**Реферат**

**Львы моря**

Арабы вышли на морскую арену как наследники многовековой легендарной славы финикиян, не сумевших пережить завоевания Александра Македонского.

Их корабли, строившиеся на верфях города Фарса, наполнили новым смыслом библейские фразы о «фарсисских кораблях»,— и точно так же, как их седые тезки, они «издалека добывали хлеб свой».

Отыскали арабы и Золотую Страну царя Соломона — Офир, и в их устах он превратился в Софал (Софалу) на побережье Мозамбика и в Софир на противолежащем берегу Индии. «В стране Софала повсюду есть золото, с которым по качеству, обилию и величине самородков не может сравниться никакое другое золото»,— сообщает географ XII века ал-Идриси.

Гесиодовы Острова Блаженных арабы переместили из Атлантики в Индийский океан, поближе к Офиру, и явственный отголосок санскритского имени этого Рая — Двипа Сукхатара («Счастливый остров») звучит сегодня в названии Сокотры.

В начале II века их крошечные каботажные одно-мачтовики — беспалубные адулии родом из бахрейнского селения Адули — привычно швартовались у причалов римско-греко-египетского порта Клисма (теперь Колсум) и в гавани Соломона и Хирама Эцион-Гебере (Акабе), а в конце того же столетия арабская торговая миссия обосновалась в китайском городе Гуанчжоу — средоточии торговли и мореплавания восточных районов мира.

И в этом арабы тоже напоминают финикиян: добыча жемчужных раковин и торговля двигали всеми их устремлениями вплоть до эпохи принятия ислама. У них не было военных кораблей, и даже составители Корана пользовались всеобъемлющим словом фулк, обозначающим судно вообще. В дальнейшем это название перешло на купеческие суда Европы — хольки, или хулки.

Предметы роскоши, захлестнувшие арабские города, доставлялись из самых отдаленных уголков обитаемой земли — как когда-то, не столь уж давно, для самых избалованных римских императоров. За четыре года до смерти пророк Мухаммед отрядил по хорошо уже накатанному пути в Гуанчжоу своего дядю Ваххаба ибн Аби Кабшаха, и тот заложил там первую в Китае мечеть, чей минарет служил маяком. Чай и кофе, бумага и фарфор, рулоны бумаги и бочонки с крепчайшей «водой счастья» — все умещалось в ненасытных трюмах арабских кораблей. Упомянутая вода — это прежде мутный, а позднее прозрачный и еще более хмельной напиток из риса, в котором искали забвения от бед земных подданные Сына Неба. Арабские химики (само слово «химия», как и «алгебра»,— арабское) очистили его и укрепили — так была изобретена водка, не упоминаемая, естественно, Кораном, а потому разрешенная к употреблению, в отличие от запретного для мусульман вина.

Индийский и Тихий океаны, Красное, Черное, Средиземное моря и особенно Персидский залив («море Фарса») буквально кишели арабскими завами (дау) — быстроходными парусниками водоизмещением до трехсот тонн, чья биография уже в эпоху императорского Рима насчитывала не одно столетие.

В литературе довольно часто можно встретить другие, неправильные транскрипции этого слова — дхау или доу. Однако английское слово dhow заимствовано либо из индийского daba, либо из языка суахили, где его написание (dau) и произношение не вызывают сомнений. Дау — не тип судна, а скорее его класс: парусник, приспособленный для перевозки товаров и людей, то есть имеющий достаточно вместительные и специально оборудованные трюмы и каюты. Можно насчитать свыше двух десятков типов дау в огромном регионе от Восточной Африки до Индостана, включая Аравийское и Красное моря, Персидский залив, акватории у Южной Аравии, Андаманских, Лаккадивских и Мальдивских островов. В каждом районе и у каждого побережья преобладал свой тип: бател (бателла), па-дар, паттамар у индийцев: багла (бангла), зарук, самбук у арабов и вообще в Красном море; бедан, остроносый джалбаут с просторным трюмом и шеве характерны для Персидского залива; джахази и одам — для Восточной Африки и Лаккадивских островов; котья и тони — для Индии, Цейлона и Мальдивских островов. Подробные сведения о дау можно найти в книге новозеландского морского историка Клиффа Хоукинса «Дау», вышедшей в 1980 году.

Это были килевые суда с наборным корпусом из тикового дерева, доставлявшегося с Малабарского берега Индии, или из акации (особенно после присоединения Египта к халифату). Их штевни крепились к килю, а обшивка имела достаточный запас прочности благодаря шпангоутам (если они имелись) и уплотнительному тросу между досками. Доски обшивки, особенно корма, обильно украшались резьбой или ярко раскрашивались, причем каждый вид дау украшался по-своему в каждом регионе. Как и у греков, корма арабского судна была самой настоящей «визитной карточкой», сразу указывающей, из каких краев его нахуда — капитан. Вместо гвоздей применялись деревянные шипы из бамбука или тросовые крепления из волокон кокосовой пальмы, ибо арабы были уверены в том, что дно Индийского океана представляет собой супермагнит, вытягивающий из кораблей все металлические части (вероятно, этим мнением они обязаны еще не состоявшемуся знакомству с компасом, известным им пока что только по слухам).

Во времена Крестовых походов сходная легенда появилась в Европе, возможно, после начала контактов с арабами, и тоже до знакомства европейцев с компасом. Эпическая германская поэма «Кудруна», созданная в XIII веке, рассказывает, что в Море Мрака находится магнитная гора Гиверс, притягивающая корабли (европейские корабли кроме металлических заклепок и якорей имели на борту еще и много оружия, а их экипажи нередко были одеты в доспехи). Эта гора обитаема, в ней скрыто волшебное королевство, ее замки выстроены из серебряных слитков и золотых «кирпичей», песок у ее подножия также из серебра. Если дождаться этой горы противоположного ветра, корабль благополучно продолжит свой путь, а его экипаж до конца жизни ни в чем не будет нуждаться.

Гору Гиверс иногда отождествляют с Этной исходя из ее поэтического названия Gyber, но едва ли эту легенду можно привязать вообще к Средиземному морю: не говоря уже о том, что сама Этна обитаема, о чем все прекрасно были осведомлены, трудно объяснить ее нахождение в Море Мрака. В Средние века Морем Мрака называли Атлантический океан, это установлено совершенно точно. Где-то там и следует искать гору Гиверс. Ее название скорее вызывает ассоциации с Ирландией — Гибернией, где, кстати, разворачиваются многие эпизоды «Кудруны». Да и герои поэмы наткнулись на гору Гиверс по пути между устьем Шельды и Нормандией, то есть в Ла-Манше. В XVI веке местоположение этой горы отодвинулось к Северному полюсу. Легенда на карте Пири Рейса 1508 года гласит, что «у Северного полюса возвышается высокая скала из магнитного камня окружностью в 33 немецкие мили. Ее омывает текучее янтарное море, из которого вода там, как из сосуда, изливается вниз через отверстия. Вокруг расположено четыре острова, из коих два обитаемы. Пустынные обширные нагорья высятся вокруг этих островов на протяжении 24 дней пути, и на них совсем нет человеческих жилищ».

Несомненно одно: для арабов и китайцев магнитная гора существовала где-то на юге, куда и указывали стрелки их компасов; после появления компаса в Европе эта легендарная гора закономерно перекочевала с Сицилии в район северного магнитного полюса, и стрелки европейских компасов стали указывать на север. Самое забавное, однако, в этой истории, растянувшейся на века, то, что ее виновники — арабы — еще в IX веке, после знакомства с европейскими кораблями, стали применять на верфях Басры металлические гвозди при постройке своих судов.

Появившись задолго до нашей эры, дау почти сразу же потеснили более древние традиционные типы вроде адулии, хотя в некоторых чертах еще оставались с ними связанными. Конструктивные поиски арабских корабелов развивались в двух основных направлениях, в конечном счете и сформировавших силуэт дау: уменьшении длины киля (до трети длины всего судна); увеличении длины (она стала равной длине киля) и угла наклона балкоподобного форштевня и, немного меньше, ахтерштевня. Все это сводило к минимуму вероятность сноса судна при боковом ветре или течении, повышало его устойчивость на курсе и заметно уменьшало бортовую качку. Отношение длины корпуса дау по ватерлинии к его ширине по мидельшпангоуту составило в среднем 4:1 с незначительными отклонениями в ту или другую сторону.

Более или менее внятных сведений о первых дау не сохранилось. Лишь следуя традиционным воззрениям арабских и индийских корабелов, еще и сегодня строящих на верфях всего индоокеанекого побережья от Мозамбика до Индии, включая побережья всех его морей и заливов (особенно в Дар-эс-Саламе, Занзибаре и Момбасе), некоторые типы дау, к самым ранним можно отнести с известными оговорками манхе, махайлу, машву (или мухву, машув) и мтепе. Вероятно, это простое совпадение, что все эти названия начинаются с одной и той же буквы, но зато благодаря этому их легко запомнить. Иногда к древнейшим типам относят также арабско-индийскую тони.

Машва (алмашфийят) больше всех других напоминает адулию: это маленькая полупалубная гребная (две-три пары весел) или парусная лодка, нередко — долбленка, от пяти до девяти метров длиной. Для нее уже характерны острые обводы корпуса и широкий треугольный парус, зачастую сшитый из пальмовых листьев, со срезанным нижним углом, что превращает его, по существу, в сильно деформированную трапецию. Подобно тому как на римских акатиях специально для них использовавшийся парус получил название своего судна, так и этот арабский рейковый парус стали называть дау. Им оснащались все без исключения типы, кроме одного. Машвы более крупные — двухмачтовые, до восемнадцати метров длиной и до тридцати пяти тонн водоизмещением, бравшие на борт до полутора сотен человек,— несли точно такой же парус столетия спустя, выходя в каботажное плавание или на морской промысел в районе Бомбея (к северу от него, в заливе Кич, и к югу, в Мангалуру, были самые знаменитые верфи дау). Впрочем, к тому времени машвами стали называть все типы лодок, похожих на свой прообраз. Например — пятнадцатиметровую одномачтовую восьмидесятивесельную шайти (у итальянцев— саетту, или саеттию,— «стрелу»), тоже с двойным движителем, одинаково охотно использовавшуюся и алжирскими пиратами, и арабскими адмиралами.

Другой наиболее ранний тип дау — беспалубная остроконечная мтепе, чья диагональная обшивка подбиралась по древнеегипетскому способу, без шпангоутов. Лишь в более поздние времена (а мтепе и сегодня можно изредка повстречать у восточного побережья Африки) доски обшивки стали скреплять не только между собой, но и привязывать к шпангоутам. Эти мтепе имели длину до двадцати метров и грузоподъемность до тридцати тонн, а экипаж их насчитывал до двух десятков человек. На всем протяжении их истории мтепе можно было узнать издалека и с первого же взгляда благодаря одной детали, вызвавшей даже споры, следует ли причислять ее к дау: это как раз тот единственный тип судна, чья единственная прямая мачта несла на своем единственном рее парус в форме вертикально вытянутого прямоугольника, сплетенный из кокосовых волокон. Этот парус-мат, совершенно не характерный для дау, очень похож на парус судна середины 3-го тысячелетия до н. э., изображенного на рельефе гробницы египетского номарха Ти. Мтепе, как полагают, появились в VI веке, а пик их популярности пришелся на последующие четыре столетия. Управлял ими кормчий, стоявший на корме с веслом в руке. Лишь начиная с XV века рулевое весло стали прикреплять гибким тросом к корпусу судна, а кормчий, жестко закрепив его, мог иногда передохнуть в бамбуковой или дощатой хижине-каюте, установленной позади мачты.

Кормовую каюту имела и махайла — маленький одномачтовый парусник с носовой полупалубой, еще и в наши дни совершающий каботажные рейсы вдоль берегов Красного моря и Восточной Африки. Кажется, это первое арабское судно, чья мачта с одним реем, красующаяся в носовой части, приобрела наклон вперед, как античный долон. Это стало одним из характерных признаков почти всех дау. Махайлу, впрочем, иногда путают с очень похожим на нее нурихом — настолько похожим, что различия едва уловимы. Не отсюда ли и само название махайлы — «обманщица» в вольном переводе (родственно нашему «мухлевать»)? Или это было судно пиратов и контрабандистов? Может быть, нурих вправе разделить с махайлой приоритет введения новшества в части установки мачты.

Следующим шагом, по-видимому, стали быстроходные манхе, появившиеся в Индийском океане и его морях. Они имели шпангоутный каркас, но оставались беспалубными. Короткий киль, сильно развитый крутой форштевень, острая корма делали их хорошо приспособленными к открытому морю. Манхе относятся к так называемым полуторамачтовым судам: кроме грот-мачты они имели еще одну, примерно на треть ниже по высоте. Собственно, вторая мачта мыслилась как «противовес» к первой и поэтому получила имя мизан («весы»), сохранившееся в английском, а в России превратившееся через голландское bezaan в «бизань». Обе эти мачты-однодеревки были сильно наклонены вперед (до двадцати трех градусов) и несли на косом рее паруса дау соответствующих размеров, пропорциональных высоте мачт. К концу XVIII века на грот-мачте манхе добавился стаксель, а форштевень украсился бушпритом.

По сравнению с этими четырьмя типами мало нового можно усмотреть в полуторамачтовых тони (дони), родившихся в Индии, но моментально воспринятых арабами. Разве что — более высоко приподнятая балка ахтерштевня, придающая плавность линии кормы и способная служить рудерпостом для навешивания руля, да еще — пронизывающие насквозь бортовую обшивку брусья бимсов, явно введенные только для прочности судового набора, ибо сплошная палуба появилась на тони значительно позднее. В XVIII веке грот-мачта тони обзавелась стакселем и превратилась в фок-мачту, а ее прежняя роль перешла к заметно удлинившейся бизани, а еще позднее некоторые тони сделались трехмачтовыми.

Таковы были наиболее ранние типы дау.

Может быть, к ним надо причислить еще западно-арабский одномачтовый парусник кхалиссу, чей район плавания ограничивался каботажем в водах, омывающих Аравийский полуостров: она имеет несомненное сходство с махайлой и нурихом, отличаясь от них лишь сплошной палубой и плоской кормой. Последняя деталь, вернее всего, пришла из Египта. Но кое в чем кхалисса напоминает и античные суда, например скафу: более крупные имели сплошную палубу и ходили самостоятельно, кхалиссы же помельче представляли собой разъездные лодки для сообщения с берегом или между кораблями и волочились на привязи за кормой больших дау.

Группой таких больших дау, родственных конструктивно, были двухмачтовые бателла и самбук, одномачтовый зарук и двух-трехмачтовый паттамар.

Старейшиной в этой компании, безусловно, следует признать беспалубный зарук (заврак) с затейливо расписанной обшивкой, особенно привычный для купцов и рыбаков всех побережий Аравийского полуострова. Мачта его, наклоненная вперед на десять-пятнадцать градусов, удерживалась с бортов двумя-тремя парами вант, а спереди и сзади — мощными штагами. Расположенная в центре судна, она несла на своем косом рее, составленном из двух деревьев, парус дау. В конструкции зарука просматриваются некоторые древнеегипетские черты, и составной рей — хорошее подтверждение тому. Да и румпельное управление посредством двух бортовых «штуртросов» заставляет вспомнить страну фараонов.

Довольно близка к заруку арабско-индийская бателла (бател). Возможно, она появилась как результат развития этого типа дау. Главная ее особенность — наличие сплошной палубы и весьма приподнятая кормовая палуба-площадка — ахтердек. На ахтердеке часто размещалась музыкальная команда, старавшаяся скрасить громом своих барабанов и пронзительным визгом раковин однообразие морской службы. Эта какофония служила также сигналом прибытия в порт или выхода в море — как у римлян. Арабская бателла разнилась от индийской тем, что ее мачты имели разный наклон вперед: грот — до двадцати градусов, бизань — до шести. У индийской же бателлы обе мачты были параллельны, и угол их наклона не превышал шести градусов. И та и другая несли паруса дау, причем у индийской бателлы рей грот-мачты был постоянно развернут к правому борту, а бизань мачты — к левому, что позволяло ей при смене галсов делать поворот оверштаг или фордевинд по выбору (позднее так стали оснащать и другие дау, например тони).

Нечто среднее между заруком и бателлой представлял собой бирманско-индий-ский очень вместительный паттамар, часто использовавшийся как лесовоз. Малые паттамары были беспалубными или полупалубными, большие (грузоподъемностью в двести-триста тонн) имели полную палубу и высокий ахтердек, обе мачты были наклонены вперед не менее чем на двадцать градусов, а реи составлялись из нескольких деревьев, причем их длина была пропорциональна длине самих мачт, то есть бизань-рей был короче грота-рея ровно на треть. Особенностью паттамара было то, что его палуба состояла из отдельных хорошо пригнанных друг к другу щитов, свободно покоящихся на массивных бимсах, и была съемной. Можно только удивляться тому, что эти высокомореходные грузовики использовались лишь в малом плавании вдоль Малабарского берега!

Каждый тип дау имел свои достоинства и свои недостатки. Но самым популярным типом, при всех его изъянах (где их нет!), был самбук (самбука, санбук), чей силуэт явственно напоминает сильно увеличенную кхалиссу. Эта популярность помогла самбуку не заметить течения времени, его можно повидать и в наши дни у всех побережий Индийского океана. При длине свыше двадцати метров и ширине около пяти водоизмещение самбука достигает восьмидесяти тонн, а грузоподъемность — пятидесяти (есть и маленькие самбуки, берущие на борт пятнадцать-двадцать тонн груза, и средние — от двадцати до тридцати). Острые обводы и низко сидящий корпус делают самбук одним из самых быстроходных судов этого класса, способным развивать скорость до одиннадцати узлов. Его кормовой на бор, острый в подводной части, постепенно расширяется и кверху от ватерлинии становится плоским, почти транцевым, предоставляя огромное поле деятельности художникам, специализирующимся по раскраске судов. Общая палуба изящно прогибается начиная от носа и переходит незаметно в настил кормовой каюты. Грот-мачта, установленная в районе мидельшпангоута, и бизань имеют одинаковый, примерно десятиградусный наклон вперед и несут на своих сильно скошенных составных реях паруса дау. Позднее такие паруса или похожие на них назовут латинскими.

Паруса дау управлялись фалами и шкотами, сплетенными из волокон кокосовых орехов и вымоченными в воде. Корпус конопатился кокосовым волокном, пропитанным шахаму — смесью извести и китового жира или древесной смолы, а сверху часто покрывался слоем акульего жира. Дерево пропитывали растительным маслом, предохранявшим от гниения и коварного древоточца теридо. Скорость этих суденышек достигала в среднем четырех узлов, а обычным сроком их службы было одно-два столетия, в зависимости от типа и способа постройки. Дау везли в своих обширных трюмах перец, имбирь, кардамон, шелк, драгоценные камни и жемчуг — из Индии, золото и слоновую кость — из Африки и Мадагаскара, гвоздику и мускатный орех — из Индонезии, жемчуг — с Бахрейнских островов, рубины, топазы, голубые сапфиры, корицу и белых слонов — с Цейлона, золото и алмазы — с Зондского архипелага, камфору — с Борнео, пряности — с Молуккских островов. Все это вместе можно было увидеть в гаванях Басры или Сирафа. Начиная с IX века они регулярно плавали на Яву, уверенно открывая навигацию в ноябре и закрывая ее в апреле, когда приходит пора юго-западных муссонов.

Арабские моряки не знали понятия долготы, зато широту определяли довольно точно путем измерения угла положения Полярной звезды с помощью особого, известного только им прибора. Птицы указывали им путь к берегу, пока в Китае они не заимствовали изобретенный, вероятно, в III веке «чинан» — указатель юга (так китайцы называли компас). Арабы значительно усовершенствовали его, и это дало новый толчок развитию арабского мореходства. По крайней мере с X века арабские капитаны, как полагают, пользовались картами, хотя твердых доказательств этому нет. Картографические привязки были ориентированы на «пуп Земли» — Мекку, и поэтому на арабских картах мир как бы перевернут: север у них внизу, а юг вверху (на юг были ориентированы и стрелки арабских компасов). Такими же были ранние карты испанцев и португальцев, заимствовавших этот принцип у мавров. А в VII веке арабы довольствовались образом мира в виде гигантской птицы с головой в Китае, хвостом в Алжире, сердцем в Аравии, Месопотамии и Египте, правым крылом в Индии и левым в Средней Азии. Звезды пятнадцати созвездий увлекали арабские корабли к каждому перу этой птицы, ко всем сторонам горизонта, и везде, куда они их приводили, арабы основывали свои фактории, а иногда и города. В наиболее часто посещаемых иноземных портах права мусульманских купцов отстаивал арабский кади, выступавший также и их судьей в различных спорах. В конце VIII века китаец Ду Хуань публикует пространные «Заметки о посещенных странах», вполне способные служить лоцией на трассе Гуанчжоу — Басра.

Хорошо известный Синдбад из сказок «Тысячи и одной ночи» являет собой собирательный образ арабских купцов VIII века, а семь его путешествий приоткрывают завесу над маршрутами того времени. Несомненно, Синдбад бывал в Индии, на Яве, Цейлоне и Суматре, заплывал в Южно-Китайское море. Возможно, ходил он и в Африку. Цейлон (Остров Обезьян) он посетил дважды, угодил в плен к пиратам и был ими продан торговцу слоновой костью. В Острове Людоедов нетрудно узнать Суматру, эта слава сохранялась за ней еще долгие века, как и название Страна Золота (наряду с Малаккой): говорили, что правитель Суматры ежедневно бросал в дворцовый бассейн слиток этого металла. Михраджан, к которому попал Синдбад,— это искаженное индийское «махараджа», но отсюда преждевременно делать вывод, что речь идет здесь об Индии. Возможно, что Синдбад добрался гораздо дальше — до Индонезии: Островами Махараджи называли в те времена Яву и Малайский архипелаг. Оттуда он мог привезти и кокосовые плоды. Кокосовое масло и копра доставлялись с Кокосовых островов, камфора — с юга Китая и Японии или с Тайваня; перец — из муссонных областей юго-восточной Азии и Индии, корица — с Цейлона, Молуккского архипелага, из Китая, Лаоса, Вьетнама и Индонезии, алоэ — из Африки и Мадагаскара, хотя оно есть и на юге Аравийского полуострова. В сказке о Синдбаде часто употребляется выражение «мы плыли из моря в море, от суши к суше, мимо островов». Однако это вовсе не означает, что его маршруты пролегали по исхоженным вдоль и поперек современным морям южного полушария. Во времена Синдбада, да и значительно позднее, понятие «моря» было несколько иным, близким к понятию античной эпохи. Например, нынешнее Южно-Китайское море делилось арабскими географами на семь морей, самыми опасными из которых считались Кундран и Канхай, славившиеся своими тайфунами.

Где-то на юго-востоке находилось еще одно море, известное по упоминаниям некоторых источников. В сказках «Тысячи и одной ночи» его называют Морем Гибели. Корабли там подхватывала и уносила куда-то, откуда они уже не возвращались, гигантская птица Рухх, или Рох («ветер»: так арабы называли внезапные тайфуны). Вот что рассказывает об этом море своему пассажиру-купцу капитан арабского судна: «Мы сбились с дороги в тот день, когда против нас поднялись ветры и ветер успокоился лишь на следующий день утром. И мы простояли два дня и заблудились в море, и с той ночи прошел уже двадцать один день, и нет для нас ветра, который бы снова пригнал нас туда, куда мы направляемся. А завтра к концу дня мы достигнем горы из черного камня, которую называют Магнитная гора (а вода насильно влечет нас к ее подножию), и наш корабль распадется на части, и все гвозди корабля полетят к этой горе и пристанут к ней, так как Аллах великий вложил в магнитный камень тайну, именно ту, что к нему стремится все железное. И в этой горе много железа, а сколько — знает только Аллах великий, и с древних времен об эту гору разбивалось много кораблей...» Все, конечно, вышло так, как он предсказывал. «И мы не заснули в эту ночь,— жалуется купец,— а когда настало утро, мы приблизились к этой горе, и воды влекли нас к ней силой. И когда корабль оказался у подножия горы, он распался, и все железо и гвозди, бывшие в нем, вылетели и устремились к магнитному камню и застряли в нем, и к концу дня мы все кружились вокруг горы, и некоторые из нас утонули, а другие спаслись, но большинство потонуло, и те, что спаслись, не знали друг о друге, так как волны и противный ветер унесли всех в разные стороны».

Видно, корабль этого капитана попал в район Зондских островов, где наблюдается сильная магнитная аномалия. Прилегающую к ним часть Южно-Китайского моря и сегодня называют Морем Дьявола, уподобляя плавание в нем плаванию в районе Бермудского треугольника. Несомненно одно: арабские моряки прокладывали свои трассы далеко от Басры, где был центральный рынок их товаров, и от Сура, где строились их корабли. И самыми рядовыми, привычными были для них рейсы в Индию. Само имя Синдбад — это искаженное «синдхупати» (властитель моря). Так индийцы, а вслед за ними и арабы, называли судовладельцев. В сказках «Тысячи и одной ночи» Синдбад Мореход действует рука об руку с Синдбадом Сухопутным: арабские корабли трудились рука об руку с сухопутными караванами, выполняя одну и ту же задачу. Великий караванный «шелковый путь» между Ближним и Дальним Востоком арабы продублировали «морским шелковым путем», связавшим Персидский залив с Южным Китаем. Путь из Сохара — крупнейшего их порта (в нынешнем Омане) до Поднебесной империи занимал три года, и примерно два из них приходились на торговые операции в промежуточных портах.

Морской труд высоко почитался в Аравии из-за великих трудностей, поджидавших моряков на их пути. Но это была их работа, их профессия. Тот же, кто не принадлежал к их числу, всегда предпочитал хорошо наезженные сухопутные дороги, хотя и они тоже не гарантировали безопасности путешественникам. В книге, написанной внуком эмира Кабуса для своего сына Гилан-шаха и представляющей собою свод житейской мудрости XI века, ее автор Кей-Кавус дает совет, как должен вести себя благоразумный мусульманин, когда обстоятельства вынудят его пуститься в дальние края: «Если в путешествии по суше заработаешь половину на десять, то не пускайся в море ради одного на десять, ибо в морском путешествии барыш по щиколотку, а убыток по горло, и не нужно, гоняясь за малым, пускать на ветер большой капитал. Ведь если на суше случится несчастье, так что добро погибнет, то, может быть, жизнь-то останется. А на море угроза и тому и другому — добро можно снова нажить, а жизнь нет. Море сравнивали также и с царем: сразу все достается, но сразу все и теряется». Примерно так мы могли бы предостеречь завсегдатая игорного дома!

Избрав основным полем своей деятельности южные моря, арабы, когда подошло время, взглянули и на север. На севере широко расстилалось многоисплытое Море Среди Земель, и жители его побережий уже отлично знали товары Востока, с ностальгической ноткой вспоминая те времена, когда эти товары можно было задешево купить в любой портовой таверне. Их доставляли торговые парусники Леванта, Египта, Архипелага. Слава древних «кораблей Библа» засияла новым притягательным блеском в алчных глазах арабских купцов, называвших эти корабли «джуди» — иудейскими. С кораблями моря соперничали корабли пустыни, столь же медлительные и нарядные: бесконечными вереницами тянулись по суше тяжко нагруженные караваны, спеша за своими сказочными прибылями. Вполне естественно, что и морские трассы, и караванные тропы ревниво оберегались от чужого глаза и тщательнейше охранялись. Чтобы завладеть ими, требовались превосходящие армии и военные флоты.

У арабов боевых кораблей не было. Сколько раз эти южные гости отваживались появляться в том осином гнезде, в какое превратили Средиземное море пираты-профессионалы и пираты-любители всех мастей и калибров, сколько их кораблей осталось на его дне — этого не подсчитает никто. И никто не скажет, когда и при каких обстоятельствах вызрела у арабов мысль о том, что нужен военный флот — оберегать торговые парусники, береговые базы и места складирования товаров, а при случае и ухватить то, что плохо лежит и не очень-то надежно охраняется.

Они начали строить его во второй половине VII века, когда морское могущество Византии достигло зенита. Теперь флот понадобился арабам еще и для того, чтобы принести правую веру в те места, куда не в состоянии были проникнуть всадники и пехотинцы. Кроме того, как раз в это время появилась необходимость в защите верфей Акки и Сура, Александрии и Равды, одно за другим спускавших со стапелей новые купеческие суда арабов и подлечивавших старые.

Служба в военном флоте с самого начала стала чрезвычайно почетной, даже с оттенком некой святости. Ее домогались всеми мыслимыми и немыслимыми средствами, поэтому контингент арабских моряков был, что называется, «один к одному», выбор был здесь неограничен. Дело в том, что кроме всегда своевременно выплачивавшегося (за этим внимательно следил визирь) вполне достойного жалованья, равного жалованью армейских чинов, морякам причитались еще четыре пятых всей добычи — и это было узаконено в Коране! Только оружие и пленники доставлялись ко двору халифа...

Когда-то римляне, не имевшие флота, никакими усилиями не могли закрепиться в Сицилии, куда карфагеняне перебрасывали морем свежие войска и припасы. История эта повторилась у осаждаемых арабами портовых городов Леванта, где они планировали строить свои корабли и основать самые богатые свои фактории. В роли карфагенян здесь выступили ромеи, и как много лет назад между римлянами и карфагенянами, так теперь между арабами и византийцами вспыхнула вековая неприязнь, требовавшая вечной войны.

Исторические аналогии можно продолжить. Подобно тому как греки тогда построили боевые корабли римлянам, а потом и ромеям, так теперь арабам помогли в этом деле потомки финикийских мореходов, согнанные ими со всей мусульманской вселенной на свои верфи.

По-видимому, арабы, превосходные знатоки географии, уже наметили вчерне план своих будущих завоеваний и прикинули соотношение сил.

Стараниями халифа Омара был расчищен и благоустроен давно заброшенный Нильско-Красноморский канал. По нему и вдоль него частью своим ходом, частью в разобранном виде на спинах мулов и верблюдов были доставлены в Средиземное море первые корабли арабов.

Александрия — вековая житница Рима — стала после этого более чем на столетие житницей Аравии, а на ее верфях зазвучала гортанная речь вчерашних бедуинов: поручив женщинам заботу о своих верблюдах, они строили флот.

Новым великолепием заблистала древняя Акка. Ее гавань имела вход шириной около сорока метров, что открывало доступ в нее даже самым крупным весельным кораблям. Вход этот преграждался массивной цепью — как в Карфагене, Милете, Константинополе.

В Александрии арабы подновили изрядно обветшавший маяк, внимательно изучили принцип действия его механизмов и особенную заботу уделили его громадному полированному зеркалу, фокусирующему солнечные лучи так, что, по свидетельству таджикско-персидского поэта XI века Насира Хосрова, «если судно румийцев, шедшее из Стамбула, попадало в круг действия этого зеркала, на него тотчас же падал огонь, и судно сгорало».

Самым сильным противником, попавшим в поле их зрения, оказалась, естественно, Византия с ее огнедышащими дромонами. Первым чувством, овладевшим арабами при этом знакомстве, был страх. Он быстро прошел, но вновь появился после ряда катастрофических поражений на море. Даже Нильско-Красноморский канал, уже порядком к тому времени запущенный, был закрыт ими в 775 году ввиду угрозы карательной экспедиции византийского военного флота в южные моря. (Его пытался оживить лет двадцать спустя Гарун ар-Рашид, но отказался от этой затеи и приказал отвести воды канала в озеро Биркет ал-Джубб, больше чем на тысячелетие прервав сообщение между двумя морями.)

Поэтому, не тратя драгоценного времени на инженерное теоретизирование, арабы поручили корабелам переоборудовать в спешном порядке торговые суда в военные, взяв за образец именно «дармун» (дромон). Задача оказалась несложной: она свелась, в сущности, к тому, чтобы изменить расположение гребцов, прикрыть их сверху просторной боевой палубой и установить на ней всевозможную технику, включая пневматические и механические устройства для метания жидкого огня.

Использовали ли арабы вслед за ромеями римский абордажный мостик корвус («ворон») — неизвестно, но скорее всего да, потому что, во-первых, дромон был во многом скопирован с либурны, где такой мостик был неотъемлемой деталью, а во-вторых, абордажные мостики упоминают, не вдаваясь в детализацию, и византийские, и арабские источники. Возможно, впрочем, что здесь имеются в виду боевые площадки на баке и юте, поддерживавшиеся пиллерсами в виде навеса, но одно другого не исключает.

Для кораблей новых типов, особенно торговых, ничем не напоминавших привычные дау, арабы заимствовали греческое слово «нав», очень похожее на их «зав» (дау) и тоже обозначающее просто судно, независимо от его типа. Неизвестно, называли ли арабы своих судовладельцев завхудами или захудами, но это вполне можно допустить по аналогии с новорожденным словечком на (в) худа — калькой греческого «нав-клер» («худа» — хозяин, владелец).

Средиземноморские корабелы творили истинные чудеса.

Древнеегипетское гребное грузовое судно барит, которое греки вслед за Геродотом именовали барис и которое в эпоху императорского Рима использовалось чаще всего как погребальная ладья, они превратили в грозную парусную бариджу — особо быстроходный корабль, навевающий ассоциации с пиратскими миопаронами киликийцев. Впрочем, с миопарона он и был, пожалуй, в основном «списан», судя хотя бы по несвойственному арабам прямому парусному вооружению. По-видимому, бариджа развивалась параллельно с византийской бардинн, менявшей свое звучание от года к году: барджиа, барджа, барза... Бариджи в числе сорока пяти человек своего экипажа имели хлебопека и плотника, что свидетельствует о дальности их разбойничьих рейдов, наверняка небезопасных, а также метателей жидкого огня (наффатинов) и специальный абордажный отряд. Исходя из названия судна, хотя и заимствованного из Египта, но ставшего значимым у новых хозяев (бариджа — «несущее крепость»), и количества воинов (тридцать-сорок человек), оно имело на палубе башню по образцу византийских кораблей: в ней укрывались бойцы, а на верхней ее площадке стояли метательные орудия и сифоны с жидким огнем. Если бы какому-нибудь купцу первых веков нашей эры сказали, что ему придется когда-нибудь спасаться от бар-ит, он рассмеялся бы шутнику в лицо! И вот — шутка стала явью. Бариджи уверенно потеснили миопароны во всех пиратских флотах.

Кораблями среднего класса были, по-видимому, накира, саллура и мусаттах («палубный»), но что они собой представляли — неизвестно. Вероятнее всего, предком мусаттаха был какой-нибудь античный корабль: у греческих и римских авторов легко можно найти понятие «палубные суда» (это всегда подчеркивалось) наряду с «пиратскими» — то был не класс, а, скорее, родовое понятие. Да и саллура напоминает своим названием ромейские селандр и элуру, слово это явно греческое.

Византийский пурпуроносный хеландий дал арабам по крайней мере две модификации: нарядную харраку («испепеляющую»), чьим основным орудием было множество приспособлений для метания жидкого огня, и многопалубную трехмачтовую шаланди. Шаланди — узкое и длинное судно до шестидесяти метров длиной и до десяти шириной, то есть построенное в соотношении 6:1 и предназначенное в первую очередь для абордажного боя и захвата береговых крепостей: ее экипаж насчитывал до шестисот человек. В формировании облика шаланди, вероятно, не последнюю роль сыграл созвучный хеландию южноморский парусный коландий, то есть здесь мы видим такой же судостроительный гибрид, как в случае с бариджей. Впоследствии, когда арабы уже уверенно владели морем, надобность в харраке отпала, и она вернулась к своему первообразу — стала прогулочным судном царственных особ и непременной участницей помпезных празднеств на воде.

Примерно столько же моряков, как шаланди, брал на борт быстроходный и очень маневренный гураб («ворон»), тоже бесспорный наследник античной диеры, вероятнее всего либурны. Он имел сто восемьдесят гребцов — на десяток больше, чем на триере, и почти вдвое больше, чем на дромоне. Относительно его названия можно предложить две версии: либо арабы просто перевели на свой язык римское слово «корвус» и этот корабль предназначался исключительно для абордажа, либо он был изобретен на верфях Хисн-ал-Гураба в Хадрамауте, древнейших в арабском мире наряду с верфями Адена и Маската. Вероятнее второе, так как достоверно известно, что гурабы очень часто использовались для оперативной переброски войск, то есть служили транспортами. И уж во всяком случае они не имели никакого отношения к галльскому карабу — маленькому и не слишком популярному даже в античности гребному плетеному челноку, обтянутому дублеными кожами (хотя карабы изредка попадаются в византийских и арабских документах). Греческий эквивалент ка-раба — рапта, означающая «сшитый из лоскутьев», упоминается автором «Перипла Эритрейского моря», встретившим где-то возле Занзибара «очень много сшитых лодок», и его земляками Диогеном и Диоскором лет десять спустя, как свидетельствует Клавдий Птолемей.

Караб заслуживает того, чтобы сказать о нем несколько слов. Название это звучит как ассирийское (karabi) или древнеиндийское (karabhas) — «верблюд» (отсюда «караван»). У греков оно прилагалось к жуку-рогачу, жужелице, крабу — то есть тоже имело отношение исключительно к животному миру. С этими значениями его заимствовали римляне (а от них и итальянцы). Но позднее, после британских походов Цезаря, было добавлено еще одно — вид галльского судна. Правда, оно у них так и не прижилось: караб в первом значении упоминает только Плиний Старший в своей «Естественной истории», во втором — севильский архиепископ рубежа VI и VII веков Исидор в «Этимо-логиях». Сам Цезарь увиденные им суда не называет никак, он только дает их местные названия и описание: это плетеные из прутьев челноки, обтянутые дублеными настоем дубовой коры бычьими шкурами. Так в римский лексикон пришли carabus и coracles, обозначающие одно и то же — те самые челноки британцев и ирландцев. Второе из них не прижилось: возможно, это всего лишь вариант первого, имевшего поистине счастливую судьбу.

Подлинное их название — карра, или курра. Галльское currach, кельтское curragh означает «болото». В древности под болотом понимали также любое мелководье, в том числе и реку: Азовское море, например, во всех античных источниках значится как Меотийское болото. Итак — челнок для мелководья. (Тут можно вспомнить также широкие и тоже плетеные, а иногда и обшитые кожей, «мокроступы» для хождения по болоту или глубокому рыхлому снегу — предшественники лыж, хорошо известные у многих народов с незапамятных времен.) Это в полной мере соответствует тому, что нам известно о каррах — челнах для рыбной ловли у побережий и на реках. Имя караб они получили не только обычным путем — по созвучию. Изображение караба на римской мраморной гробнице в районе мыса Болт-Тейл близ устья реки Эйвон и особенно на полях рукописи Витрувия, где упоминается это судно, показывают легкий челнок с плавно изогнутыми бортами и гладкой обшивкой из кож с промазанными смолой или жиром швами. Самой удивительной была кормовая часть: весь корпус примерно до его середины был плотно обмотан вкруговую канатом, уложенным, как нитка на катушке. Это предохраняло рыбака от непогоды. А управлял он, когда судно скользило по течению, посредством двух тросов, продетых сквозь обшивку и закрепленных на навесном руле. Эта-то внешность, нигде больше не встречавшаяся, и напомнила италийцам о коконе с двумя усами, как у жука.

Слово curragh каждый народ озвучивал по правилам своей грамматики: бритты — карра, латиняне — курра, добавляя традиционное окончание «ус». По-видимому, галлы называли так любое транспортное средство, как велось у многих народов, например у их соседей германцев (Fahrzeug — и повозка, и корабль, и вообще все, пригодное для перевозки), и конструкция их была одинаковой. Это переняли и римляне. Уже во время галльских войн Цезаря Цицерон первый воспользовался словом currus, имея в виду легкую двухколесную коляску. Историки Тит Ливии и Тацит, поэты Вергилий и Овидий называли так прежде всего боевые и триумфальные колесницы, Катулл ввел это слово в оборот со смыслом «летящий по ветру корабль», подчеркнув быстроходность карры. В современном английском языке саг — повозка, колесница, во французском chariot — повозка, а из итальянского caretta через немецкое Karreta эта слово вошло и в русский лексикон.

Что же касается открытого коракла, представлявшего собой широкую плетеную корзину, обтянутую кожами, то его имя, если только оно не вариант карры, могло родиться из греко-римского согах — «ворон» и «цвет воронова крыла». В итальянском и сегодня со-racia — сизоворонка. Возможно, шкуры, обтягивавшие кораклы, были темнее, чем на Карабах. Это тем более правдоподобно, что кораксами называлось также одно племя в Колхиде (по цвету своих плащей), а по Черному морю разгуливали плетеные камары («черные», «темные»).

К карре и карабу, просуществовавшим в Ирландии вплоть до нашего века, мы вернемся, а пока — еще немного о гурабе.

Гураб относился к классу галер, включавшему в себя также шини и джафн. Пожалуй, ни один класс судов не породил столько противоречивых мнений, нередко на грани фантазий, как этот. Забавно читать, как иные «знатоки» переписывают друг у друга «параметры галеры» — «точную» (до сантиметра!) длину, ширину и осадку, водоизмещение и вооружение и много чего еще. А между тем никогда и ни в одной стране не существовало такого типа судна, как галера. С самого начала это было собирательное, родовое понятие, включавшее в себя ряд общих признаков,— точно так же, как не существует просто судна дау. Даже слово «класс» приложимо к галере с существенными оговорками, так как галерами могли быть суда разных классов. Применительно к античности, например, галерой принято называть любое деревянное гребное или парусно-гребное судно, не подходящее под понятие челнока. Галера могла иметь один ряд весел (как пентеконтера), два (либурна), три (триера), различаясь, естественно, всеми своими признаками. Так повелось, и ничего тут не поделаешь. Эта традиция породила, скажем, такое устойчивое словосочетание, принятое всеми историками мира, как «галера Махдия»: так окрестили судно, затонувшее у этого африканского мыса во время правления Суллы.

Из древнегреческого языка мы знаем слово «галее», о чем говорилось выше, и нельзя ручаться, что в византийскую эпоху древняя галера не получила второе рождение в значении «гребная галея», но это все-таки маловероятно, ибо галея и без того была гребным судном; а что касается похожих по звучанию греческих «галерос» (наречие, означающее «спокойно») и «галэс» («нечто, собранное вместе»), то они ничего общего с морем не имеют. В латинском «галерус» — меховая шапка, парик и бутон розы.

Слово же «галера» применительно к судну появилось лишь во времена Крестовых походов или чуть раньше — но не от караба и не от арабского гураба, вошедшего сперва в европейские словари как голаб и голафр. (Близость к этой ранней форме сохранила испанская «голета» — шхуна, а «галера» и «галерон» стали обозначать тюрьму.) Галера — слово чисто греческое, хотя в античности неизвестное. Его пустил в оборот, скорее всего, какой-нибудь византийский поэт, соединив gals, galos («соль» — так Гомер метонимически именовал море) и eretmon (весло) либо eres (ряд весел). Эта лингвистическая «конструкция» быстро прижилась благодаря хорошо известным со времен античности «эрам»— прежде всего диерам и триерам, входившим в состав византийских флотов. Поэтому нельзя исключить и того, что шини и джафн — это всего лишь другие названия дармуна, скопированного с дромона, или его эпитеты: на эту мысль наводит одинаковое количество гребцов — ровно сотня. Если это так, то сходными были и параметры этих типов галер, и количество воинов — полторы сотни, как на дромоне.

Связь между большими кораблями, обеспечивавшую переброску войск туда, где они в данный момент всего нужней, поддерживали сорокавесельные самарии и шес-тидесятивесельные акири, или абкары, имевшие еще и мачту с парусом. Эти суда принадлежали к разряду транспортных, существенно отличавшемуся от аналогичного класса у византийцев.

Почетное место в нем занимала парусно-гребная тарида, или фарида (начальная буква этого слова «тэта» известна также как «фита» и передавала звук, средний между этими двумя). Это была новейшая модификация греческой гиппагоги. Название она получила по своей главной функции; в его основе лежит семитское far — конь, лошадь: fame у хеттов, faris у арабов, а позднее и в греческом появились понятия fares, farion — арабский скакун, откуда и древнерусское слово фарь — конь для верховой езды (в отличие от комо-ня — гужевой лошади). На разных побережьях Средиземного моря название этого судна звучало как тарета, тарта, тереда и в конце концов выкристаллизовалась в итальянскую тартану, занимавшуюся, кроме всего прочего, грузовыми и пассажирскими перевозками. Судить о ранней тариде мы не можем, поскольку таких сведений нет, а переносить на нее более поздние характеристики рискованно, потому что арабы никогда не были такими консерваторами, как египтяне или даже греки, и постоянно совершенствовали свои суда, порою переделывая, улучшая, изменяя их до неузнаваемости. При этом они полагались на мудрость древнего изречения: «Лучшее — враг хорошего». Даже допустить, что первые тариды скопированы с византийских гиппагог, — и то некорректно.

Еще одним типом транспортного судна у арабов были двадцативесельные транспортные ушари для разгрузки или погрузки стоящих на рейде кораблей, не способных подойти к берегу из-за своей осадки. (Так поступали когда-то и римляне в устье Тибра.) Здесь есть одна деталь, заслуживающая внимания. По свидетельствам арабских источников, большие лодки, осуществлявшие грузовые операции на Ниле, тоже назывались ушари. Возможно, это слово хранит отголосок имени одного из верховных божеств египтян, покровителя мореходов Усира (греческого Осириса). С древнейших, еще доисламских времен, в арабском лексиконе существовало слово «ушр», обозначавшее десятую часть стоимости всего товара, уплачивавшуюся портовым таможенникам. В ней нетрудно разглядеть десятину, жертвовавшуюся всеми мореходами древности, без различия национальности, богам. В данном случае, по-видимому,— Усиру. И тогда нильские ушари могут иметь какое-то отношение к «солнечным ладьям» фараонов, деградировавшим точно так же, как погребальные ладьи — тоже некогда священные, но потом превратившиеся в бариджи. Оба эти типа были чисто гребными — особенность, арабам непривычная. Тип движителя диктовался здесь главной функцией, требовавшей полной независимости от капризов ветров и течений.

Чаще всего к услугам ушари прибегали тяжелые трехпалубные куркуры, в коих совсем нетрудно признать античный керкур. Они сплошь и рядом использовались как грузовые суда в составе военных эскадр.

К разряду транспортно-грузовых относилась и хам-маля — плавучая мастерская для ремонта кораблей, снабженная всем необходимым. На ней были оборудованы каюты для разного рода специалистов по судоремонту и кладовки для хранения оружия и воинской амуниции. Хаммаля была, так сказать, «скорой помощью» военному флоту.

На мелководье и на реках грузовые операции осуществляли балямы — плоскодонные парусники, снабженные веслами. Величина их трюмов была поистине устрашающей.

Посыльную, дозорную и разведывательную службу несли уже упоминавшиеся шайти, самбуки и легкие, чрезвычайно маневренные заруки (завраки), скверно, однако, переносившие даже слабое волнение на море. После завоевания арабами Пиренейского полуострова компанию им составил кариб, почти незаметный на воде. Снабдили ли арабы этот бывший караб еще и парусом — вопрос спорный, хотя такая операция и не требует радикального изменения конструкции корпуса или днища: в этой корзине, обтянутой верблюжьими кожами, ее изобретатели на одной из днищевых балок — киле или параллельных ему кильсонах — устраивали вполне надежный степс — башмак, где крепится мачта.

Кроме шайти, самбука и зарука к военным нуждам были приспособлены и некоторые другие типы дау. Среди них особенно выделяются полуторамачтовая ба-галла и двух-трехмачтовая гханья.

Багалла (багла) была в южных морях кораблем-универсалом. На ней выходили к месту промысла рыбаки, на ней транспортировали рыбу и прочие товары до места продажи (подобно тому, как верблюд стал для людей Востока «крестником» караба, так и здесь основная функция дала название судну: «багл» — мул), на ней перевозили пассажиров и отправлялись в военные походы или пиратские рейды. В зависимости от назначения багалла могла иметь водоизмещение от ста до четырехсот тонн, неизменными оставались лишь крепкий корпус, связанный круглыми шпангоутами, крутой форштевень, достигавший трети длины всего судна, высокая транцевая корма и, разумеется, парусное вооружение, характерное для дау.

Гханья же с самого начала конструировалась западными арабами как скоростное пиратское и военное судно, сравнимое с дромоном. Может быть, как раз поэтому в Средиземном море она стала прототипом первых арабских фрахтовых парусников, умевших постоять за себя. В связи с этим корпус гханьи претерпел различные изменения, но высокая корма оставалась в неприкосновенности. И сохранилась быстроходность. Первоначально гханья — это длинное и стройное судно с тремя мачтами, несущими паруса дау и расположенными каждая по-своему (кажется, единственный случай в истории судостроения): грот-мачта имела традиционный для дау наклон вперед, бонавентур-мачта (второй грот) — назад, а бизань крепилась вертикально. С таким «сарацинским» кораблем, принадлежавшим Саладдину, повстречался в 1191 году Ричард Львиное Сердце в Третьем крестовом походе к берегам Палестины. Длина корпуса гханьи по ватерлинии достигала двадцати с половиной метров, на пять метров превышая длину киля, а общая длина — тридцати. Ширина в среднем составляла пять с половиной метров. Облегченная конструкция и сравнительно низкая высота борта (метра три) обеспечивали маленькую осадку — от двух до двух с половиной метров. Двухмачтовые гханьи того времени неизвестны, их расцвет пришелся на середину XVIII века и все еще продолжается. Возможно, однако, что гханьи времени арабо-византийского противостояния мало отличались от этих поздних модификаций, и обе их мачты имели семиградусный наклон вперед, а площадь парусности достигала трехсот квадратных метров.

Описание всех типов и разновидностей арабских судов могло бы вызвать легкое головокружение: их свыше полусотни, ибо достаточно было изменить какую-то одну деталь (например, при постройке на другой верфи, со своими традициями и канонами) — и появлялось судно нового типа. Однако уже и из сказанного понятно, что византийцы получили на море достойного соперника. Как, впрочем, и арабы.