

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СССР

СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

ГЕОГРАФИЯ, ЭТНОГРАФИЯ, ИСТОРИЯ

ВЫПУСК IV

Под редакцией

академика В. В. Струве и А. В. Королева



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»
Главная редакция восточной литературы
Москва 1965

Т. А. Шумовский

НОВАЯ ПРОБЛЕМА СРЕДНЕВЕКОВОЙ ИСТОРИИ АРАБОВ: АРАБЫ И МОРЕ

Открытие на заре нашего века в Париже и Ленинграде арабских средневековых рукописей по мореходству осветило обширную область ближневосточной культуры, остававшуюся донныне в тени и требующую специальных исследований. Материал для таких исследований велик уже сейчас, когда в поле зрения науки находятся всего лишь три рукописных сборника с навигационными сочинениями. Дело даже не в том, что этих сочинений насчитывается три десятка, а если добавить сюда упоминания не сохранившихся работ, то их число возрастет до сорока пяти, хотя, конечно, количественный показатель сам по себе достаточно красноречиво говорит о высоком развитии литературной деятельности этого рода. В конечном счете большинство арабских навигационных произведений, насколько можно судить сейчас, по-видимому, служило целям детализации основных сведений по мореходству — таковы небольшие лоции, посвященные региональным маршрутам, или частные этюды по морской астрономии. Дело и не в том, что эта детализация, говорящая уже о качественной стороне арабской морской практики, о глубине знаний в такой специфической области, как судовождение в открытом море, по временам заходит довольно далеко, протягивая неожиданные нити связи от арабской к другим культурам Востока и даже за пределы Индийского океана.

Основное состоит в том, что обнаруженные сборники заключают в себе несколько крупных сводов с энциклопедическим содержанием, которые и составляют наиболее выразительный плод арабской навигационной мысли. Это «Дар мужам» морехода XVI в. Сулаймана ал-Махрийя, произведение, которое вместе с комментарием и тремя аналогичными сочинениями этого же автора ждет своего издателя более двух веков, прошедших со времени появления его в европейском хранилище рукописей. Поэма «Содержащая краткое про основы науки морей», также пока не изученная, и прозаический свод «Книга пользы об основах и правилах морской науки» 'Ахмада ибн Маджида (XV в.), издание которого подготовлено в Советском Союзе.

В докладах на международном конгрессе востоковедов в Москве в 1960 г. и на международном конгрессе по истории географических открытий в Лиссабоне мною была дана общая характеристика «Книги

польз». С тех пор минуло четыре года, и сейчас критическое издание этого памятника раскрывает его, как можно надеяться, более или менее полно. Габриэль Ферран, французский первооткрыватель арабской морской литературы, недаром сразу же выделил «Книгу польз» среди обнаруженных трактатов, назвав ее «замечательной». Действительно, это произведение представляет синтез навигационных знаний Востока в эпоху средневековья, на его бессмертных листах отражен опыт не одних арабов и не одного лишь XV столетия, переломного в истории человеческой культуры. Об этом говорит прежде всего энциклопедичность содержания.

Остановим внимание на перечне глав «Книги польз»: I. Происхождение мореплавания и магнитной стрелки. II. Профессиональные и этические требования к лоцману. III. Стоянки Луны. IV. Роза ветров и румбы буссоли. V. Древние географы и астрономы. VI. Маршруты в Индийском океане. VII. Наблюдения над звездами. VIII. Управление судном. IX. Разные побережья и три категории лоцманов. X. Величайшие острова мира (от Мадагаскара до Тайваня). XI. Муссоны и плавания. XII. Лоция Красного моря. Эта книга — шедевр арабской мореходной литературы.

Приведем также содержание более типичного образца — «Дар мужам». I. Сферы и звезды. II. Разделение небесного круга на 32 румба. III. О *зэме* (единице расстояния, равной трем часам морского пути). IV. Каботажное и открытое плавание. V. Определение высоты звезд для нахождения координат портовых городов. VI. Расстояния между портами Индийского океана. VII. Ветры, дующие на морских путях.

Рукопись «Ожерелье солнц» того же лоцмана Сулаймана из Махры имеет следующие разделы: I. Лунный год. II. Основания солнечного года. III. Солнечный год. IV. Византийский год. V. Коптский год. VI. Иранский год.

«Содержащая краткое» состоит из глав: I. Признаки близости суши. II. Лунные станции, румбы, единицы измерения астрономических и географических расстояний. III. Способы летосчисления. IV. Муссоны. V—VIII. Маршруты в Индийском океане. IX—XI. Судовождение.

Как можно видеть, круг тем арабской мореходной литературы средних веков достаточно широк, но в то же время единообразен. Это свидетельствует, с одной стороны, о развитости, а с другой — о стабильном характере морской практики, лежащей в основе всех этих произведений.

Несомненно, арабская навигационная деятельность была давней, имела широкий географический размах и глубокое теоретическое обоснование. Об этом говорит факт существования большого ряда энциклопедических справочников с выработанным профессиональным языком, с установившейся технической терминологией. Лишь богатая многообразная практика, питавшаяся вечно обновляющимся опытом столетий, могла родить такие произведения, и когда мы приходим к этому выводу, то находим свое законное место в критически восстанавливаемой системе все то, на чьем появлении ранее лежала печать необычности, выпадения из традиционного русла арабской культуры, например цикл Синдбада в «Тысяче и одной ночи» и «Сказания о Китае и об Индии» Абу Зайда Сирафского, «Чудеса Индии» Бузурга ибн Шаһрийара и упоминания о морских путешествиях в уже, казалось бы, давно и хорошо изученных источниках.

А арабское чтение звездного неба! О том, на какой высоте стоя-

ло это искусство, красноречиво свидетельствует всемирная астрономика, где вклад арабов превосходит все другие. Но для чего арабам было столь сильно развивать астрономическую науку? Для сухопутных передвижений? Нет, классические географы описывают пути по земле без ссылок на положение звезд, у них существуют другие ориентиры. Между тем для мореплавателей открытое звездное небо имело решающее значение, умение снимать высоту звезд на специальные приборы и вести корабль, пользуясь сделанными при этом расчетами, было одним из главных умений лоцмана. Поэтому в арабской морской литературе средних веков вопросы морской астрономии разрабатывались тончайшим образом, этой науке нередко посвящались отдельные руководства, и вот здесь-то, по-видимому, следует искать истоки ее высокого развития и ее известности далеко за пределами Аравии и арабизованных стран. Обнаружение новых памятников раскроет широкую панораму морской деятельности, в которой арабы проявили себя, быть может, не меньше, чем в других сферах культуры человечества. Но уже сейчас исследование имеющегося материала позволяет сделать вполне определенные выводы о том, что эта деятельность опиралась на давнюю традицию и носила систематический характер. Не будем приводить здесь многочисленные факты, которые теперь впервые приобретают черты сложившейся системы: такая попытка сделана во введении к изданию «Книги польз», и следует надеяться, что эта историческая реконструкция привлечет внимание не одних филологов и арабистов.

Интересно отметить, что морские путешествия арабов Индийского океана обращены скорее на восток, чем на запад. Запад привлекал их внимание иногда с большой силой, связи Аравийского полуострова с африканским берегом иногда преобладали, но это носило временный характер. Насборот, связи с Востоком, начавшись еще в эпоху Вавилона, не прекращались никогда. Дело не только в том, что страны к востоку от Аравии давали ей большее количество рынков и более широкий ассортимент товаров. Африка, Мадагаскар и Сокотра тоже не были бедны в этом отношении. Важную роль играли более благоприятные метеорологические условия в Аравийском море, нежели у берегов Африки, где, в частности у Мадагаскара и Занзибара, средневековые торговые суда часто становились игрушкой опасных течений и ветров. Поэтому понятно, почему именно Аденский залив и Аравийское море, далее Бенгальский залив и Малаккский пролив лежат в фокусе внимания 'Ахмада ибн Маджида: им посвящено большинство его лоций, дошедших до нас, они занимают главное место в талассографических описаниях «Книги польз».

Бесспорно, морская энциклопедия 'Ахмада ибн Маджида, его крупнейшее произведение, работа над которым заняла пятнадцать лет его зрелой жизни (1475—1490) — это живой памятник близких профессиональных связей автора с Индией, Сиамом и западной Индонезией и в то же время еще одно свидетельство прочности и постоянства арабско-индийских исторических уз. Недаром западные источники увековечили арабского мореплавателя под именем «мавра из Гузерата», и не случайно именно он, зная не каботажный, а открытый маршрут из Африки в Индию, смог привести европейскую экспедицию из Малинди в Каликут, т. е. через всю западную половину Индийского океана, лишь за 26 суток.

Всмотримся в «Книгу польз». Еще на первых листах, говоря об истории арабского мореплавания, 'Ахмад ибн Маджид называет трех лоцманов XII в. — Мухаммада ибн Шазана, Сахла ибн 'Абана

и Лайса ибн Каллана, которые, хотя и плавали лишь в Персидском заливе, от Сирафа до Макрана, однако имели сведения об «областях под ветром», т. е. лежащих восточнее мыса Коморин (Кумхари), по берегам Бенгальского залива и далее, до южного Китая. Кто же сообщил им такие сведения? И тут перечень новых имен расширяется: это «знаменитые наставники», т. е. мастера судовождения 'Абдал'азиз ибн 'Ахмад ал-Магрибийй, Муса ал-Кандаранийй, Маймун ибн Халил; до них — 'Ахмад ибн Табруя; судовладелец 'Ахмад ибн Мухаммад ибн Абдаррахман ибн Абу л-Фадл ибн 'Абу л-Му'ирийй. У этих большая часть их науки состояла в знании «подветренных», т. е. трансиндийских, областей и, следовательно, режима плавания в Бенгальском заливе. Этот список знатоков индийской — *largo sensu* — навигации дополняется еще двумя чрезвычайно интересными для нас лицами, выступающими в рамках факта, который, учитывая все сказанное выше, должен считаться закономерным, если не типичным: в 400 г. х.-1009-10 г. н. э. «и около этого» мастер морского искусства Хавашир ибн Йусуф ибн Салах ал-Арикийй плавал на судне «индийца Дабавкары».

Кроме сообщаемого факта мы ничего не знаем об этих двух лицах. Но если имя первого говорит о его причастности к арабско-персидским морским кругам эпохи падения великого Сирафа, то что можно сказать о Дабавкаре? Первое слово здесь должно, конечно, принадлежать индианистам, но, по-видимому, и для них это наименование пока остается загадкой. Вряд ли есть основание вместе с Г. Ферраном видеть здесь намек на Дибругарх, расположенный на берегу дальней континентальной Дибру. Трудно предполагать в этой форме и собственное имя, потому что после длительных разысканий приходит на ум более простое объяснение. В дорожных записках русского путешественника в Индию Афанасия Никитина (1466—1472) употребляется слово «тава» со значением судна: «Шли есмь в таве 6 недель морем до Чивилия (Чаула)...» «А привозят все морем в тавах, Индейския земли корабли...» «Тева — название мореходного судна»¹, — говорится в одном из русских словарей начала нашего столетия. Комментарии к новейшему изданию записок Никитина² объясняют «тава» как «местное (т. е. индийское) название морского судна», ссылаясь при этом на «даба» языка маратхи. Последнее на почве английского языка трансформировалось в *dhow* со значением «арабское судно», но в этимологических словарях читаем: «*Dhow*, *dow*, a kind of ship, a slave-ship. (E. Indian?) ...not of Arab origin. Given as *dāw* or *dāwa* in Molesworth's Marāthī Dictionary. Perhaps from Sanscrit *dhāv*, to run, flow; *dhāvī*, running»³ «*Dhow*, *dow*. Vessel, esp. of slaves. Modern Arab *dāw*. Origin unknown»⁴. Столетием ранее Никитина арабский путешественник из Африки Ибн Баттута, описывая виденные им в Каликуте китайские торговые суда, говорит: «Суда китайцев суть трех родов... Средние зовутся *саз*»⁵. Здесь же поясняется, что арабское *зав* представляет передачу китайского *саз* (*soy*); последнее означает судно вообще. Ибн Баттута был далеко не первым арабом, употреблявшим сло-

¹ «Материалы для словаря древне-русского языка по письменным памятникам, Труд И. И. Срезневского», СПб., 1903.

² «Хожение за три моря Афанасия Никитина 1466—1472 гг.», под ред. Б. Д. Грекова и В. П. Адриановой-Перетц, М.—Л., 1948, стр. 158, прим. 50.

³ «An Etymological dictionary of the English language by the Rev. W. W. Skeat», Oxford, 1910.

⁴ «An Etymological dictionary of modern English» by E. Weekley», London, 1921.

⁵ «Voyages d'Ibn Batoutah, texte arabe accompagné d'une traduction par C. De-frémery et le Dr. B. R. Sanguinetti», vol. IV, Paris, 1858, p. 91.

во *зав* (*завв*): оно было известно в Багдаде еще в IX в. как обозначение судов, построенных для Му'та'сима и Мутаваккила, аббасидских халифов⁶.

Эти свидетельства различных исследователей значительно проясняют картину: арабские моряки, конечно, уже могли в IX в. заимствовать слово *зав* у китайских, связи для этого между ними уже были достаточны — вспомним «Сказания о Китае и об Индии» 851 г., но индийский первоисточник интересующего нас слова, по-видимому, несомненен.

Индия, вставшая на великих океанских перепутьях, родила слово *даба* (*дабба*, *дабав*), оно перешло на восток — в Китай, на запад — к арабам и даже на север, в далекий русский язык, не говоря уже о более поздних модификациях. Если это так (скудность первоисточников позволяет сделать такую оговорку), то объяснить вторую часть имени, о котором идет речь, менее сложно на том же индийском материале. Санскритское слово *кара*: это «делатель, -дел», и, таким образом, *дабавкара* арабского текста может быть, благодаря индийским словарям, понято как «судостроитель» (и, по смежности, «судовладелец»). Некоторые данные позволяют предполагать, что 'Ахмад ибн Маджид знал один из языков западной Индии, где он бывал частым гостем, однако, по-видимому, несмотря на всю его образованность, область исторической лингвистики была ему чужда и слово *дабавкара* при обозначении национальной принадлежности моряка, полученное из устного или письменного источника, было им, естественно, воспринято как собственное имя.

Для истории арабско-индийских морских связей, которая представляет одну из основ будущей истории арабского мореплавания, это случай показательный, но не единственный, и это можно утверждать не только исходя из наличного материала, но и *a priori*. В самом деле, упоминание всех названных выше лиц в «Книге польз» представляет уникальные свидетельства, ибо никакой другой из доступных нам источников не приводит их имен. И это заставляет прийти к выводу, что если, как говорит текст, большинство упоминаемых им в исторической главе арабских мореплавателей знало воды Бенгальского залива, не говоря уже о западной Индии, то культурный обмен между ними и индийцами в области мореплавания, обмен не только предметами торговли, но и лодиями, типами судов, морской терминологией можно считать фактом; это, конечно, не умаляет значения личного опыта. Такой вывод в отношении вообще арабов и вообще индийцев подтверждается не только тем, что уже известно науке, но и тем, что скоро войдет в ее обиход.

В арабской морской энциклопедии, название которой столь часто упоминается в этом кратком сообщении, подробно описаны страны индийской культуры с учетом всего, что могло интересовать моряков. Это выполнено с таким знанием дела, которое возможно лишь при близком знакомстве с местностью, ее жителями и литературной традицией. Такие описания характерны и для всех других произведений 'Ахмада ибн Маджида. В следующем столетии этой профессиональной точности остались верны Сулайман ал-Маһрийй и ученик обоих арабских лоцманов — турецкий адмирал Сиди Али Челеби, флотилия ко-

⁶ «Fragmenta Historicum Arabicorum ed. M. J. de Goeje», Lugduni Batavorum, 1871, [s. v.]; «Supplément aux dictionnaires arabes par R. Dozy», Leyde, 1881, [s. v.]; «An Arabic-English lexicon by E. W. Lane», book I, pt 3, London—Edinburg, 1867, p. 1266.

торого тщетно пыталась остановить португальское нашествие на Восток.

Так, на небольшом примере выявляется новый аспект исторической деятельности арабов, аспект, значительно раздвигающий географические и хронологические рамки в сравнении с теми, которые затронуты на этих страницах. Полная картина развития арабской морской культуры, как показало введение к изданию «Книги пользы», неизбежно должна заключить в свои рамки все страны Индийского океана и Средиземного моря и эпохи от древнего Вавилона до португальских экспедиций в Индию. Это слишком обширный материал для регламентированного выступления в журнале, и здесь выбран другой путь: *non multum sed multa*.