассказ XIV).

¹⁴ Ibid., p. 167 (рассказ CXII).

¹⁵ «Книга Тысячи и одной ночи», т. 5, стр. 443.

¹⁶ الجنك و الككم — виды китайских судов.

¹⁷ فنندرينا (فندرينا) — порт на юго-западном (Малабарском) побережье Индии.

¹⁸ «Voyages d'Ibn Batoutah, texte arabe accompagné d'une traduction par C. Defrémery et le Dr. B. R. Sanguinetti», Paris, MDCCCLIII—MDCCCLIX, t. 4, p. 96—97 (специально о китайских судах, упомянутых в тексте, см. там же, стр. 91—94).

ляют следствие роста производительных сил и расширения торговых связей — процесса, приводящего к раздвоению первоначального типа, в котором примитивный торговец соединен с древним лодочником. Два вида морской деятельности — пассивное пользование морем как средство достичь отдаленных рынков и активное владение морем как средство к существованию — вырабатывают определенные качества, дифференциация которых ведет к обособлению двух общественных типов с нарастающей поляризацией.
