

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СССР

СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

ГЕОГРАФИЯ, ЭТНОГРАФИЯ, ИСТОРИЯ

ВЫПУСК III

Под редакцией
А. В. Королева и И. В. Сахарова

ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»
Москва 1964

Т. А. Шумовский

АРАБСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ В ПОРУ ИСЛАМА

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

Факты экономической и политической истории Востока в эпоху древности и раннего средневековья рисуют яркую картину развитой морской деятельности в доисламской Аравии¹. С другой стороны, ясно, что выдающаяся роль древних арабов в истории навигации должна была основываться и на высоком уровне связанной с парусным мореплаванием астрономической науки. Действительно, практическая астрономия была хорошо известна бедуинам с древних пор благодаря и личным наблюдениям в пустыне, и освоению совместно с финикийцами культурных достижений угасших цивилизаций Востока. С этим согласен И. Ю. Крачковский, отмечающий, что именно в доисламскую эпоху ежесуточное перемещение Луны на небосводе относительно некоторых звезд дало мысль разметить положение Луны на каждый день лунного месяца, откуда возникло учение о 28 «лунных стоянках» (منازل القمر) с чисто арабскими названиями². Звезды, у которых проходит Луна, сами тоже меняют свое положение, но в более редкие промежутки; термин نوء (мн. ч. انواء) обозначал ежегодный восход и заход этих звезд («космический заход лунных станций»), а поскольку им приписывалось влияние на атмосферные явления, значение термина постепенно расширилось до понятий «дождь» и «морская буря». Укоренившееся представление о том, что дождь ниспосылается определенной звездой, шло вразрез с коранической догмой о всемогуществе аллаха, и Мухаммаду пришлось с этим ожесточенно бороться³. Большая роль наблюдений звездного неба для прогноза погоды, для определения сроков земледельческих работ и выпасов скота, а с другой стороны, для судовождения вызвала появление развитой астрономической терминологии⁴. Запись всех достиже-

¹ См. статью «Арабское мореплавание до ислама», — сб. «Страны и народы Востока», 1959, № 1.

² И. Ю. Крачковский, *География у арабов до первых географических произведений*, — «Ученые записки ЛГУ», 1949, № 98, серия востоковедческих наук, вып. 1, стр. 19.

³ Там же, стр. 20.

⁴ Весьма полно, вместе с европейской идентификацией терминов, она представлена в петербургском издании сводного труда астронома X в. Абдаррахмана ас-Сүфй: *Description des étoiles fixes composée au milieu du dixième siècle de notre ère par l'astronome persan Abd-al-Rahmān al-Sūfi*. Traduction littérale... avec des notes par H.C.F.C. Schjellerup. St-Pbg., 1874.

ний практического мышления арабов в области астрономии была сделана в основном уже в эпоху ислама. Это отставание теории от практики, отмеченное И. Ю. Крачковским в отношении географической деятельности в раннем халифате⁵, заставляет думать, что сохранившиеся письменные памятники донесли до нас лишь небольшую часть сокровищницы народного опыта, которая сложилась в течение тысячелетий арабской практики.

Арабская навигация, как всякое крупное явление в жизни общества, должна была оставить след в памятниках литературы. Действительно, морская тема прочно вошла в наиболее развитую часть доисламского творчества — поэзию. Она расширила круг поэтических образов, усилила гибкость и яркость стиха, повысила эмоциональность поэм и силу их воздействия на слушателя.

Вот некоторые образцы:

«Паланкины женщин [из племени] Малик поутру — [как] морские суда: [это] корабли на путях из оживленного Адулиса; или же [это] — корабль Ибн Йамана, направляемый моряком то вкось, то прямо» (Тарафа ибн 'Абд ал-Бакри).

«Грудь [корабля] разрезает волны, как дети [играя] разделяют кучу песка рукою» (Тарафа ибн 'Абд ал-Бакри).

«Длинная [шея] верблюдицы, когда она ее вытягивает, напоминает руль корабля, поднимающегося по Тигру» (Тарафа ибн 'Абд ал-Бакри).

«Когда его волны возбуждены, как у Евфрата, оно [= море] губит и корабль, и плывущего» (Ал-А'ша Маймун).

«Мы наводнили сушу [войском] так, что [поле сражения] стало тесным. И мы покрыли кораблями волнение моря» ('Амр ибн Кулсум).

«Неубранные паруса раздирают небо моря; взбираясь на спину волны, они то поднимаются, то опускаются» (автор неизвестен)⁶.

Наряду с фактами экономической и политической истории эти показания научной и литературной традиции не позволяют согласиться с теми авторами, которые по существу считают, что арабская навигация была вызвана к жизни исключительно потребностями мусульманской экспансии и выросла на пустом месте.

Так, А. Мюллер, касаясь первых омайядских походов, пишет: «Необходимо было вести войну преимущественно на суше. При самых даже благоприятных условиях флот лишь случайно мог тогда способствовать предприятиям, задуманным в широких размерах; нигде не мог он иметь решающего влияния. Вот почему одни только водные поверхности, образуемые Индийским океаном, Каспийским, Черным и Средиземным морями, составляли неодолимое препятствие для дальнейшего поступательного движения мусульман»⁷. Это утверждение не может быть признано удовлетворительным, так как, во-первых, древнее происхождение и прочность арабской морской традиции теперь несомненны, а, во-вторых, если говорить о наступательных действиях, то ко времени первых Омайядов арабы уже имели значительный военный флот, построенный еще в бытность Му'авии наместником Сирии. Фактическими данными опровергается и схема Бланш Трапье с исходной датой 700 г. н. э., когда «арабские купцы начинают посещать порты Китая»⁸. В. В. Бартольд, который находит, что «картины мо-

⁵ И. Ю. Крачковский, *География...*, стр. 28—29.

⁶ Приведено у S. S. Nadavi, *Arab Navigation*, — «Islamic Culture», XV, 1941, № 4, p. 441.

⁷ А. Мюллер, *История ислама с основания до новейших времен*, т. II, СПб., 1895, стр. 85—86.

⁸ Blanche Trapier, *Les voyageurs arabes au moyen-âge*, Gallimard, 1937, p. 23.

ря чужды арабской поэзии, в особенности доисламской»⁹, на этой же странице приходится признать, что «картины моря в Коране очень ярки: плавание кораблей производило на Мухаммеда сильное впечатление». Получается очевидное противоречие, выход из которого Бартольд видит в указаниях арабских авторов на путешествия Мухаммада с караванами Хадиджи, когда ему приходилось бывать и в прибрежных городах с гаванями для кораблей. В частности, называется Хубаша в Тихаме, о которой упоминает Йакут (II, 192) и название которой «отражает реминисценцию арабо-византийских связей до ислама»¹⁰. Идя последовательно, Бартольду пришлось бы сделать экскурс в историю южноарабской торговли, и тогда выяснилось бы, что морская тема в Коране происходит не от личных наблюдений Мухаммада, а, проходя через эти наблюдения, — от многовековой традиции арабского мореходства.

На эту многовековую навигационную традицию арабов ясно указал Крамерс¹¹. Но еще полувеком ранее Френкель в своей работе об арамейских заимствованиях в арабском языке, в том числе морском, определенно заявил, что «в доисламской поэзии судоходство упоминается нередко. В первом большом документе арабской литературы — Коране — ясно видно, что древние арабы умели ценить то, что их страна с трех сторон омывается морем. По крайней мере, для торговых кругов, к которым принадлежал Мухаммад, морское сообщение имело большое значение. Иначе нельзя понять, как и почему Мухаммад не меньше чем в сорока местах указывает на божью милость, которая сделала море судоходным, чтобы люди добывали его многочисленные богатства. Опасности морского пути он описывает так живо, что сразу приходит на мысль, что сам Мухаммад однажды совершил морское путешествие. Едва ли упоминания о море в Коране служили чисто риторическим целям»¹².

Морская тема в Коране отражает не единичные случаи индивидуального наблюдения, а постоянство общественной практики, не игру пламенного воображения, а элемент материальной жизни общества, будни нации, у которой морской труд стоял на одном из первых мест. К этой реальной действительности восходит и многочисленность и разнообразие коранических стихов, рисующих картины моря. Само их содержание свидетельствует о многослойности авторского впечатления, вобравшего не только то, что Мухаммаду пришлось увидеть своими глазами, но и то, что он слышал от передатчиков библейских преданий и от своих современников-моряков.

Приведем некоторые из этих фрагментов¹³:

«Он поставил звезды для вас для того, чтобы по ним вы во время темноты на суше и на море узнавали прямой путь» (VI, 97).

«Он дает вам силы совершать путь по суше и по морю, когда бываете на кораблях; когда они плывут с ними при благоприятном ветре, тогда радуются этому; а когда застигнет их бурный ветер, когда со всех сторон настигнут их волны и представится им, что ими они поглощены будут, тогда они призывают Бога, обещаясь искренне исполнять дела

⁹ В. В. Бартольд, *Коран и море*, — «Записки Восточного отделения Русского археологического общества», XXVI, 1925, стр. 106.

¹⁰ Там же, стр. 107.

¹¹ J. H. Kramers, *Geography and Commerce*, — in: «The Legacy of Islam» ed. by Thomas Arnold and Alfred Guillaume, Oxford, 1931, p. 96.

¹² Siegmund Fraenkel, *Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen*, Leiden, 1886, S. 211.

¹³ Стихи из Корана приводятся в переводе Г. С. Саблукова, по третьему изданию (Коран, пер. с арабского языка, Казань, 1908).

благочестия: «Если Ты спасешь нас от сего, то мы непременно будем благодарными». И как скоро Он спасет их, то вот они буйствуют на земле непомерно» (X, 23—24).

«Бог есть Тот, Кто сотворил небеса и землю, ниспосылает с неба воду и ею возвращает плоды в пищу вам; дает на службу вам корабли, чтобы они, по Его велению, плавали в море; дает на службу вам реки» (XIV, 37).

«Во власть вашу Он отдал море, чтобы из него питались вы свежим мясом, из него доставали себе украшения, какие на вашей одежде. Видишь, как корабли с шумом рассекают его, чтобы вам доставить благотворения Его и возбудить вас к благодарности.

Горные вершины вместе со звездами указывают вам прямые пути» (XVI, 14, 16).

«Господь ваш Тот, Кто движет для вас корабли в море... Когда постигает вас бедствие на море, тогда кроме Его не остается при вас никого из тех, к которым взываете вы. И когда Мы дадим вам спастись на сушу, вы уклоняетесь от Нас. Ужели не опасаетесь, что Он может повелесть берегу суши поглотить вас? Ужели не опасаетесь, что он во второй раз может воротить вас [в море], послать на вас бурный ветер и потопит вас за то, что вы неблагодарны? Мы ущедряем сынов Адамовых: носим их по суше и по морю...» (XVII, 68—72).

«Корабль... он принадлежал бедным людям, промышлявшим на море; Я захотел испортить его потому, что позади их был царь, который насильно захватывал все корабли» (XVIII, 78).

«Не видел ли ты, что Бог подчинил вам то, что на земле, и корабли, плавающие в море по Его велению?» (XXII, 64).

«[Дела неверующих] подобны мраку над пучиной моря, когда покрывают ее волны, поднимаясь волна над волною, а над ними туча; слои мрака темнее один другого, так что протянувший руку свою едва видит ее» (XXIV, 40).

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

«Не видел ли ты, как корабль плавает по морю с дарами Бога, чтобы показать вам Его знамения? Когда волна покрывает их, как сень какая, тогда они призывают Бога, обещая искреннее служение Ему; но когда Он даст им выйти на сушу, тогда некоторые из них остаются нерешительными» (XXXI, 30—31).

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

«Мы носим однородственных с ними в нагруженных кораблях... И если захотим — потопляем их» (XXXVI, 41, 43).

«Вот он [=Иона] убежал на корабль, отплывавший с грузом» (XXXVII, 140).

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

Типичным кораническим термином для корабля является **فُلْكَ**, встречающийся в 23 стихах. Если учесть, что в Коране этот термин используется не только в общем значении, но и в смысле Ноева ковчега (семь случаев из 23 упоминаний термина и 10 упоминаний ковчега), а ковчег, как сообщает Ахмад ибн Маджид, «был построен по образу пяти звезд

Большой Медведицы»¹⁴, то его связь с термином **قَلْبُ** «круг, небосвод» очевидна. Другими обозначениями для корабля в Коране являются единично употребляемые **سفينة** (предположительно из египетского *kbnt*, может быть через персидскую форму **اپسان**, также сирийскую **فصم**), производное от корня **جرى** «течь, бежать, плыть» (**جارية**), наконец, описательное определение «обладающее плашками и скрепами» (**ذات ألواح و دسر**). Плавание арабов на кораблях, согласно Корану, преследует три цели: рыболовство, добывание жемчуга и кораллов, доставку товаров из страны в страну ради прибыли. К этим трем последовательно сложившимся видам морского труда в первые десятилетия халифата прибавился четвертый фактор, связавший арабов с морем дополнительными узами, — военная деятельность.

Создание вооруженного флота является определяющей тенденцией для развития арабского мореплавания в VII в. Необходимость иметь такой флот почувствовалась еще в первые годы хиджры, когда Мухаммад предлагал правителю Эфиопии принять ислам, но не имел флота, чтобы заставить его это сделать. Характеризуя этот период, исследователи морской темы обязательно вспоминают полторы строки сообщения ат-Табарӣ¹⁵ о том, что для починки крыши над Ка'бой однажды были использованы доски с греческого торгового судна, разбившегося у Джедды¹⁶. Но ведь эти полторы строки включены в большой фрагмент, посвященный Ка'бе. К истории морского дела указанное сообщение ат-Табарӣ никакого отношения не имеет и, конечно, не может служить поводом для высказанного Хаурани мнения, что у курайшитов не было собственных судов¹⁷. Бесспорно, основную массу торговых операций племя Курайш вело по сухопутным дорогам; главной из них была старая «дорога ладана», которая, утратив широкое международное значение, сохраняла свою веками оправданную роль для внутриарабских связей и торговли западных арабов с Сирией. Однако сам же Хаурани признает, что мекканские курайшиты и Эфиопия были связаны тесными торговыми отношениями на Красном море¹⁸. Кроме этого, с момента, когда у Мухаммада начали появляться первые приверженцы, до времени, когда с расширением границ халифата инакомыслящие приобрели более широкую возможность выбора места для переселения, красноморские порты Хиджаза — Джар, Джедда, Шу'айба — не раз бывали свидетелями спешного отплытия в Эфиопию кораблей с переселенцами: сначала это были мусульмане, уходившие от курайшитов, позже — курайшиты, уходившие от мусульман. Ат-Табарӣ сохранил имена некоторых из них¹⁹. Связи такого рода с Эфиопией были двусторонними: в 628 г. к Мухаммаду было отправлено большое (60 человек) эфиопское посольство; оно погибло в Красном море при кораблекрушении. С этим же годом связаны приключения «людей корабля» (**اهل الفلك**): корабль, имевший на борту 52 человека из

¹⁴ «Книга Польз» (**كتاب الفوائد في اصول علم البحر والقواعد**): рукопись 2292 Парижской Национальной библиотеки), л. 2 б.

¹⁵ Табарӣ, I, 1135, 10—11.

¹⁶ В. В. Бартольд, *Коран и море*, стр. 107; S. S. Nadavi, *Arab Navigation*, — «Islamic Culture», XV, 1941, № 4, p. 442; G. F. Hourani, *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, Princeton, 1951, p. 45.

¹⁷ G. F. Hourani, *Arab Seafaring...*, p. 45: «...Корейшиты не имели своих судов... Они скорее ожидали, чтобы у их берегов разбилось иноземное судно».

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ср., например, рассказ об 'Икриме ибн Абӯ Джахле (Табарӣ, I, 1240—1241).

южноарабского племени ал-Аш'ар, направлялся из Йемена в мединский порт Джар; сильный противный ветер занес его к африканскому берегу; однако, как только путникам удалось добраться до Эфиопии, они тотчас же были доставлены в Медину.

Основания для того, чтобы в арабо-африканских связях рассматривать мореходство как исключительную прерогативу эфиопской стороны, представляются неясными. В. В. Бартольд осторожно оговаривает такое допущение словом «возможно»²⁰, не приводя никаких дальнейших доводов.

Столбовая дорога развития арабского мореходства в этом и нескольких последующих периодах проходит в другом направлении. Отсутствие военного флота, сделавшее невозможным захват Эфиопии с моря, вторично почувствовалось между 636 и 641 гг. В этом пятилетии из Персидского залива были посланы четыре морские экспедиции на Восток. Организаторами их были халифские полководцы ал-'Ала' ибн ал-Хадра-мий и 'Усм'ан ибн Аб'у-л-'Ас ибн Башар ас-Сақафй, периодически сменявшие друг друга на посту наместника в Бахрайне. Ал-'Ала' ибн ал-Хадра-мий был назначен в Бахрайн еще Мухаммадом в начале 632 г. Он оставался на этом посту до 635 г., после чего в Бахрайн был переведен наместник из Та'йфа 'Усм'ан ибн Аб'у-л-'Ас ас-Сақафй. С 637 г. к наместничеству Бахрайн была присоединена Йам'ама. В 638 г. 'Усм'ан был возвращен в Та'йф, а правителем Бахрайна и Йам'амы снова был назначен ал-'Ала'. Последнего в 639 г. вторично сменил 'Усм'ан. Оба наместника играли видную роль в истории раннего халифата. Об этом говорит, в частности, тот факт, что имя одного из них летопись ат-Та-барй упоминает 23, а другого — 28 раз. Вопреки утверждению С. Надави, ни один из них не мог быть «наместником 'Омана и Бахрайна» (*Arab Navigation*, — «Islamic Culture», XV, 1941, № 4, p. 447): 'Оман (до 637 г. вместе с Йам'амой) составлял отдельное наместничество, которым в те годы управлял Хузайфа ибн Михсан (см., например, Табари, I, tt. I—V). Две из организованных ими экспедиций, возглавленные братом наместника 'Усм'ана ал-Хакамом ибн Аб'у-л-'Асом, в 636 г. совершили военный рейд к берегам Индии, в Тану и Бхарукачу. Третья, под руководством другого брата, Мугйры ибн Аб'у-л-'Аса, была послана в Дайбул в устье Инда. По-видимому, это были разведывательные походы, имевшие целью выяснить возможность присоединения важных районов морской торговли к разрастающемуся государству халифов и установить возможную силу сопротивления арабскому вторжению. Быстрых и ощутимых результатов эти рейды на слабовооруженных кораблях не дали. Для покорения Синда, которое завершилось почти столетием позже, и для проникновения арабского влияния в Индию гораздо большую роль сыграли традиционные морские связи арабских купцов с портами северной и восточной части Индийского океана. Захват далеких территорий военными средствами с моря давал в руки арабов обладание узкой прибрежной полосой. Удаченность от метрополии делала это обладание непрочным. Наоборот, мирное проникновение в чужую страну с торговыми целями делало каждый порт с активным балансом в пользу арабских купцов плацдармом для бескровной экономической экспансии, расширявшей в пользу халифского государства рынок сбыта и состав импортируемых товаров. Материальное содержание этой экспансии, естественно, довлело над формой, религиозная проповедь отступала на задний план перед экономическими целями. Весьма отчетливо отметил это в отношении арабской торговли с Цейлоном индийский ученый Нафис Ахмад. «После прихода ислама, — пишет:

²⁰ В. В. Бартольд, *Коран и море*, стр. 110.

он, — арабы продолжали торговый контакт с этими частями мира [Индией и Цейлоном. — *Т. Ш.*]. Хотя и горячие приверженцы новой религии, они не интересовались ведением религиозной пропаганды за счет близких торговых отношений с народами Южной и Юго-Восточной Азии»²¹.

Экспедиция 638 г., снаряженная ал-'Ала' ибн ал-Хадраи, выйдя из Бахрайна, пересекла Персидский залив и, оставив суда у берега, углубилась внутрь Персии до Истахра. Цель этого похода Дж. Хаурани видит не в осуществлении агрессивной политики военно-теократической верхушки арабского общества того времени, а в желании ал-'Ала' «показать свою удаль» и в нажиме на него безликой массы «арабов Бахрайна»²². Суда экспедиции были уничтожены персами, и ал-'Ала' пришлось проделывать обратный путь по направлению к Басре через враждебную, упорно сопротивлявшуюся арабам страну. Неудачный морской поход, предпринятый без разрешения халифа 'Омара, вызвал его гнев. Дело, конечно, не в том, что «'Омар был хиджазцем, который считает море опасным», или в том, что 'Омар «как добрый мусульманин, следуя политике пророка и Абū Бакра, отказался расковать жизнями мусульман в экспедициях, служивших бесполезной цели»²³. Цель похода ал-'Ала' — овладение экономически развитым районом Персии — конечно, вполне устраивала 'Омара, но он хотел действовать наверняка. Однако всякое военное предприятие арабской стороны должно было приносить ей быстрый и надежный выигрыш, а предприятие ал-'Ала' провалилось из-за слабости его флота. Недостаточная техническая оснащенность, несовершенное и малочисленное вооружение делали каждый переход по морю с военными целями и особенно пребывание на рейде в виду враждебного берега весьма рискованным делом. Кроме того, в личной инициативе ал-'Ала' 'Омар, возможно не без оснований, увидел проявление сепаратистской тенденции, которая при дальнейшем развитии могла бы привести к появлению в Персии самостоятельного государственного образования во главе с отложившимся наместником. 'Омар и его преемники всегда боялись такого поворота дел. После взятия Ктесифона халиф не считал возможным сделать сасанидскую столицу центром завоеванных областей Персии, так как две широкие реки между этим городом и столицей халифата Медйной составляли слишком большое испытание для верности наместника по отношению к центральной власти. Эти соображения привели к тому, что в 638 г. на правом берегу Евфрата, т. е. не переходя реки со стороны Аравии, была заложена Куфа, где расположились штаб верховного главнокомандующего восточными армиями Са'да ибн Абū Ваққаса и гражданские власти. Вслед за Басрой, основанной у Шатт ал-'Араба двумя годами ранее, Куфа явилась первой крепостью арабов против персов и первым пунктом арабской оседлости на персидской земле. Соображения, которые привели к появлению Куфы, вызвали и постройку Фустата в Египте. Когда командующий западным фронтом 'Амр ибн ал-'Ас, овладев в 643 г. Александрией, хотел сделать ее своим местом пребывания, 'Омар воспротивился этому, не желая, чтобы мощная водная преграда отделяла центр халифата от резиденции наместника. Фустат, выстроенный на правом берегу Нила, т. е. опять-таки не переходя реки, уже, конечно, не разделял Аравию и Египет, а соединял их. Житница древнего Средиземноморья и Передней Азии — Египет — был важным приобретением для пустынной Аравии. После недорода в Хиджазе, вызвавшего в 641 г. голод, по приказу 'Омара был восстановлен древний

²¹ N. Ahmad, *The Arabs' Knowledge of Ceylon*, — «Islamic Cultures», XIX, 1945, № 3, p. 228.

²² G. F. Hourani, *Arab Seafaring...*, p. 54.

²³ Ibid.

канал между Нилом и Красным морем, и 20 кораблей сразу же доставили в столичный порт Джәр 60 тыс. ардаббов (= 118 620 гектолитров) зерна. Египетский хлеб продолжали вывозить по этому каналу — кратчайшему и дешевому пути — в Аравию до 718 г. После этого он пришел в запустение, а при аббасидском халифе ал-Мансуре (754—775) был закрыт из-за опасения перед возможностью проникновения византийского флота в Красное море. Это же опасение заставило 'Омара еще в 40-х годах VII в. отвергнуть проект 'Амра ибн ал-'Аса, который первым в истории человечества предложил идею прорытия Суэцкого канала от Фарамы на Средиземном море до Занаб ат-Тимсаха на озере, тяготеющем к Красному морю. Совершенно очевидно, что, отклоняя это предложение, 'Омар исходил из стремления сохранить завоевания молодого государства и свою власть, но отнюдь не из опасения, что вторжение византийцев повредит паломничеству в Мекку, как уверяет Хаурани²⁴.

Когда в 639 г. сын одного из упорных врагов Мухаммада, Му'авия ибн Абӯ Суфйан, добился для себя поста наместника в Сирии, он не имел цели оторвать вверенную ему страну от халифата и стать ее независимым правителем. Он задумал овладеть всем государством, и все его усилия вплоть до года победы (661) были подчинены этой цели. Он учитывал, что прочная политическая власть должна покоиться на материальной экономической мощи, а для последней важное значение имела транзитная торговля. Обмен продуктами между Западом и Востоком мог осуществляться при связи Средиземного моря с Индийским океаном. Нормальный обмен между ними должен был проходить по кратчайшему и наиболее безопасному пути — через Египет, Сирию и Месопотамию, объединенные в рамках единой государственной системы. Такое единство было достигнуто в VI в. до н. э., сначала при Кире, который, нуждаясь в финикийском флоте для похода на Египет, проводил политику дружественного союза Персии с мелкими государствами Восточного Средиземноморья, а затем при Камбизе, покорившем Египет. В дальнейшем соперничество Птолемеев и Селевкидов, Рима и Парфии, Византии и сасанидской Персии проложило искусственную грань между странами Средиземноморья и Междуречьем, за счет чего усилилось международное значение портов Красного моря и Южной Аравии. Арабские завоевания восстановили древнеперсидское объединение Египта, Сирии и Месопотамии в рамках общей государственной системы, и задачей Му'авии было использовать это обстоятельство в своих политических целях. Обладание Сирией, центральным звеном международной транзитной торговли, делало положение Му'авии более прочным, нежели положение мейдинских халифов, у которых по существу имелся лишь один прочно освоенный порт — столичная гавань Джәр. Нильский канал, по которому в Аравию поступал египетский хлеб, придал этой гавани большое значение. В Джәр при 'Омаре приходили суда из Египта и Абиссинии, 'Адена и Сокотры, из Индии и Южного Китая. За внешним рейдом, на о-ве Карәф, находилась торговая колония. Однако этот рецидив древней красноморской торговли не мог продолжаться долго: объединение Египта и Месопотамии в рамках одного государства должно было восстановить древнюю прямую связь между ключевыми портами Александрией и Убуллой через Сирию, связать восток и запад халифата, а также неарабские народы Индийского океана и Средиземноморья кратчайшим и безопасным путем. Красноморская трасса с ее долгими и неудобными маршрутами, климатическими и природными крайностями, междоусобной борьбой племен должна была уступить место новому пути, который связал все стра-

²⁴ Ibid., p. 60.

ны, плотно лежавшие на его линии, в единое экономическое целое. Перемена торговых путей, связанная с завоевательной инициативой доисламских правителей, а позже с агрессивными устремлениями Мекки и Медьны, подорвала экономическое значение этих городов, превратила колыбель халифата Хиджаз в захолустную область и выдвинула на первое место Сирию.

Стремясь объединить в своих руках Восточное Средиземноморье, Му'авия, конечно, встретил противодействие со стороны Восточной Римской империи, для которой агрессивное государство халифов было опасно так же, как и поглощенная этим государством держава Сасанидов. Византийское сопротивление арабам было тем действеннее, что натиску сухопутных мусульманских армий греки противопоставляли соединенные действия наземных войск и вооруженного флота. Арабы долго не могли овладеть прибрежными городами Сирии из-за того, что последние получали помощь морем из Константинополя. Нужно было выбить из рук Византии преимущество на море, и Му'авия неторопливо и настойчиво принялся за выполнение этой трудной задачи. Силы его еще были не таковы, чтобы действовать независимо. Он стал, как говорит ат-Табарй,

«неотвязно просить» 'Омара (أبج على عمر) о разрешении произвести морской набег на византийское побережье. При этом указывалось, что предмет нападения так близок, что в одной из деревень арабского Химса слышны лай собак и пение петухов на византийской территории²⁵. 'Омар живо помнил трагическую развязку морского похода ал-'Аля' ал-Хадрамы. Он находил, что слабо вооруженные арабские торговые суда не смогут выиграть единоборства с мощным византийским флотом, и наступление армий халифата должно развертываться на суше, без преодоления водных преград. В его памяти остались два сражения в Ираке, где участь боя была решена соотношением сухопутной позиции и водного рубежа. В 634 г. арабское войско под командованием Абу 'Убайды, переправившись через Евфрат по плашкоутному мосту, было разбито персами, предводительствуемыми Бахманом, так как, имея реку сзади, оно лишило себя возможности отступления на заранее подготовленные позиции для перегруппировки сил в ходе боя. Наученные горьким опытом, арабы во главе с Мусанной ибн ал-Харисом в следующем, 635 г. выманили персидских воинов под командой Михрана на правый берег Евфрата и здесь, тесня превосходящими силами, стали прижимать противника к реке. На этот раз персам был отрезан путь к отступлению, и они, вынужденные принять бой в невыгодных условиях, потерпели поражение. Наместник в Египте 'Амр ибн ал-'Ас, которому 'Омар предложил высказаться по поводу обращения Му'авии, ответил: «Люди, крупные существа, на море становятся крохотными — ведь тут, кроме бездонного неба и безбрежной воды, нет ничего. Они напоминают всего лишь червей на щепке. Такой, направляясь в море, тонет, а если спасается — теряет рассудок»²⁶. В итоге 'Омар отказался разрешить Му'авии морской поход, сославшись при этом на неудачу ал-'Аля'. Последнее обстоятельство показывает, что в основе этого отказа лежали, конечно, не косные взгляды 'Амра, а трезвый учет невыгодного для арабов в тот период соотношения сил на

²⁵ Табарй, I, 2820, вариант на стр. 2821.

²⁶ Выбор двух последних определений связан с требованиями рифмованной

прозы: انما هم كدود على عود إن مال غرق وإن نجا برق.

море. Это признает и С. Надави, отмечающий, что при 'Омаре арабы еще не имели опыта морских сражений²⁷.

Положение начало меняться при 'Усмáne (644—656), у которого Му'áвия смог, наконец, добиться разрешения на морской поединок с Византией. После 645 г., в котором греческий флот под командованием Мануила отобрал у арабов только что взятую ими Александрию, в Сирии началось строительство военного флота. Потомки финикийских мореходов, опытные кораблестроители, лоцманы, матросы были по указу Му'áвии переселены из Дамаска, Антиохии, Химса, Баальбека в главные сирийские порты — Акку и Тир. Значительную часть этого морского люда составляли христиане-рenegаты, сирийцы и греки, служившие арабам за деньги, а впоследствии и за участие в дележе добычи, захваченной в боях. Сами арабы первое время занимали лишь командные должности, но при этом старательно учились у местных моряков искусству морского боя. В Акке была открыта судостроительная верфь, работавшая на местном материале, — финикийский корабельный лес славился исстари. Первые арабские военные корабли были перестроены из торговых судов. Образцом для них послужили сильные и подвижные византийские дромоны (δρόμων), триремы и галеры²⁸. Эти гребные суда имели две смены вооруженных гребцов по 25 человек на каждом борту. На бугшприте помещался сифон для метания греческого огня. Над сидениями гребцов помещалась площадка, на которой сражались воины, если судно было взято на abordаж. При успешной защите судна они могли перебросить трапы на чужой борт и перенести рукопашную схватку на площадку неприятельского корабля. Количество бойцов на корабле, не считая занятых на веслах, могло достигать 150. Вряд ли можно вместе с А. Мюллером считать, что Му'áвии не стоило больших усилий снарядить такой флот²⁹.

Одновременно с Сирией и в еще больших размерах началось строительство военного флота в Египте. После того как завоеватель Египта 'Амр ибн ал-'Ас за финансовые злоупотребления был отставлен от должности наместника, необходимость отвоевать у греков Александрию заставила мединского халифа вновь поставить 'Амра во главе западных армий. 'Амр ибн ал-'Ас очистил Александрию от византийских войск, и после этого 'Усмán сместил его вторично. Новый наместник 'Абдаллах ибн Са'д ибн Абū Сарх, исходя из необходимости защитить египетское побережье от дальнейших византийских вторжений, приступил к строительству сильного военного флота. И здесь, как и в Сирии, потому что мореплавателей эпохи фараонов, но уже копты, нанятые в качестве корабельных мастеров, внесли в новое дело и теоретические достижения древней александрийской школы и практический опыт службы в византийском флоте. Лес для постройки судов поступал из Сирии; взамен этого Египет посылал туда канаты и парусину. Наряду с Аккой и Тиром Александрия стала главной морской базой халифата на Средиземном море. Недостаточное на первых порах количество опытных флотоводцев возмещалось быстрым совершенствованием боевых качеств морских воинов в сражениях с Византией. Уже в 649 г. египетские корабли под командованием самого наместника 'Абдаллаха ибн Абū Сарха, присоединенные к сирийской эскадре во главе с Абū-л-'Аваром, захватили о-в Кипр. Начиная с этого года флотоводец 'Абдаллах

²⁷ S. S. Nadavi, *Arab Navigation*, — «Islamic Culture», XV, 1941, № 4, p. 445.

²⁸ Последнее название восходит к арабскому غراب «ворон».

²⁹ А. Мюллер, *История ислама...*, т. I, стр. 290.

ибн Қайс ал-Ҳарисӣ произвел до полусотни набегов на византийские владения. В 653 г., в битве у Александрии, арабские морские силы одержали первую победу над византийским флотом. Тогда же Абӯ-л-А'вар вторично покорил Кипр, который в это время восстал против недавно установленного арабского господства. Вслед за этим арабский флот овладел Родосом и под командованием Му'авии ибн Худайджа совершил первое нападение на Сицилию и Крит. Родос был позже потерян; в состав владений халифата он вернулся лишь при Харуне ар-Рашиде (786—809). По данным историка Абӯ-л-Маҳасина ибн Тағриберди (1411—1469), в 654-55 г. египетский военный флот на Средиземном море располагал 200 кораблями, участвовавшими в «битве мачт» (غزوة ذات الصورى) у Александрии³⁰. Такая же цифра называется для 669 г., когда под предводительством 'Абдаллаха ибн Қайса было совершено второе нападение на Сицилию, принесшее богатую добычу³¹. Поход на Крит оказался для арабов неудачным: часть кораблей затонула, другая была захвачена византийцами, третья спаслась бегством. Необходимость восполнить потери и осуществить давно задуманный штурм Константинополя с суши и с моря привела к открытию в 674 г. верфи на о-ве Равда около Фустата. Впоследствии (в 937 г.) ее заменила новая верфь в самом Фустате, которая при фатимидском халифе ал-Му'иззе ли-дйналлахе (953—975), после основания Каира 7 июля 969 г., была перенесена в гавань новой столицы — Мақс. В том же 674 г. сирийский флот под командованием Йазыда, сына халифа Му'авии, осадил Константинополь, однако контрнаступление византийских морских сил, руководимое императором Константином IV Погонатом (ум. в 685 г.), заставило арабов отступить. Морская война шла в течение пяти лет с переменным успехом. Наконец, в 680 г. морские бури, зимние холода и греческий огонь, лишившие арабов большей части кораблей и корабельной obsługi, заставили их временно отступить. Попытка овладеть византийской столицей с моря была повторена в 717 г., при Льве Исаврийском (717—741), однако задача вновь оказалась не по силам, и в следующем, 718 г. осада была снята. В числе причин, которые привели к поражению арабов, следует учитывать не только высокую бeспособность греческих моряков и личные качества Льва Исаврийского, но также и значительную удаленность арабского флота от материальной базы.

Век, в котором возник халифат, завершился установлением мусульманского владычества над древним Карфагеном. И здесь, как во всех других случаях арабо-византийского соприкосновения в Средиземноморье, решающая роль принадлежала флоту. Отнятый у Византии 40-тысячной сухопутной армией под командованием ал-Хасана ибн Ну'мана в 696 г. Карфаген в следующем, 697 г. был отвоеван флотоводцем императора Леонтия II (695—698) Иоанном. Однако вмешательство арабского флота в 698 г. позволило ал-Хасану в том же году нанести противнику решительное поражение на суше и на море. К этому же времени отно-

³⁰ Abū'l-Maḥasin Ibn Tagri Bardii annales, quibus titulus est النجوم الزاهرة فى ملوك مصر و القاهرة Ed. T.G.J. Juynboll... et B. F. Matthes... Lugduni Batavorum, MDCCCLII, t. I, p. 9. Здесь говорится, что 'Абдаллах ибн Абӯ Саpх выставил для морского боя 200 кораблей против 700—1000 византийских, которые вел Константин, сын Ираклия. Последняя цифра, возможно, преувеличена (об этом говорит и ее неустойчивость), однако сообщение Ибн Тағриберди о победе в этом сражении арабов подтверждается тем, что Александрия осталась за ними.

³¹ А. А. Васильев, *Византия и арабы*. Политические отношения Византии и арабов за время аморийской династии (820—867), СПб., 1900, стр. 56 (далее — А. А. Васильев, *Византия и арабы, I*); A. Kremer, *Culturgeschichte des Orients unter den Chalifen*, t. I, Wien, 1875, S. 248.

сится захват арабами о-ва Пантеллерия между Карфагеном и Сицилией.

«Благоприятное очертание берегов, — замечает А. Мюллер, имея в виду Карфаген (арабский *Қайрувāн*), — помогло арабам как здесь, так и в Финикии в невероятно короткий срок преобразиться в отважных моряков»³². Это заявление, пренебрегающее длительным периодом арабского торгового мореплавания, имеет для науки весьма ограниченное значение. Оно может быть принято лишь в том смысле, что, конечно, удобные гавани и отсутствие перемежающихся рифов, отмелей и водоворотов у береговой линии способствуют развитию навигации на каботажных маршрутах. Однако гораздо важнее другое — стратегический фактор. Поскольку борьбу с арабской экспансией Византия вела не только на суше, но и на море, используя для этой борьбы свое подавляющее превосходство в средиземноморских водах, арабы наряду с организацией регулярной армии занялись военным кораблестроением. Создав при участии исконного морского люда Сирии и Египта, а также греческих ренегатов боевой флот, они перешли в наступление. Каждое их территориальное приобретение в Африке расширяло материальную базу морской деятельности: флот мог развивать свои операции тем успешнее, чем теснее он был связан с источниками боепитания и чем больше удобных гаваней встречалось ему на заданных маршрутах. Опираясь на завоеванные плацдармы в Африке, арабский флот в возрастающей степени оспаривал византийское господство на Средиземном море. Этой цели служили многочисленные набеги из Сирии, Египта, *Қайрувана* и Сеуты на подвластные Константинополю средиземноморские острова — экспедиции, которые в литературе упрощенно оцениваются как акты пиратства. К христианской, в данном случае византийской, стороне такие определения, как правило, не применяются, если не считать обстоятельство, когда речь идет об отдельных лицах, противопоставивших себя государству и обществу. Поистине пиратский характер государственной навигации в ранней Европе находит неизменную реабилитацию у глашатаев европейской исключительности, тогда как все покушения на эту исключительность объявляются пиратством.

Продвижение арабских армий на запад ставило под удар все новые византийские владения. Удаленность этих владений от метрополии возрастала, и это делало их более или менее надежной добычей арабов, наращивавших свою материальную базу в непосредственном соседстве с объектами нападения. Активность арабского флота на Средиземном море отвлекала Византию от давления на пограничные линии (*العواصم*) в Сирии, и вот почему даже позже, в IX в., когда на североафриканских территориях халифата возникли самостоятельные династии, багдадские Аббасиды были заинтересованы в союзе с ними и поощряли их морскую деятельность. Благодаря этому пограничные оборонительные линии в Сирии, построенные в 786 г., несмотря на постоянные арабо-византийские войны, смогли просуществовать 140 лет: они были прорваны лишь в 926 г. армяно-византийским полководцем Иоанном Куркуасом.

В начале VIII в., овладев Сеутой, арабские армии дошли до Атлантического океана. Византийский правитель Сеуты Юлиан, вступив в соглашение с арабами, передал им свои корабли, на которых в 710 г. первая группа мусульманских войск под командованием вольноотпу-

³² А. Мюллер, *История ислама...*, т. II, стр. 251—252.

щенника Абу Зур'и ат-Тарифа переправилась в Испанию. Личные мотивы, которыми объясняет поведение Юлиана Р. Дози³³, не разрешают всей сложности вопроса о причинах быстрого и успешного проникновения арабов на Пиренейский полуостров. Большого внимания заслуживает замечание А. Мюллера о глубокой вражде между Византией и государством вестготов в Испании, основанной на соперничестве в странах средиземноморского рынка³⁴. В этих условиях стремление византийского правителя Сеуты направить завоевательную активность арабов против страны на другом берегу Гибралтара вполне понятно.

Когда Мусā ибн Нусайр, сменивший ал-Хасана ибн Ну'мана на посту наместника в Африке, обратился к халифу ал-Валиду (705—715) с просьбой разрешить испанский поход, ал-Валид предписал ему переправлять на Пиренейский полуостров небольшие летучие отряды, вероятно, имея в виду постепенно наращивать на испанском берегу силы для массивного удара. Большая армия, указывал ал-Валид, не должна подвергаться опасностям морского похода³⁵. Группа Абу Зур'и состояла из 400 воинов и 100 лошадей. Переправившись на четырех кораблях, отряд опустошил Альхесирас и в июле того же 710 г. вернулся в Сеуту. Но уже в следующем, 711 г. другой вольноотпущенник, Тарик ибн Зийад, переправился на берег Испании во главе 7 тыс. воинов. Дози говорит, что первоначально арабы не думали завоевывать Испанию; целью их набега был захват богатой добычи³⁶. Трудно примирить это заявление с другим сообщением Дози о том, что 7-тысячный отряд Тарика был переправлен на тех же четырех кораблях, которые годом раньше послужили ат-Тарифу. Экспедиция, которая имеет целью только захват добычи с последующим возвращением в исходный пункт, вторгаясь в пределы чужого государства, должна была подготовить себе возможность быстрого отступления. Но четыре корабля не могли переправить сразу 7 тыс. человек. Естественны следующие выводы: 1. Основной своей задачей на Средиземном море арабы продолжали считать давление на византийские позиции. Поэтому сохранилась тактика нападений на контролируемые Константинополем острова и побережья Южной Европы с привлечением для этих операций основной массы арабского флота. 2. Для испанского театра военных действий в Сеуте было начато строительство особого флота, поскольку в планы арабского командования входила не кратковременная экспедиция с грабительской целью, а захват и освоение средиземноморского побережья Испании с целью создать стратегический противовес византийским форпостам на западе и укрепить политическую роль африканского побережья. Походу Абу Зур'и придавалось значение предварительной разведки — на это указывает небольшое количество участников экспедиции и перевозочных средств. Но численный состав второго отряда уже говорит о том, что Тарик имел задание овладеть побережьем Испании и удерживать его до прибытия подкреплений из Сеуты. Чтобы не терять летнее время, благоприятное и для плавания, и для боевых операций, Тарик стал перевозить свое войско на четырех транспортах, а оставшийся на африканском берегу главнокомандующий Мусā ибн Нусайр приступил к ускоренному строительству десантных кораблей. Когда Тарик, узнав о том, что вестготский король Родерих движется против него во главе большой армии, запросил подкреплений, Мусā уже имел такое количество судов, которое позволило ему

³³ R. Dozy, *Histoire des musulmans d'Espagne jusqu'à la conquête de l'Andalousie par les Almoravides (711—1110)*, t. II, Leyde, 1861, pp. 31—32.

³⁴ А. Мюллер, *История ислама...*, т. II, стр. 101—102 и прим.

³⁵ R. Dozy, *Histoire...*, t. II, p. 32.

³⁶ *Ibid.*, p. 34.

одновременно перебросить в Испанию 5 тыс. берберов в помощь Тарику. Всего через год, в июне 712 г., сам Мусā переправился на пиренейский берег во главе уже 18 тыс. воинов. Теперь даже здесь, на далеком западе, арабы владели значительными военно-транспортными средствами, и легкой дымкой легенды подернулось воспоминание старшего поколения о том, как три четверти столетия назад воины халифа 'Омара, штурмуя персидскую столицу Ктесифон, за неимением речных транспортов для перевозки войск форсировали Тигр вплавь на конях.

Расчеты Юлиана отвести арабский удар от византийских владений, направив его против государства вестготов, не оправдались. Нападение кораблей под командованием 'Атā' ибн ар-Рафи' на Сицилию, организованное в 703 г. Мусой ибн Нусайром, было далеко не последним актом антивизантийской экспансии со стороны арабов. Напротив, с 710 г. морские экспедиции с африканского побережья против Сицилии, а также Сардинии становятся постоянными. В 718 г. армия и флот Льва Исаврийского остановили арабов у Константинополя. В 732 г., в битве при Пуатье, воины Карла Мартелла положили предел военному проникновению арабов в Европу. С тем большим упорством продолжали арабы свою борьбу за полную власть над средиземноморским рынком. Новая верфь в Тунисе, построенная при халифе 'Абдалмалике (685—705), стала одним из важнейших центров арабского кораблестроения на западе³⁷. Здесь, как и в Египте, а также на сирийской верфи в Акке, перенесенной халифом Хишамом (724—743) в Тир³⁸, строились новые и новые суда взамен погибших в многочисленных походах и битвах. Отсюда отправлялись тщательно снаряженные флотилии, тревожившие все неарабское Средиземноморье. Египетские папирусы конца I в. хиджры из коллекции Лихачева, изданные в Грузии П. В. Ернштедтом (*Die Kome-Aphrodito-Papyri der Sammlung Lichačov bearbeitet von Peter Jernstedt, Tiflis, 1927*) и написанные еще преимущественно на греческом языке, вводят нас в живой мир этой эпохи.

Текст представляет собрание деловых писем правителя (σύμβουλος, букв. «советника») Египта в 90—96/709—714 гг. небезызвестного Курры ибн Шарика управляющему (διοικητής) г. Коме Афродито (κόμη 'Αφροδίτω, арабское название كورة اشفوه) Василию. Документ № 5 (стр. 18), не переведенный вследствие крайней поврежденности, глухо говорит об отправке матросов и корабельного снаряжения для морской экспедиции. Обширный документ № 6 (стр. 23) указывает: «Мы постоянно нуждаемся в плотниках и конопатчиках для содержания в исправности каравов, акатов и дромонов...» (стр. 28). Все три упоминаемых типа арабских судов на Средиземном море, как и ряд неназванных, пришли из византийского флота (κάραβος, ἀχάτος с уменьшительным ἀχάτιον, δρόμων). Предписывая Василию произвести в его местности набор юношей для обучения ремесленному делу, Курра ибн Шарик продолжает: «...распорядись, чтобы половина их была поставлена на строительство и конопачение кораблей... Далее, обяжи население твоего округа посадить много деревьев, именно виноградников, акаций и других» (стр. 29). Как мы помним, в качестве

³⁷ В связи с этим Ибн Халдун говорит: «Когда арабская империя была основана и стала господствующей, люди разных профессий начали ревностно изучать у моряков навигационное дело ради священной войны с неверными. Они построили торговые и военные корабли, снабдили их воинами и оружием. Их послали сражаться в Сирию, Африку, Марокко, Испанию. Халиф 'Абдалмалик приказал ал-Хасану ибн Ну'ману, правителю Африки, создать производство морского снаряжения в Тунисе» (ср. S. S. Nadavi, *Arab Navigation*, — «Islamic Culture», XVI, 1942, № 1, p. 84).

³⁸ Аббасидский халиф ал-Мутаваккил (847—861) в конце своего правления распорядился перевести ее обратно в более укрепленную Акку.

материала для кораблестроения акация была известна еще в древнем Египте. «Как только получишь настоящее письмо, — сказано в документе № 9 (стр. 36), — сразу и немедленно, не теряя ни минуты, вышли требуемые с твоего округа гвозди, при этом ни в малейшей степени не медли...». Речь идет именно о корабельных гвоздях, Nägel für den Schiffsbau, как стоит в издании. Документ № 10 (стр. 39) трактует о провозной плате за проезд на кораблях.

После экспедиции 740 г., нанесшей еще один удар византийцам в Сицилии, нападения уже не прекращались. Несмотря на договор о перемирии, заключенный в 805 г. между правителем Қайрувана Ибрахимом ибн ал-Аглабом (800—812) и христианами на 10 лет, арабы Магриба и Испании продолжали морские походы в Сицилию и Сардинию. С 806 г. начинаются их набеги на Корсику, а с 812 г. — на Ниццу и Чивитавеккию. В 827 г. 11 тыс. арабов из Қайрувана, прибывших на 85 кораблях под командованием аглабидского судьи Асада ибн ал-Фурата, высадились на побережье Сицилии. Быстрых успехов завоевателям добиться не удалось, и в связи с начавшимся голодом в войсках вспыхнул мятеж. Угроза командующего сжечь корабли, чтобы отрезать путь к возвращению на родину, а также прибытие в 830 г. свежих контингентов из Испании позволили справиться с недовольством, и в 831 г. арабы овладели Палермо. Война за овладение Сицилией длилась 75 лет. После Палермо, в 842 г. пала Мессина, в 859 г. — Кастроджованни, в 878 г. — Сиракузы, наконец, в 902 г. — Таормина, последний оплот Византии на острове. Еще в 791 г. арабскому флоту пришлось выдержать большое сражение с византийскими морскими отрядами за Кипр. В 806 г., когда киприоты подняли восстание, отказываясь платить дань, с арабских кораблей был высажен десант, который опустошил остров и захватил 16 тыс. пленных.

В 814—817 гг. значительная часть арабского населения Кордовы после неудачного мятежа против испанского омайяда ал-Хакама I (796—822) и дворцовой гвардии была изгнана из Испании. Переправившись на кораблях в Африку, изгнанники в 818 г. овладели Александрией. Первый набег на Крит в 824 г., совершенный на 15 кораблях, принес им пленных и добычу. Теснимые армией 'Абдаллаха ибн Тахира, военачальника халифа ал-Ма'муна (813—833), они в 825 г. оставили Александрию и, прибыв к побережью Крита на 40 кораблях, овладели островом. После этого командующий силами вторжения Абү Хафс 'Умар ибн 'Йса ибн Шу'айб ал-Баллүти приказал сжечь свой флот дабы предотвратить дезертирство воинов с острова и положить здесь начало арабской колонизации. Город ал-Хандақ («Ров»), основанный арабами в это время, сохранился в виде нынешней Кандии.

Захват арабами Сицилии, Кипра и Крита поставил под непосредственный удар все южное побережье Европы. Опираясь на союз с Неаполем, заключенный в 836 г., арабский флот, базировавшийся в Сицилии, в 838 г. совершил нападение на южное побережье Италии и Марсель. В следующем, 839 г., выиграв морское сражение против венецианцев, арабы овладели Тарентом, а в 841 г., ведόμεе Муфарриком ибн ас-Салимом, они повторно разгромили венецианский флот в заливе Кварнеро и захватили Бари, создав этим угрозу для Апулии, Калабрии, Венеции и своего союзника Неаполя. В 842 г. 400 сирийских кораблей вышли в поход на Константинополь, однако страшная буря у малоазийского побережья пощадил лишь семь судов, которые вернулись в Сирию. 846 и 849 годы отмечены нападениями на Гаэту и Остию, после которых арабский флот, войдя в устье Тибра, доходили до Рима. Морская буря и сильное сопротивление римлян сделали эти экспедиции безуспешными; многие арабские

моряки были захвачены в плен, и труд их использовался при постройке ватиканского дворца³⁹.

Нападения арабов на пункты, находившиеся под византийским контролем, имели целью заменить этот контроль арабским и подорвать экономику Византии в такой степени, чтобы она не могла конкурировать с экономикой халифата. Далеко не всегда их предприятия кончались успехом. Ожесточенное сопротивление мощной империи не раз вынуждало средиземноморских арабов отступать и лишаться выгодных позиций, приобретенных ценой утраты многих человеческих жизней и кораблей. Тем не менее к середине IX в. арабский флот успел уже неоднократно доказать свою способность в равных условиях успешно противостоять флотам европейских государств Средиземноморья, для которых благодаря хорошему владению искусством маневренности и морского боя он был неуловимым и грозным противником.

Крупным контрударом со стороны Византии были два неожиданных и удачных нападения на Дамиегту в 853 и 854 гг. Нанесшие большой урон, они выявили перед арабами необходимость иметь сильный военно-морской флот для охраны египетского побережья. Если до сих пор усилия полигавов халифата были направлены на создание флота нападения и вторжения, то ответные удары Византии вызвали усиленное строительство флота обороны. Факты предшествующих веков морской истории халифата не позволяют согласиться с В. Р. Розеном, когда он рассматривает силы защиты, возникшие в IX и развившиеся в X в., как первый по времени арабский военный флот⁴⁰. Соответственно не может быть принято и утверждение А. А. Васильева: «Нападения на Дамиегту, удачные, с одной стороны, для византийцев, имели, с другой стороны, важные последствия для развития морского дела у арабов: они показали им необходимость обзавестись своим собственным флотом с искусными моряками»⁴¹. Оба автора, занимаясь историей арабо-византийских отношений, из показаний хроник той и другой стороны могли видеть, что «собственный флот с искусными моряками» у арабов существовал давно и действовал успешно, однако нападения греков на Дамиегту и на сирийское побережье выявили односторонность его развития и необходимость иметь в ходе экспансии прочный тыл, защищаемый специальными военно-морскими соединениями. Орывок из исторического труда ал-Мақрйзй «Наставления и поучения», на который ссылается В. Р. Розен и по его тексту А. А. Васильев, датирует создание таких соединений преимущественно не 853—854 гг., а столетием позже — эпохой фатимидского халифа ал-Му'изза ли-диналлаха (953—975), когда только что объединенные в государстве Фатимидов Сирия и Египет могли быть защищены силами общего флота с единым командованием⁴². Ал-Мақрйзй сообщает⁴³, что такой флот и начал строить ал-Му-

³⁹ А. А. Васильев, *Византия и арабы*, I, стр. 167.

⁴⁰ Император Василий Болгаробойца. *Извлечения из летописи Яхьи Антиохийского*, Издал, перевел и объяснил В. Р. Розен, СПб., 1883, стр. 273.

⁴¹ А. А. Васильев, *Византия и арабы*, I, стр. 173.

⁴² Насколько малозаметными в общем плане остались византийские нападения на Дамиегту в 853—854 гг. и вызванная ими реакция в Египте, видно из того, что по этому поводу, как признает Розен, «византийцы молчат» (*Император Василий Болгаробойца*, стр. 273, прим. а), хотя они и одержали победу; что же касается египетского флота, то он «особенное значение получил во второй половине X-го века» (там же, стр. 273).

⁴³ كتاب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط و الآثار... تالیف... تقی الدین احمد ابن علی بن عبد القادر بن محمد المعروف بالمقریزی، بولاق، ۱۲۷۰، ج ۲، ص ۱۹۲

'изз после 350/961-62 г. в результате нападения византийских кораблей на средиземноморские побережья его государства. Преемники ал-Му'изза продолжали эту деятельность. Они поддерживали военные действия и проявляли заботу о строительстве вооруженных кораблей. В Каире, Александрии и Дамiette непрерывно строились и вооружались галеры (شوانى), транспорты (شلنديات) и быстроходные суда с боевыми площадками в виде кровель над баком и ютом (مسطحات). Часть из них отправлялась для береговой службы в порты Сирии — Тир, Акку и Аскалон. В последние годы фатимидской династии офицерский корпус флота (قواد الأسطول) достигал 5 тыс. человек. Среди них находились десять высших военачальников особого учета. Месячное жалование морских офицеров составляло от 2 до 20 динаров. Кроме этого, им давались во владение земельные участки с правом добывания там натра. Из среды десяти высших военачальников один назначался на пост командующего флотом (رئيس الأسطول). При нем находились «передний» (مقدم)⁴⁴ и фонарь (فانوس)⁴⁵. Весь списочный состав экипажей был разделен между 20 старшинами (نقباء, ед. ч. نقيب). Число этих старшин могло колебаться в зависимости от движения списочного состава флота в сторону увеличения или уменьшения. Как бы количественно ни менялся этот состав, он всегда оставался значительным, так как при одном лишь ал-Му'иззе в Египте было построено свыше 600 боевых судов; при последних фатимидских правителях их число уменьшилось до 80 галер, 10 судов с площадками для воинов и 10 грузовых транспортов, однако никогда в эту пору египетский флот не имел менее 100 судов. Моряки фатимидского военного флота проживали постоянно в Каире и других египетских городах. Старшины при выдаче жалованья перед походом созывали их в гавани Нового Каира, Мақсе, на основании имевшихся у них списков личного состава. Выдачу этого чрезвычайного жалованья в сумме 5 динаров каждому производил сам халиф в присутствии вазира и морского командования. Здесь же, в Мақсе, флоту устраивался генеральный смотр, после чего он уходил вниз по Нилу на фронт борьбы с византийцами. Вторично смотр производился

⁴⁴ Его функции неясны. Розен переводит مقدم как «главный начальник», который «назначался вероятно для придания большего блеска морскому делу в глазах народа, для административных дел или для командования собственно морскими солдатами» (*Император Василий Болгаробойца*, стр. 276, прим. а). Исходя из пря-

мого значения مقدم как «посланный, поставленный впереди других», можно было бы, казалось, понять это как обозначение командира флагманского корабля. Однако ниже ал-Мақрйзи говорит, что перед отправкой в поход халиф давал «переднему» 100 динаров, а «командующему флотом» — 20, откуда можно заключить, что второй находился в подчиненном положении по отношению к первому. В таком случае под «передним» следует понимать высшего сановника государства на посту главнокомандующего военно-морскими силами, а под «командующим флотом» — моряка-профессионала, руководившего навигационной частью экспедиции. В связи с этим уместно вспомнить, что и на отдельных арабских военных кораблях в Средиземном море власть была разделена между двумя лицами: командиром по навигационной части с ответственностью за техническое состояние судна, за работу приборов и обслуживающего персонала, за ведение судна по курсу и командиром морской пехоты с ответственностью за состояние вооружения, боевые качества воинов и боеспособность корабля. Ср. S. S. Nadavi, *Arab Navigation*, — «Islamic Culture», XVI, 1942, № 1, p. 85.

⁴⁵ О фонаре как знаке командующего флотом ср. В. Р. Розен, *Император Василий Болгаробойца*, стр. 275, прим. d со ссылкой на A. Jal («Glossaire nautique») и Ф. Веселаго («Очерк русской морской истории»).

в том же порту Мақса по возвращении кораблей, выполнивших боевое задание. Папирусы раннеарабского Египта, изданные Беккером (*Papyri Schott-Reinhardt*, I..., herausgegeben und erklärt von C. H. Becker, Heidelberg, 1906), а также географические фрагменты энциклопедии ал-Қалқашандй и данные ал-Мақрйзй, основанные на показаниях фатимидских авторов Ибн Тувайра и Ибн ал-Ма'мұна, говорят о том, что Мақс был не только военным портом, но и крупным торговым центром. Еще в эпоху Фустата он был центром всей верхнеегипетской хлебной торговли. В его гавань и тогда и позже, уже после возникновения Каира, приходили корабли с юга страны, груженные хлебом и другими сельскохозяйственными продуктами. Доставляемое шло не только на внутренний рынок, но и в значительной степени вывозилось за пределы страны. Как сообщает ал-Мақрйзй, через средиземноморские порты Египта — Александрию, Тиннис, Дамьетту — кораблями ежегодно отправлялись в Аскалон 50 тыс. ардаббов (= 98 850 гектолитров), а в Тир — 70 тыс. ардаббов (= 138 390 гектолитров) продуктов из Верхнего Египта. Само название «Мақс» объясняется как синоним для *عشر* — акцизного сбора в размере 1/10 стоимости товара или для дирхама, взимавшегося с купцов на доисламских рынках.

Непосредственные причины высокого развития арабского военного флота были указаны еще А. Кремером⁴⁶, а затем В. Р. Розеном⁴⁷. Гази — мусульмане, сражавшиеся против византийцев под флагом «борьбы с неверными» и составлявшие основную массу флотских экипажей, на основании коранического установления получали $\frac{4}{5}$ всей захваченной добычи, тогда как в распоряжение халифа поступали лишь оружие и пленные. Жалованье, которое полагалось им наряду с добычей, равнялось жалованью сухопутных воинов и выплачивалось аккуратно, перед походами даже под наблюдением халифа и вазира. «Служащие во флоте, — отмечает Розен, цитируя ал-Мақрйзй, — пользовались почетом и уважением. Всякий желал считаться в их числе и всеми мерами старался быть зачисленным во флот»⁴⁸. «... Службой на флоте дорожили, для зачисления во флот пускали в ход все пружины»⁴⁹. Отсюда представилась возможность сделать участие в морских походах добровольным и обратит больше внимание на качественный отбор. «Во флот не принимался ни один тупой или неопытный в военном деле человек»⁵⁰, — заявляет В. Р. Розен, следуя показанию ал-Мақрйзй. Обратным было положение дел в византийском флоте. Вся добыча, захваченная моряками, шла не им, а императору. Более того, население приморских областей регулярно платило разорительную «подымную подать» (*καπνικόν*) на содержание флота. Естественно, что, развиваясь в более предпочтительных условиях, арабский военный флот в IX и X вв. оказывал возрастающее давление на морские позиции Византии, и здесь нужно согласиться с положением Розена, который, отдавая должное прочим политическим способностям византийских императоров, не может удержаться от замечания о том, что «в... государствах, владеющих морским берегом, степень заботливости о флоте (военном и торговом) в большинстве случаев может служить мерилom государственной мудрости правителей»⁵¹. Действительно, пример морской деятельности при Фати-

⁴⁶ А. Кремер, *Culturgeschichte...*, t. I, S. 249, p. 2.

⁴⁷ В. Р. Розен, *Император Василий Болгаробойца*, стр. 277.

⁴⁸ Там же, стр. 273.

⁴⁹ Там же, стр. 277.

⁵⁰ Там же, стр. 273.

⁵¹ Там же, стр. 281.

мидах подтверждает это. Знаменитый Саладин (Нафир Салахаддин Йусуф, 1169—1193) продолжал деятельные заботы о флоте, однако при его преемниках морская служба уже не оплачивалась и стала принудительной, что привело к упадку военной навигации в Египте. Положение улучшилось лишь при династии мамлюков Бахри (1250—1390), особенно при пятом правителе Захире Рукнаддине Байбарсе Бундукдари (1260—1277), который возродил египетскую поощрительную политику IX—X вв., направленную на развитие арабского военного судоходства в Средиземном море.

Результаты этой политики и стимулированного ею развития продолжали сказываться во второй половине IX в. с нарастающей силой. По мере строительства судов оборонного назначения наступательный флот, имея прочный тыл, мог осуществлять свои операции более уверенно. В 857 г. был высажен морской десант против Салерно. В 865 г. 36 кораблей под командованием уже упоминавшегося Муфаррика ибн ас-Салима овладел рядом городов Далмации. Ключевой пункт этой части адриатического побережья — г. Рагуза (Дубровник) был осажден в следующем, 866 г. 869 год принес арабам власть над Мальтой. К 872 г. относится второе нападение критского флота на Далмацию, коснувшееся еще не покоренных арабами областей. Тогда же морские экспедиции принесли обильную добычу и пленных с о-вов Эгейского моря, а в 880 г. — с Пелопоннеса. Исходными пунктами агрессии в Восточном Средиземноморье были, кроме Египта, Крит и сирийское побережье. Опираясь на расположенные здесь базы, боевые корабли арабов постоянно тревожили эгейское и адриатическое побережья; в 880 г. они предприняли еще одну попытку овладеть Константинополем с моря, однако она окончилась неудачно. Более благоприятная обстановка сложилась для арабов на Аппенинском полуострове, где они стали крупной силой в различных политических комбинациях. Мелкие итальянские правители не раз привлекали арабов к участию в своих междоусобных распрях. Пришельцы, за которыми стояла вся мощь средиземноморского флота и ресурсы множества морских и сухопутных владений, нередко выступали в роли гаранта политического статус-кво итальянских государств. Около 882 г. правитель Гаэты, желая защитить свои владения от покушений папы Иоанна VIII, выступил инициатором создания арабской военно-торговой колонии на правом берегу р. Гаральяно. Эта колония быстро разрослась и окрепла. Снаряжая одну за другой морские экспедиции, которые неизменно доставляли арабам богатую добычу и пленных, она стала грозой всей Средней Италии и была уничтожена лишь в 916 г., причем для этого понадобились соединенные силы Византии, Капуи, Беневента, Сполето, Салерно, Неаполя и той же Гаэты.

В 888 г., преследуя византийский флот, разбитый у берегов Сицилии, корабли сицилийского флота мусульман опустошили Калабрию. Десятилетием позже арабские силы наголову разбили греческий флот, охранявший побережье Малой Азии. Нападение на Калабрию было повторено в 901 г.; корабли Византии, пытавшиеся помешать арабам вывезти военную добычу, были разбиты у Мессины. Летописи арабо-византийских морских войн конца IX в. отмечают имя выдающегося флотоводца арабской стороны вольноотпущенника Йазамана. После двух других вольноотпущенников, Абу Зур'и ат-Тарифа и Тарифа ибн Зийада, Йазаман является третьим лицом из социальных низов, проявившим свои недюжинные дарования в области военной тактики⁵².

⁵² Подробно о нем см.: А. А. Васильев. *Византия и арабы*. Политические отношения Византии и арабов за время македонской династии (867—959), СПб., 1902, стр. 110 и сл.

Военный флот использовался и во внутренней борьбе арабских династий. В низложении последнего тулунидского правителя Египта и Сирии Шайбана ибн Ахмада (904—905) аббасидскими войсками, руководимыми Мухаммадом ибн Сулайманом, крупную роль сыграла высадка десанта у Дамьетты в 905 г. Основатель фатимидской династии Махди Абū Мухаммад 'Убайдаллах (909—934), в 909 г. отнявший у Аглабидов власть над Северной Африкой, уже в 913 г. послал сухопутные силы и флот для завоевания Барки и Египта. Этими силами командовал его сын и преемник Ка'им Абū-л-Қасим Мухаммад (934—946). Через год, в 914 г., правитель Сицилии Ибн Курхуб послал к берегам Африки, против 'Убайдаллаха, военные корабли, которые разгромили фатимидский флот и взяли богатую добычу в г. Сфаксе. Однако двумя годами позже Ибн Курхуб был выдан и казнен, а Сицилия была захвачена Фатимидами. При них этот остров по-прежнему служил трамплином для нападений на Италию.

Византийский император Константин Багрянородный (913—959) различал три династии «повелителей правоверных», правившие в его эпоху: это — Аббасиды в Багдаде, Фатимиды в Африке и Омайяды в Испании. С Аббасидами Византию разъединяла глубоко укоренившаяся вражда, длившаяся уже два с половиной столетия. Омайяды были далеко, и Константин заключил с Фатимидами договор, согласно которому военные корабли 'Убайдаллаха в 920 г. подавили антивизантийское восстание в Южной Италии и вернули Апулию и Калабрию под власть Византии. Успеху этого предприятия содействовал захват арабами в 918 г. Региума (Реджо ди Калабрия), однако прочное завоевание потребовало длительного времени и осуществлялось постепенно. В 922 г. 20 фатимидских кораблей под командованием внука ал-Мас'уда совершили новый поход в Калабрию, увенчавшийся взятием Сент-Агаты. К 925 г. относится завоевание г. Орля в Апулии (Джа'фар ибн 'Убайд), к 927 г. — крупного порта Тарента (Таранто) в этой же области. Африкано-сицилийский флот арабов, осуществивший эту операцию под командованием Салима ибн ар-Рашида и славянина Сабира, в 928 г. выступил против Салерно и Неаполя, а в 929 г. — против Калабрии. Следующие нападения на Калабрию отмечаются в 951 г., после чего был заключен договор о равноправии арабов и греков в этой византийской колонии, и в 957 г., когда арабы в Калабрии стали подвергаться притеснениям со стороны своих партнеров. Экспедиции арабского флота против Италии продолжались до 1071 г., когда норманны отобрали у арабов Сицилию. Потеря Мальты в 1098 г., Триполи в 1146 г., Қайруана и морской столицы Фатимидов ал-Махдийи (основана в 912 г.) в 1148 г. окончательно лишила арабов тех плацдармов, откуда они совершали морские походы против итальянских государств.

Отношения между двумя крупнейшими арабоязычными силами Западного Средиземноморья — фатимидской Африкой и омайядской Испанией — были натянутыми. В 956-57 г.: по распоряжению фатимида ал-Му'изза сицилийский флот произвел набег на крупнейший порт арабской Испании, Альмерию, и захватил там добычу. Кордовский омайяд 'Абд-аррахман III (912—961) высадил ответный десант в Сусе и собирался начать поход в Африку. Однако борьба с испанскими христианами заставила его стянуть регулярные части внутрь страны, что позволило фатимидской армии во главе с вольноотпущенником ал-Джавхаром завершить покорение Северной Африки (без Танжера и Сеуты) взятием Фаса (Феца) в 959 г.

Более острая обстановка сложилась в Восточном Средиземноморье. В конце IX в. арабские корабли, базировавшиеся на Крите, совершали

частые нападения на Пелопоннес, о-ва Наксос, Патмос, Парос, Самос, Эгину, возвращались с богатой добычей и, таким образом, контролировали весь район Эгейского моря. При ведении боевых операций против Византии критский флот нередко объединялся с сирийским, подчиненным Аббасидам. Третьим арабским флотом в Средиземном море был египетский (тулунидский, позже фатимидский), четвертым — африкано-сицилийский (аглабидский, позже фатимидский), пятым — испанский (омайядский). Деятельность первых двух протекала в сфере непосредственного соприкосновения арабских и византийских сил, и здесь, естественно, борьба была наиболее ожесточенной. В 902 г. критский флот напал на Фессалию, а в 903 г. овладел о-вом Лемнос. К 904 г. относится начало проарабской деятельности корсара Льва. Византиец по происхождению, он принял ислам и перешел на службу к арабам. В 904 г. Льву были доверены корабли сирийского флота, и под его руководством арабы овладели малоазийским городом Атталией и второй столицей Византийской империи, богатым торговым городом на пути из Дураццо в Константинополь — Фессалоникой. При последней операции в руки победителей попали 22 тыс. пленных и богатая добыча. В 906 г. византийский флот, руководимый логофетом дрома Имерием, нанес арабам поражение в Эгейском море. Реванш последовал пятилетием позже, в 911 г., когда 300 кораблей сирийского флота под командованием того же Льва Триполитаника разгромили эскадру Имерия у о-ва Самос. После этого, обосновавшись в сирийском Триполи, Лев во главе 50 кораблей постоянно совершал успешные нападения на византийские города. Так продолжалось до 922 г., когда во время очередного похода сирийских кораблей под командованием Льва они были уничтожены у Лемноса силами другария византийского флота Иоанна Радина. Зато в следующем, 923 г. другие соединения сирийского флота, ведомые Суми' ад-Дулафом, атаковали ряд византийских городов и привезли оттуда тысячу пленных, 8 тыс. лошадей, 200 тыс. голов мелкого рогатого скота, а также некоторое количество золота и серебра. Чувствительный удар был нанесен сирийскому флоту в 956 г., когда многочисленные корабли, посланные из главной аббасидской гавани на Средиземном море — Тарса против Византии, были потоплены флотом константинопольского стратега Василия Эксамилита.

Несмотря на наличие общего врага — Византийской империи, средиземноморский флот Аббасидов — сирийский и флот первых Фатимидов находились в постоянной вражде. В 920 г. аббасидские корабли сожгли фатимидский флот, обливая каждое судно горящей нефтью. С этим актом, очевидно, и нужно связывать кратковременное сближение Фатимидов с Византией, отраженное в договоре 920 г. между 'Убайдаллахом и Константином Багрянородным о совместных боевых операциях в Южной Италии.

После урона, нанесенного Аббасидами, африканцы так деятельно развернули судостроение, что уже в 924 г. болгарский царь Симеон вел переговоры с фатимидским халифом 'Убайдаллахом о совместном походе на Константинополь, причем имелось в виду, что болгары будут вести осаду города на суше, а арабы — с моря. Жизнеспособность африканского флота в этом и последующих периодах проявилась в его активных наступательных действиях не только на юге Италии, но даже в Лигурийском море против Генуи и Корсики, в Тирренском море против Сардинии (934—935 гг.). Однако, когда в 961 г. византийские воины, руководимые будущим императором Никифором Фокой, отвоевали у арабов Крит, а в 965 г. — Кипр, позиции арабских навигаторов в Средиземном море значительно ослабели, а сфера их деятельности сократилась.

Конец X в. знаменует завершение самого яркого периода в истории арабского кораблевождения на Средиземном море⁵³.

Арабская средиземноморская навигация последующих веков в значительной степени питалась накопленной инерцией, однако обслуживание экономических потребностей мелких государств Средиземноморья и постоянные перевозки паломников позволили ей, уже в несколько иных формах, дожить до прихода турок, которые в сравнительно короткий срок перехватили инициативу в свои руки.

«Мы привыкли причислять магометанскую империю к Востоку,— говорит Т. Арнольд.— Но если мы вспомним, что она простиралась до Атлантического океана, побережий Марокко и Португалии, вдоль всей Северной Африки и Египта, включала Палестину, Сирию и даже, если следовать дальше на восток, Месопотамию,— мы получим территорию, которая уже однажды составляла часть Римской провинции, и нам станет ясно, что эта новая империя была средиземноморской силой»⁵⁴.

⁵³ Маркс живо интересовался арабским вкладом в политическую историю Средиземноморья IX—XV вв. Ряд хронологических выписок, сделанных им в связи с проработкой трех томов «Всемирной истории» Шлосера, посвящен вопросам средиземноморской навигации арабов в том или другом разрезе. Его внимание не раз привлекали факты захвата арабами Сицилии и их деятельности там («Архив Маркса и Энгельса», V, М., 1938, стр. 35—38, 87—88, 171), проникновение арабов в Италию, в связи с чем он особо подчеркивает их могущество на море (там же, стр. 44, 54, 406—407), арабо-византийские отношения (там же, стр. 43—44, 79, 82, 188, 196—197), деятельность Фатимидов в Египте (там же, стр. 114—118, 164—165), роль Саладина (там же, стр. 165—168, 173), период распада мусульманской Испании (там же, VI, М., 1939, стр. 92—126), африканский флот арабов (там же, стр. 109—110).

⁵⁴ T. W. Arnold, *Arab Travellers and Merchants A. D. 1000—1500*,— in: A. P. Newton, *Travel and Travellers of the Middle Ages*, ch. V, London—New York, 1926, p. 88.