

ТОРГОВЛЯ МЕЖДУ ЕГИПТОМ, СИРИЕЙ И ДРУГИМИ ПРОВИНЦИЯМИ ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ В XVIII в.: ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА И СБЫТА ТЕКСТИЛЯ

Эльсаадани Абдалла Фахим Абдалла

Аспирант,

Санкт-Петербургский

государственный университет

TRADE BETWEEN EGYPT, SYRIA AND OTHER PROVINCES OF THE OTTOMAN EMPIRE IN THE XVIII century: FEATURES OF PRODUCTION AND MARKETING OF TEXTILES

Elsaadani Abdallah Fahim Abdallah

Annotation

The article describes trade cooperation between Egypt, Syria and provinces of the Ottoman Empire. The 18th c. mutual relations were characterized by a large-scale supply of textile products and raw materials. It is noted that goods exported from Syria to Egypt were mostly household goods and those that belonged to "luxury items", while the Egyptian supplies were of domestic and military applications, providing cloth, sewing materials and even construction materials for the needs of the Ottomans army and Navy. The existence of stable economic relations ensured relative predictability in the political sphere. The article is based on the materials from the Egyptian city archives and for the first time introduces terms of textile weight measures used in the Egypt of that time.

Keywords: Syria, Egypt, sea and river ports, Ottoman Empire, textile, textile trade.

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы торгово-экономического взаимодействия между Египтом, Сирией и провинциями Османской империи в XVIII в. Отношения характеризовались крупномасштабными для того периода поставками готовой текстильной продукции и сырья. При этом отмечается, что со стороны Сирии в Египет поступали, в основном, товары бытового назначения и те, которые относились к "предметам роскоши". В то же время египетские поставки носили бытовое и даже военное применение, обеспечивая сукном, пошивочными материалами и стройматериалами нужды армии и флота Османской империи. Существование стабильных экономических связей гарантировало относительную предсказуемость в политических отношениях.

Статья основана на египетских архивных материалах, в ней впервые на русском языке вводятся термины мер и веса для торговли текстилем, используемые в арабском языке того времени.

Ключевые слова:

Торговля, Сирия, Египет, морские и речные порты, Османская империя, текстиль, торговля текстилем.

Говоря о сирийско-египетских экономических связях, следует иметь в виду, что торговля между этими субъектами Османской империи никогда не выглядела порождением османского периода. Она возникла еще в древние времена и продолжалась на протяжении многих столетий, мало меняя свой характер. Торговля между египетскими и сирийскими территориями осуществлялась по двум главным маршрутам. Первый из них являлся морским: Средиземное море связывало эти страны и служило для торгового обмена, сложившегося за многие века в ближневосточном регионе. Второй – сухопутный путь. Он проходил через малонаселенные пустынные районы, как Сирии, так и Египта. Движение по нему часто замедлялось из-за набегов кочевых племен, а также из-за природных бедствий, вызываемых засухой.

С началом османского периода приоритет в торговом взаимодействии отдавался морскому пути благодаря его дешевой стоимости, относительной легкости перемеще-

ния и его большей безопасностью. Очевидным преимуществом водного пути было также и то, что городские центры с их развитой промышленностью, торговыми складами и магазинами находились на морском побережье Сирии. В то же время египетские порты помимо крупных морских гаваней, таких как, например, Александрия, находились на нильском побережье и размещались в глубине территории Египта, позволяя в довольно короткие сроки транспортировать товары из внутренних отдаленных египетских районов на север ближе к морским гаваням.

Продолжая характеристику египетских морских портов, через которые торговля с Сирией велась наиболее активно, следует выделить город-порт Думьят. Он выступал в качестве перевалочного пункта для товаров, пришедших по реке и перегружаемых затем на корабли морского класса. Кроме Думьята такими же перевалочными портами являлись Брулус и Рашид. К ним вел так-

же и сухопутный торговый путь, который известен, как "Дарб Рашид". Вышеназванные порты могли считаться, еще и огромными "складами для товаров экспорта в сирийские провинции и Малую Азию и в то же время хранилищем для товаров, полученных из этих стран". [15, с. 264,265].

Давая более детальную характеристику портам Сирии, через которые осуществлялся торговый обмен, следует упомянуть самый южный город–порт Яффо. Самым северным портом был Бабас. Между ними находилась целая портовая сеть, представленная портом Акрой, Хайфой, Тиром, Сидоном, Бейрутом, Триполи, Латакией и Антакией [10, с. 248]. Эти порты имели свою специализацию грузов, что выражалось в предпочтении приема судов определенного коммерческого профиля. Каждый порт предоставлял средства для разгрузки судов, следил за обеспечением их безопасности, оберегая как от сильных ветров, так и от пиратских атак. Городские власти старались оказывать помощь при возникновении противоречий между администрацией портов и торговцами. Порт Триполи считался самым мощным и хорошо организованным. В цитадели располагалось семь башен для защиты города от неприятеля. Кроме того, Триполи считался ключевым центром экономики близлежащего региона. Территории вокруг города были богатыми и плодородными, его рынок всегда был насыщен зерном, оливками и фруктами. В нем также активно велась торговля мылом и шелком. Еще одним фактором, обусловившим возвышение Триполи в торговых отношениях с Египтом, было то, что от него начинался сухопутный маршрут через равнину Акр в направлении городов Хомс, Хама, Алеппо и Дамаск. Туда постоянно доставлялись товары. Далее они направлялись из Дамаска в Хиджаз. Месопотамия была связана торговым путем с Алеппо, и соответственно, с Триполи, так как этот порт существовал задолго до Александрии. [10, с. 248–260].

В период раннего Средневековья порты Сирии подверглись разрушениям во время крестовых походов. Затем их роль и значение менялись, что было результатом войн и общей политической линии, проводимой айюбидами, а затем мамлюками. Установление османского правления над территориями Восточного Средиземноморья на раннем этапе (XVI в.) существенно не повлияло на развитие портовых комплексов. Они по-прежнему находились в состоянии стагнации.

Внимание портам уделил назначенный султаном Селимом Первым правитель Центрального и Южного Ливана Фахр ад-Дин (1635 – 1572 / 1044 – 980). Он начал восстановление портового хозяйства городов, лежащих на побережье Ливана, а также попытался укрепить и расширить морскую торговлю. Однако после его смерти жизнь портов опять пришла в упадок [12, с. 255–257].

В связи с этим торговцы–египтяне старались развивать торговлю по суше. Начало торгового пути находилось в Каире, и далее он шел по суше до Газы и Хан-Юниса, а оттуда сливался с путем, который проходил через Сирию с юга на север и соединял ее города друг с другом. Эта дорога начиналась в Дамаске и имела продолжение в нескольких направлениях – до Хомса, Хамы и Алеппо, или в противоположном направлении до долины Бекаа, Баальбека.

Египетский экспорт в Левант* по сухопутной дороге включал те же самые товары, которые Египет поставлял в Сирию и центральные районы Османской империи через порт Думьят, а именно рис, кожа, текстиль, хна, кофе, ячмень, чечевица и рабы.

* Левант – общее название для территорий Восточного Средиземноморья. В более узком смысле под этим топонимом понимались современная Сирия, Палестина, Ливан.

Дорога была поделена на шестьдесят шесть отрезков. Ее довели до самого дворца Топкапы, где тогда находилось казначейство. Импорт из Сирии в Египет в то время включал шелк, кунжут, хлопок, марену* и др. [9, с.84 –286].

* Марена – растение дающее вещества, используемые для нанесения краски.

Помимо продуктов питания, специй и фруктов, которыми обменивались оба региона (Сирия и Египет), текстиль и сырье сыграли также свою важную роль. Текстиль, произведенный в Каире и экспортируемый из Египта в Сирию, например, льняные ткани, варьировался от 2000 до 3000 тюков в год. Один тюк вмещал в себя от 100 до 200 льняных изделий общей стоимостью 56 220 000 пара* [14, с. 100,101].

* Пара – серебряная монета Османской империи, введенная в обращение 1623 г.

Во многих египетских городах росло производство текстиля, и оно было ориентировано на сирийский рынок. Некоторые из мастерских были специально созданы для работы на экспорт. Известно, что ткани, которые были изготовлены в Танте особенно "карка"* , а также льняные ткани с разноцветными шелковыми краями, которые производились небольшими фабриками в Думьяте, пользовались большим спросом в Сирии. Они затем шли на производство шалей и тюбанов. Производственные цеха и мастерские в вышеназванных городах, а также в Мит-Гамре и Бильбейсе имели мощных конкурентов в виде городов–мастерских Верхнего Египта.

* Карка – турецкое слово, используемое для обозначения определенного вида ткани из льна.

Ткани, произведенные на фабриках Асьюта и Манфалута, высоко котировались на зарубежных европейских и сирийском рынках. В дополнение к синим и белым полосатым отрезам ткани, которые Египет вывозил на экс–

порт в Сирию, туда же направлялся текстиль, используемый для упаковки. Он назывался "брезент". Центр производства "брезента" находился в Файюме. Позднее его производство было налажено в массовом масштабе, и он поставлялся не только в Сирию, но и в Европу [16, с. 59].

Из документов городских египетских, использованных при написании данного материала, видно, что экспорт египетских тканей в Левант был организован очень эффективно. Об этом говорится в одной из записей суда Думьета под номером 187 от 1129 г. Хиджры (1717 г.). В документе сообщается о тридцати договорах на поставку кораблями египетского текстиля в Сирию. В следующем документе из заседаний суда этого города (№ 195–196–197) от 1134 Хиджры (1721–1722 гг.), говорится о двадцати шести контрактах между торговцами и владельцами судов об отправке на них египетского текстиля в сирийские города. По объему товаров и тканей, вывезенных купцами в Левант можно судить о спросе и высоком качестве египетских тканей [11, с. 264].

В отличие от изготовленных тканей, Египет экспортировал много сырьевых материалов для текстильной промышленности, а также шафран, который использовался для окрашивания тканей. Он экспортировал в Сирию 500 кантаров ежегодно общей стоимостью 675 000 пара. Египет также поставлял в Сирию краситель-индиго. Объем этого красителя составлял до 500 центнеров в год (1.800.000) пара.

В то же самое время Египет импортировал из Сирийского вилайета* большое количество сырья для текстильной промышленности, такого как (шелк, хлопок и красящие материалы). Объемы хлопка, экспортируемого сирийцами в Египет, составляли от 2000 до 3000 тюков общей стоимостью (14.875.000) пара [1, с. 245].

* Вилайет - основная административно-территориальная единица Османской империи.

Шелковое производство в Сирии имело свою специфику в зависимости от региона. Главным отличием, выделявшим один вид шелка от другого, был цвет и качество нитей. Многообразие шелковых тканей формировалось с давних пор. Например, шелк Триполи хорошо сбывался в Египте, потому что его нити отличались прочностью и эластичностью. Кроме того, вес этого шелка по сравнению с другими видами был легче. Производители предпочитали этот тип шелка, если планировалось нанесение вышивки золотыми и серебряными нитями в виде ярких узоров. Шёлк из района Шуф считался едва ли не самым популярным видом. Он, как правило, окрашивался желтым цветом, и использовался при изготовлении бархата. Бейрутский шелк также направлялся в Египет. Он был окрашен в желтый и белый цвета, его использовали при изготовлении штор и постельного белья. Шелк из городов Сайда, Тир и Латакия был белого цвета. Египет им-

портировал из этих районов ежегодно шелковых тканей на сумму 46931400 пара. Из долины Бекаа на берега Нила поступали красители, которые использовались для окрашивания текстильных изделий: индиго, танин и ма-рена. Количество, поставляемое в Египет, формировалось в соответствии со спросом на него. [2, с.33,157,164,165]

Наряду с нитями и красителями, сирийцы экспортировали в Египет готовые материалы, например, шелковые ткани, сделанные в Дамаске. В рассматриваемый период известностью пользовался сорт, который назывался "кутний". Объем экспорта этих тканей в финансовом выражении составлял 680000 пара. Египет импортировал из Сирии как шелковые, так и хлопковые ткани двух сортов. Первый назывался "илджа шами"* , а второй – "илджа хинди"* , общая стоимость импорта которых составила 8750000 пара.

* Илджа - турецкое слово, означавшее окрашенную в разные цвета вещь.

Обычно это был разноцветный шелк, который производился в Анатолии и Сирии.

Илджа шами - сирийский разноцветный.

** Илджа хинди - разноцветный шелк из Индии.

Ткани, сделанные из хлопка, назывались "етек"* . В Египет поставлялось 1000 бала** , этих тканей. Общая стоимость составляла 17600000 пара. Как было записано в регистрационных записях, объем импорта Египта из сирийского вилайета составил 210543600 пара. Экспорт аналогичной продукции из Египта в Сирию составил 131349000 пара [7, с. 123].

* Етек - турецкое слово, которое можно перевести как "юбка".

** Бала- мешок, сделанный из ткани.

Присоединение Египта к Османской империи привело к установлению с ним прочных торговых отношений. Благоприятные торговые связи отличались стабильностью на протяжении всего XVIII в.

Река Нил – мощнейшая водная артерия – являлась наиболее простым и удобным способом транспортировки египетской готовой продукции на экспорт. Александрия была главным портом для торговли с Европой, Турцией и Севером Африки. Александрия с давних пор была связана с Нилом через, так называемый, канал Фува, который действовал до конца XV в. Когда деятельность этого канала была нарушена, порт Рашид принял на себя эту роль. Из-за малых глубин этого порта крупные суда, прибывавшие издалека, не могли войти в его гавань. Следует отметить, что на пути из южных районов Египта к портам в северной части были созданы промежуточные склады, в частности, в городе-порте Розетте на Ниле, что частично решало проблему транспортировки и хранения товаров. Власти заботились об установлении контроля за потоком товаров, поэтому на суда, стоявшие в порту, например в Рашиде, направлялись клерки, регистрировавшие виды товаров и их объем, а также владельцев [3, с. 73].

Важным в контексте разговора о товарах, их транспортировке и хранении представляется вопрос о весовых характеристиках, таре и упаковке товара. Конечно, речь идет о мешках и тюках, в которые помещался текстиль. Объем и вес товаров служили главными критериями при названиях, даваемых разным видам упаковки. Изученные для данного исследования документы свидетельствуют, что использовалось несколько видов упаковочной тары. Для транспортировки тканей, в частности, применялись тюки, сделанные из веревок, сплетенных определенным образом, в виде огромных сеток, которые назывались "фарда". В "фарде" помещались ткани, которые имели общий вес в 325 ратлей*.

* Ратл - мера веса равная 144 дирхемам, или 449, 28 г.

В аналогичных "фарде" также сплетенных тюках большого размера под названием "бала" хранился вес текстиля равный 1100 ратлей. "Шадада" напоминал "бала" и вмещал в себя примерно такой же вес, как и "бала". Иногда имя владельца товара ставили прямо на тук с тканью. Известно, что на одном австрийском корабле, направлявшемся в Тунис, на тюках с текстилем было проставлено имя владельца товара "Дауд ал-Ашшар" [4, с. 80 – 81].

Что касается сырья и материалов, прошедших первичную обработку, в частности льна и его производных (пакля, веревки и т.п.), то их помещали в мешки из дерюги*, которые в зависимости от способа их использования отличались друг от друга.

* Хайш- в переводе с арабского языка означает мешковину, дерюгу, палаточную ткань.

На Ближнем Востоке в ходу было несколько разновидностей этого вида упаковки: "фасла", "турия", "дарбия". Они отличались объемом. Как правило, в них транспортировали льняные изделия первичной обработки. Некоторые мешки могли вмещать в себя около четырех кантаров* льна, другие – девять кантаров.

* Кантар- мера веса, равная 36 окка или 44, 928 кг. Следует учесть, что в разных странах и в разные времена вес кантра мог колебаться от 44 до 320кг.

Известны мешки такого большого размера, что в них помещалось до двадцать одного кантара. Таможенные службы, зная размеры и типы упаковки без большого труда высчитывали общий объем партии товаров, и это облегчало их работу.

Освещая вопрос о кораблях, на которых перевозились товары, нужно непременно сказать, что в тот период для коммерческих перевозок активно использовались греческие и турецкие корабли. Однако уже в середине XVIII в. корабли западноевропейского типа стали вытеснять местные и турецкие суда. Это было вполне естественно, поскольку корабли европейцев имели большее водоизмещение и более сложное строение парусов, что придавало

им лучшие мореходные качества, в том числе маневренность и скорость [8, с. 22].

Говоря о специфике торговых сделок, можно заметить, что османские власти выражали заинтересованность во всем, что было нужно военно-морскому ведомству Порты. В их число, согласно документам, входили текстиль для производства парусов, нитки и веревки, производные от первичной обработки льна, например, пакля и другие. Существовали даже специальные задания для отдельных регионов по ежегодной отправке в столицу Османской империи соответствующих объемов тканей. Несколько деревень провинции ал-Гарбия (в частности Набару и Дрин) должны были выполнить задачи по изготовлению ткани и ее отправке в столицу империи. Каждый отрез этой ткани должен был составлять тридцать семь локтей в длину. Такие параметры свидетельствуют о намерении использовать полученный материал для изготовления парусов для османского флота [17, с. 238 – 243]. Данные из материалов суда города Александрии в виде нескольких соответствующих записей отражают наличие поставок большого количества ткани для парусов меньшего размера, чем упомянутые выше из Египта в Стамбул [4, с. 92].

Продолжая разговор о задачах, связанных с военной промышленностью, следует отметить, что Стамбул импортировал из Египта большое количество льняной пакли*, верёвок и другого материала использовавшегося в строительстве кораблей.

* Пакля представляет собой грубое волокно, являющееся отходом от первичной обработки льна и других лубяных культур. В старину паклей заделывали щели в деревянных кораблях, обеспечивая их водонепроницаемость. Поэтому пакля считалась важным продуктом для военной отрасли.

Документы, включавшие перечень экспортируемых материалов из Египта в Стамбул, позволяют получить представление о приоритетных товарах и их закупках, исходя из того, что это делалось для укрепления военно-экономической мощи.

Каждый год Османская империя в больших количествах импортировала из Египта текстиль и другие материалы. Если по каким-либо причинам Египет не мог выполнить необходимую Порте экспортную поставку, то, фактически, поставками следующего периода он компенсировал эти потери. Сказанное о больших, можно сказать стратегических объемах направляемых из Египта товаров, хорошо иллюстрируется в прилагаемой табл. 1.

Как видно из таблицы, объем экспортных поставок имел тенденцию к постоянному росту. Есть большая доля вероятности полагать, хотя открыто об этом не говорилось, что те виды тканей, которые приведены в таблице, использовались для производства военной формы для османских военнослужащих.

Таблица 1.

Год Экспорты	1029 Хиджры	1034 Хиджры	1047 Хиджры	1189 Хиджры	1191 Хиджры	1201 Хиджры
Пакля	55185 ратлей	65754 ратлей	80525 ратлей	107321 ратлей	188600 ратлей	204920 ратлей
Испаулу	1024 ратлей	3145 ратлей	-	5000 ратлей	-	17600 ратлей
Ткань	5461 ратлей	6448 ратлей	-	-	-	-
Трос для буксировки (едек)	-	-	-	4838 ратлей	7380 ратлей	-
Верёвка (дубара)	-	-	-	-	8200 ратлей	52800 ратлей

В этой связи следует упомянуть, что в Османской империи был создан, "административный орган", который отвечал за подготовку и обеспечение всем, что требовалось для нужд военного флота империи, а именно паклей, нитками и верёвкой, и проверять их качество до отправки на предприятия и в мастерские.

Кроме этого Османская столица импортировала из Египта большое количество льна от 10000 до 12000 кантаров ежегодно, что составляет сумму 150000000 пара. Поставки льна шли и в расположенные поблизости от Стамбула города на дальнейшую переработку [13, с. 31].

Торговля не носила односторонний характер. Египет, в свою очередь, также импортировал из Турции текстиль в больших объемах. Из Стамбула поступали ковры, сатин из Хивы, хлопковые ткани из Бурсы, платки из Анкары, абайи* и сукно из Салоник.

* Абайа - длинное платье с рукавами.

Среди экспортных статей турецкой торговли с Египтом можно указать шерсть, которая направлялась из Стамбула, шёлк из Бурсы. Красители – марена, чернильный орех, дёготь и шафран поставлялись из различных провинций.

Найти полную статистику, отражающую объем экспортных поставок текстиля и других материалов из Египта в турецкие области в Европе и Азии, а также получить данные по импорту в Египет турецких товаров и материалов, крайне сложно. Тем не менее, известно, что общий объем торговли Египта с этим регионом в период с 1776 г. по 1781 г. составлял 14993166 франков, что равно 254883822 пара (исходя из среднегодовых данных). В то же время Египет импортировал товары, на сумму 9737564 франков, что равно 165878588 пара. Объем торговли с Европой был в два с лишним раза меньше. Таким образом, не вызывает сомнений, что торговля с Сирией и центром Османской империи была очень важна и выгодна для Египта [13, с. 335 – 344].

Торговый обмен между сирийскими районами Османской империи и Египтом, как представляется, создавал на протяжении довольно длительного времени атмосферу предсказуемости и взаимного интереса, что способствовало более успешному решению различных спорных вопросов между этими двумя центрами влияния на Ближнем Востоке. Торговля, в принципе, сдерживала рост контрадикций и недоверия между властями Порты и Египта, создавая условия для компромиссов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Архив суда города Думьят: Запись 187, файл 316, с. 245, (1 месяца Раджаб 1129 Хиджры) (11 июня 1717).
2. Архив суда города Думьят : Запись 187, статьи 33, 157, 164, 165.
3. Суд города Розетта: Запись 13, файл 314, с. 73, (от четверга 7 Зу ль-Хиджа 991 Хиджры) (22 декабря 1583) .
4. Суд города Александрия: Запись 70, файл 140, с. 80 –81, (25 месяца Раджаб 1116 Хиджры) (23 ноября 1704).
5. Суд Военно-полевой: Запись 24, файла 306, стр. 191, (7 месяца Зу ль-Хиджа 1015 Хиджры) (29 мая 1602 м).
6. Суд района Була?к: Запись 29, файл 384, стр. 93, (5 месяца Мухаррам 1023 Хиджры) (15 февраля 1614 м) .
7. Ад-Димашки, Мустафа ибн Ахмад ибн Мухаммад ибн Салама ибн Мухаммад ибн Али ибн Салах ад-Думьяти. Мауаних ал-унс бирихлати ила уади ал-Кудс. Дар ал-кутуб ал-мисрийа. Каир. Микрофильм рукописи 46254 (раздел "География" 553), 123 листа. (Услады радостью в путешествии в Иерусалим).
8. Аноним. Рихлат мин Миср ила Стамбул ан тарик аш-Шам. Рукопись фи дар ал-кутуб ал-мисрийа. (Египетская Национальная библиотека и архив), Каир, шифр микрофильма 45886, (география 755). (Путешествие из Египта в Стамбул через Сирию).

9. Ал-Макризи, Таки ад-Дин Абу-л-Аббас Ахмад ибн Али. Ал-Мауаиз уа-л-иатибар фи зикр ал-хитат уа-ал-асар. Ал-Хайат ал-мисрийа ал-амма ли-л-китаб. Каир.: ч 4. – 832с. (Книга поучений и назидания в рассказе о кварталах и памятниках).
10. Ас-Саббаг, Лайла. Ал-Джалият ал-урубийа фи билад аш-Шам фи-л-ахд ал-османи фи-л-карнай XVI уа XVII. Муассасат ар-Рисала. Бейрут, 1989. ч 1. – 556с. (Европейские землячества в Сирии в Османский период в XVI и XVII вв.).
11. Де Нерваль, Жерар. Путешествие на Восток. Москва: Издательство: Наука. 1986. – 481с.
12. Курд Али, Мухаммад: Хитат аш-Шам. Ал-Матбаа ал-хадиса. Дамаск. Ч. 2, 1925; – 310с. (История Сирии).
13. Раймон, Андре. Ал-харафиуна уа-т-туджар фи-л-Кахира. Перевод с французского яз.: Насер Ахмед Ибрагим и Пэтси Джамаль ад-Дин. Высший совет по культуре. Каир, 2005, Ч 1. – 602 с. (Ремесленники и торговцы в Каире в восемнадцатом веке).
14. Рамзи, Мухаммад. Ал-Камус ал-джуграфий ли-л-билад ал-мисрийа мин ахд кудамаа ал-мисрийин ила санат 1945. Ал-Хайат ал-мисрийа ал-амма ли-л-китаб. Каир: 1993. Словарь 2, ч.1. – 195с. (Египетский географический словарь страны от эпохи древних египтян до 1945 года).
15. Сулейман, Абд ал- Хамид. Тарих ал-мауани ал-мисрийа фи-л-аср ал-османи. Силсилат тарих ал-мисрийин. № 89. Ал-Хайат ал-мисрийа ал-амма ли-л-китаб. Каир, 1995. – 468с. (История египетских портов в Османский период). Серия: История египтян (89), Генеральная египетская книжная организация. Каир, 1995.
16. Ханафи, Сахар Али, Ал-Алакат ат-тиджарийа байна Миср уа билад аш-Шам ал-кубра., Ал-Хайат ал-мисрийа ал-амма ли-л-китаб. Каир, 2000. – 315с. (Торговые отношения между Египтом и Сирией).
17. Шаброль, Г. Де. Дираса фи адат уа такалидсуккан Миср ал-мухаддисин . Маусуат уасф Миср. Исследование о нравах и традициях жителей Египта. Энциклопедия описаний Египта. Переводе Зухайр аш-Шайиб, Генеральная Египетская Книжная Организация, Каир, 2002, ч. 1.– 400с.

© Эльсаадани Абдалла Фахим Абдалла, (Fahem.abdallah@yahoo.com), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,



САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ