ВІСНИК

ЛУГАНСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

№ 23 (210) ГРУДЕНЬ

2010

2010 грудень № 23 (210)

ВІСНИК
ЛУГАНСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

ІСТОРИЧНІ НАУКИ

Заснований у лютому 1997 року (27)
Свідоцтво про реєстрацію:
серія КВ № 14441-3412ПР,
видане Міністерством юстиції України 14.08.2008 р.

Збірник наукових праць внесено
до переліку наукових фахових видань України
(історичні науки)
Постанова президії ВАК України від 14.10.09 №1-05/4

Рекомендовано до друку на засіданні Вченої ради
Луганського національного університету
імені Тараса Шевченка
(протокол №5 від 24 грудня 2010 року)

Виходить двічі на місяць

Засновник і видавець –
Луганський національний університет імені Тараса Шевченка

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:
Головний редактор – доктор педагогічних наук, професор **Курило В. С.**
Заступники головного редактора –
доктор педагогічних наук, професор **Савченко С. В.**
Випускаючі редактори –
доктор історичних наук, професор **Бурьян М. С.,**
доктор медичних наук, професор **Виноградов О. А.,**
доктор філологічних наук, професор **Галич О. А.,**
доктор педагогічних наук, професор **Горошкіна О. М.,**
доктор сільськогосподарських наук, професор **Конопля М. І.,**
доктор філологічних наук, професор **Синельникова Л. М.,**
доктор педагогічних наук, професор **Харченко С. Я.**

Редакційна колегія серії «Історичні науки»:

Головний редактор – **Бурьян М. С.,** доктор історичних наук, професор
Заступник головного редактора – **Грицьких І. В.**, кандидат історичних наук, доцент
Відповідальний секретар – **Савенков В. В.,** кандидат історичних наук, доцент

Члени редакційної колегії:
Борисова О. В., доктор історичних наук, професор
Віднянський С. В., доктор історичних наук, професор
Гончар Б. М., доктор історичних наук, професор
Дьомін О. Б., доктор історичних наук, професор
Качараба С. П., доктор історичних наук, професор
Климов А. О., кандидат історичних наук, професор
Михальський І. С., доктор історичних наук, професор
Посохов С. И., доктор історичних наук, професор
Реєнт О. П., доктор історичних наук, професор
Рубель В. А., доктор історичних наук, професор
Савенкова І. Ю., кандидат історичних наук, доцент
Фісанов В. П., доктор історичних наук, професор
Хазанов А. М., доктор історичних наук, професор

РЕДАКЦІЙНІ ВИМОГИ до технічного оформлення статей

Редколегія “Вісника” приймає статті обсягом 4 – 5 сторінок через 1 інтервал, повністю підготовлених до друку. Статті подаються надрукованими на папері в одному примірнику з додатком диска. Набір тексту здійснюється у форматі Microsoft Word (*doc, *rtf) шрифтом № 12 (Times New Roman) на папері формату А-4; усі поля (верхнє, нижнє, праве й ліве) — 3,8 см; верхній колонтитул — 1,25 см, нижній — 3,2 см.

У верхньому колонтитулі зазначається: Вісник ЛНУ імені Тараса Шевченка № ** (***), 2010.

Інформація про УДК розташовується у верхньому лівому кутку без відступів (шрифт нежирний). Ініціали і прізвище автора вказуються в лівому верхньому кутку (через рядок від УДК) з відступом 1,5 см (відступ першого рядка), шрифт жирний. Назва статті друкується через рядок великими літерами (шрифт жирний).

Зміст статті викладається за планом: постановка проблеми в загальному вигляді та її зв’язок з важливими науковими чи практичними завданнями; аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких започатковано розв’язання цієї проблеми та на які спирається автор; виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується ця стаття; формулювання цілей статті (постановка завдання); виклад основного матеріалу дослідження з певним обґрунтуванням отриманих наукових результатів; висновки з цього дослідження й перспективи подальших розвідок у цьому напрямку. Усі перелічені елементи повинні бути стилістично представлені в тексті, але графічно виділяти їх не треба.

Посилання на цитовані джерела подаються в квадратних дужках після цитати. Перша цифра — номер джерела в списку літератури, який додається до статті, друга — номер сторінки, наприклад: [1, с. 21] або [1, с. 21; 2, с. 13–14]. Бібліографія і при необхідності примітки подаються в кінці статті після слова „Література” або після слів „Література і примітки” (без двокрапки) у порядку цитування й оформляються відповідно до загальноприйнятих бібліографічних вимог. Бібліографічні джерела подаються підряд, без відокремлення абзацем; ім’я автора праці (або перше слово її назви) виділяється жирним шрифтом.

Статтю заключають 3 анотації обсягом 3 – 4 рядків українською, російською та англійською мовами із зазначенням прізвища, ім’я та по-батькові автора, назви статті та ключовими словами (3 – 5 термінів).

Стаття повинна супроводжуватися рецензією провідного фахівця (доктора, професора).

На окремому аркуші подається довідка про автора (прізвище, ім’я, по батькові; місце роботи, посада, звання, учений ступінь; адреса навчального закладу, кафедри; домашня адреса; номери телефонів (службовий, домашній, мобільний).

© ДЗ «ЛНУ імені Тараса Шевченка», 2010

ЗМІСТ

ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ

1. **Волкова Є. С.** Співробітництво руху Мустафи Кемаля та Радянської Росії та міжнародні відносини на початку 20-х рр. XX ст. 6
2. **Гвоздинський С. Л.** Регіональна держава як форма компромісу між унітаризмом та федералізмом (іспанський досвід).....12
3. **Гончар Б. М., Гончар Ю. Б.** Війна США в Афганістані і адміністрація Б. Обами.....20
4. **Гребенюк В. С.** Військово-морське суперництво Великобританії та Франції в Індії та Північній Америці в 1756–1763 рр. та розширення Британської колоніальної імперії.....30
5. **Жуков А. В.** Британский план раздела Китая и Турции, 1898 г. 42
6. **Злоді З., Нагірний М. З.** Хорватське державне право як складова національної ідеї: територіальний аспект.....48
7. **Ладига О. І.** Проблема участі фінських військ у війні проти Радянського Союзу у період з 1942 по 1944 рр.....68
8. **Ласкавий Д. В.** Боротьба Великобританії за персько-месопотамську нафту, 1918−1928: підсумок.....80
9. **Набока А. В.** Политика США в Китае в 40-х годах XX века.....87
10. **Писаний Д. М.** Апологія рабства в надрах расизму: природничо-наукові, соціокультурні та культурно-історичні концепції кінця XVIII – середини XIX ст. 95
11. **Русаков К. А., Козлов Р. С.** Дипломатическое развязывание Крымской войны. Миссия князя А. С. Меншикова в Константинополь.....108
12. **Савенков В. В.** Першопрохідці другої (східної) Британської імперії. Томас Вегхорн (1800–1850)……118
13. **Сверчкова Н. А.** Становление финансовой системы США после Войны за независимость, 1783–1795 гг. 134
14. **Седнев С. С.** Г. Дж. Пальмерстон и англо-русский инцидент со шхуной "Виксен", 1836–1837 гг. 143
15. **Фоміна О. В.** "Ідея імперії" та інтелектуальна еліта Великобританії: Редьярд Кіплінг, 1865−1936 рр.....151
16. **Харьковский Р. Г.** Происхождение египетской политики Франции и ее результаты к 1831 г. 156
17. **Ширяєв М. В.** "Афганська проблема" в англо-російських відносинах напередодні Першої світової війни (1911–1913 рр.)....164

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

18. **Байкєніч Д. В.** Українські переселенці з Польщі на території Ворошиловградської області в 1944–1945 рр.: планування, кількість і географія розселення 170

19. **Бернацький М. П.** Участь робітників УРСР у виборних органах влади у 70-і рр. ХХ ст. 178
20. **Бодрухина І. М.** Зміни в соціально-побутових умовах життя шахтарів Ворошиловградської області після ХХ з'їзду партії...184
21. **Гаухман М. В.** Концепція "національних проектів" у дослідженні національної політики на Правобережній Україні (1905-1914 рр.).....190
22. **Гогохія Н. Т.** Символічний простір тоталітарних масових свят (на прикладі святкування 1-го травня в Радянській Україні у 1929–1939 рр.).....202
23. **Гречишкіна О. С.** Політичне виховання у позашкільній роботі піонерської організації УРСР у 1929–1939 рр. 210
24. **Заблоцька Н. В.** Політика радянської влади по відношенню до Російської Православної Церкви та віруючого населення УРСР початку 60-х рр. ХХ ст. 218
25. **Ізмайлова К. В.** Хатнє господарство шахтарських родин Донбасу у 1965–1985 рр. 228
26. **Комарницький Я. М.** Громадсько-політична діяльність Василя Мудрого на території повоєнної Німеччини (1945–1949).....234
27. **Маргулов А. Х.** Ассирійський лінгвоцид – українські реалії 20-30-х років ХХ століття.....246
28. **Місько В. В.** Становище українських політичних в'язнів у польських в'язницях упродовж 1919–1926 рр. 252

ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛОЗНАВСТВО

29. **Грицьких Д. В.** Імперія Цин у зовнішній політиці Великої Британії 1830–1842 рр.: історіографія проблеми.....264
30. **Климов А. О., Краснікова О. В.** Значущість повідомлень вчених Арабського халіфату IX–X ст. в системі інформації історичних джерел про економічні взаємини Київської Русі з Хозарським каганатом.....274
31. **Ладига Л. І.** Сучасна українська історіографія судочинства серед національних меншин за часів політики коренізації (20–30-і рр. ХХ ст.) 282
32. **Радченко Н. М.** Джерела з історії музейної справи Луганщини, 1835 р. – початок ХХ ст. 288
33. **Савенкова И. Ю.** Памфлет Дж. С. Бекингема "Пояснительный отчет о плане и цели лекций мистера Бекингема о восточном мире" (1830) как источник по истории борьбы в британском обществе вокруг монопольного статуса Ост-Индской компании.....295
34. **Тарасенко Н. А.** Изучение проблемы древнеегипетских терминов "вечности" "*нехех*" и "*джет*" в конце ХХ – начале ХХI вв. 311

35. **Шестопалець Д. В.** Біля витоків ісламо-християнської полеміки: пророк Мухаммад та делегація Наджрану.....327

РЕЦЕНЗІЇ

36. **Бурьян М. С., Савенков В. В.** О. П. Машевський. Проблема Чорноморських проток у міжнародних відносинах (1870 р. – початок 1920-х рр.). – К.: "Аквілон-Плюс", 2010. – 792 с. 338

ХРОНІКА НАУКОВОГО ЖИТТЯ

37. **Ласкавый Д. В.** Международные отношения в Азиатско-Тихоокеанском регионе и территориальные споры (по материалам "круглого стола").....340

38. **Стецюк Н. М.** Становище українського населення в Польщі після акції "Вісла" 342

Відомості про авторів.....352

УДК 94 (420) : 929 Вегхорн

В. В. Савенков

ПЕРШОПРОХІДЦІ ДРУГОЇ (СХІДНОЇ) БРИТАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ. ТОМАС ВЕГХОРН (1800–1850)

Томас Флетчер Вегхорн

Дзвоники дзеленчать чудово, і лейтенант Вегхорн заклопотано вбігає та вибігає з подвір'я готелю. Лише вчора вранці він залишив Бомбей, у вівторок його бачили на Червоному морі, сьогодні опівдні він обідав у Ріджент-парку, і, оскільки минуло вже близько двох хвилин з того моменту, як я його бачив, я не маю сумнівів у тому, що він зараз вже в Олександрії, або на Мальті, або і там, і там... Якщо яка-небудь людина й може знаходитись у двох місцях одночасно... то це Вегхорн.

(У. М. Теккерей, "Нотатки про подорож від Корнхілла до Великого Каїра")

Комплекс проблем, пов'язаних зі створенням та розбудовою Британської імперії, залишається одним з найбільш дискусійних аспектів історії міжнародних відносин. Це не є дивним, адже на сьогодні Співдружність націй, у яку протягом минулого століття поступово еволюціонувала згадана імперія, продовжує залишатись найстарішим та найкрупнішим міждержавним об'єднанням, спираючись на яке, Великобританія досить вільно почуває себе у межах Євросоюзу. Як це не парадоксально, але більшу частину теперішньої Співдружності складають країни та території, населення яких, як вважалося, свого часу було підкорено імперським інтересам Лондона, і які під час розпаду Британської імперії не тільки не виявили жодних ознак ворожості до колишніх володарів, але й з готовністю ввійшли до складу цієї начебто суто формальної організації (більш того, нещодавно за власним бажанням до Співдружності приєднались як майже не британський Камерун, так і зовсім не британські Мозамбік та Руанда. – *В.С.*).

Згаданий парадокс, як уявляється, не в останню чергу є наслідком дуже гнучкої політики Уайтхолла, представники якого в різних регіонах Земної кулі діяли не за шаблоном, а враховуючи місцеві умови та обираючи, в залежності від них, оптимальні форми та методи експансії. Отже, саме їм, "людям на місцях", належить чи не головна заслуга у

тому, що зараз у британському постколоніальному світі панують, здебільшого, не ворожнеча та відчуження, а співпраця та взаємодія.

З огляду на можливість використання згаданого історичного досвіду в процесі поглиблення різних векторів інтеграції України до світового співтовариства, вельми актуальним є ретельне вивчення маловідомих аспектів створення саме так званої другої (східної) Британської імперії. Цей термін є досить поширеним у англомовній історіографії та використовується для позначення країн та територій у Азії та Африці, які потрапили під контроль Великобританії після втрати нею 13-ти Північноамериканських колоній [1]. Серед найбільш видатних діячів, що допомогли свого часу відновити міжнародний престиж Лондона, найчастіше згадують Р. Клайва, У. Гастінгса, С. Родса, Дж. Керзона та багатьох інших, чиї імена безпосередньо ототожнюються зі створенням могутньої Британської імперії на Сході, перлиною якої, безперечно, була Індія. Як наслідок, їх діяльності присвячено безліч різноманітних праць, які належать перу історикам різних націй.

Набагато меншу увагу дослідників привертають особи, внесок яких у створення величезної імперської будівлі за їх життя був непомітним, які нерідко закінчували свої дні у злиднях та забутті. Ці люди на батьківщині були позбавлені блискучих перспектив, адже не мали ані аристократичного походження, ані корисних зв'язків, ані значного багатства – відставні військові, моряки, молодші сини збіднілих дворян, розорені торгівці та промисловці – всі вони прагнули знайти щастя за океаном, у далеких країнах Сходу, про казкові багатства яких у Британії кожен знав з дитинства. Без їхніх наполегливих багаторічних зусиль, їх відкриттів, усе значення яких, у кращому випадку, усвідомлювали лише наступні покоління, Британська імперія навряд чи набула б таких розмірів та ступеня внутрішньої інтеграції. Одним з таких людей був Томас Вегхорн (1800–1850), який зробив значний внесок у розвиток імперської системи комунікацій, ставши одним із засновників регулярного сполучення між Британією та Індією новим, більш швидким та зручним маршрутом – через територію Єгипту.

В історіографії Вегхорн відомий, насамперед, своїми заслугами у справі розвитку міжнародного поштового сполучення. Саме тому більшість дослідників, переважно – представників англо-американської історіографії, які в своїх роботах розглядають історію розбудови транс-єгипетських комунікацій за Нового часу, неодмінно (хоча і побіжно. – *В.С.*) згадують його, як людину, що власними зусиллями вперше спромоглася встановити цим маршрутом регулярний рух пошти та пасажирів [2]. Цією ж обставиною пояснюється інтерес до його персони з боку фахівців з історії поштового сполучення та філателістів-колекціонерів, для яких марки 30–40-х рр. XIX ст. зі штемпелем "Care of Mr. Waghorn" становлять неабияку цінність [3]. Серед праць такого роду необхідно виділити невеличку за об'ємом книгу британського дослідника, колишнього президента Королівського філателістичного

товариства Дж. К. Сайдботтома (1880–1954) "Сухопутна пошта", у якій майже по годинах реконструйовано процес становлення нової лінії поштових комунікацій, зі вказуванням поштових розцінок, графіків та основних пунктів передачі кореспонденції, і т. ін. [4]. У схожому аспекті діяльність Вегхорна розглядають автори нечисленних присвячених йому біографічних нарисів [5]. Що ж стосується української історіографії, то вітчизняні фахівці, нажаль, не приділили уваги діяльності Т. Вегхорна, хоча в цілому останнім часом спостерігається пожвавлення інтересу до історичних постатей архітекторів Британської імперії – варто згадати, насамперед, праці М. С. Бурьяна, І. Ю. Савенкової, О. В. Фоміної [6]. Як бачимо, історики різних країн практично не піддавали спеціальному аналізу внесок у розбудову другої Британської імперії Т. Вегхорна, який доклав чимало зусиль для того, щоб не тільки власноруч встановити новий, більш короткий та зручний шлях сполучення зі Сходом, але й привернути до проблеми розвитку цього шляху увагу правлячих кіл своєї країни. Вилучення цієї "білої плями" у британській імперській історії й має на меті подана стаття.

З самого початку життя Томаса Флетчера Вегхорна було пов'язане з морем. Народився він 20 січня 1800 р. у розташуванні військово-морської бази у Чатемі (графство Кент). Його батько, ім'я якого було теж Томас, займався постачанням м'яса на судна флоту Його Величності. 12-річним хлопчиком батько віддав його на службу до Королівського ВМФ. Суворі будні військового моряка дозволили Вегхорну розвинути у собі особисті якості, які він зберіг до кінця життя: хоробрість, енергійність, наполегливість у досягненні мети. Він успішно навчався, і вже у 17 років витримав екзамен на лейтенантський чин. Однак одягти новий мундир йому не довелося – ще до завершення терміну вислуги, необхідного для підвищення у чині, Томаса було звільнено з флоту, який масово скорочувався після Наполеонівських воєн. Прослуживши два роки третім помічником на фритрейдерському торговельному судні, він осів у Калькутті, де влаштувався лоцманом на флот Ост-Індської компанії (ОІК). Йому також довелось взяти участь у першій англо-бірманській війні (1823–1826) – він командував дивізіоном канонерок, взяв участь у п'яти боях та отримав важке поранення.

Вперше інтерес до проблеми пришвидшення англо-індійського сполучення Вегхорн проявив, за його власним визнанням, ще у листопаді 1825 р., коли до Калькутти після невдалої спроби розв'язати згадану проблему традиційним для англійців маршрутом навколо Африки прибув пароплав "Ентерпрайз" [7, с.208–209; 8]. Проводячи "Ентерпрайз" гирлом р. Хуглі до Калькутти, Томас був вражений можливостями нового транспортного засобу та вирішив присвятити себе справі розвитку пароплавного сполучення між Великобританією та країнами Сходу.

Цьому рішенню значною мірою сприяв також приз у 20 тис. рупій (приблизно 5 тис. ф. ст.), запропонований калькуттським "Паровим

комітетом" капітану того судна, яке двічі зможе подолати відстань з Англії до Калькутти за 70 діб. Варто зазначити, що "Парові комітети" на кшталт калькуттського були утворені також у столицях інших двох індійських губернаторств – Мадрасі та Бомбеї, та складались з англійських купців – ентузіастів пришвидшення сполучення з батьківщиною. Багато в чому залежачи у своїй підприємницькій діяльності від метрополії, ці "англо-індійці" прагнули підтримувати з нею більш тісний зв'язок через прискорення доставки поштових повідомлень та пасажирських перевезень. Дійсно, за умов, коли новини про коливання курсів акцій, ціни, попит та пропозицію на британських ринках доходили до Індії, у кращому випадку, через три з половиною місяці, "англо-індійцям" досить важко було співвідносити власну ділову діяльність з бурхливими перипетіями розвитку економіки Туманного Альбіону першої третини XIX ст.

Швидко розробивши проект щомісячного англо-індійського пароплавно-поштового сполучення маршрутом навколо мису Доброї надії, Вегхорн, узявши на службі відпустку, протягом 1827–1830 рр. курсував між Великобританією та Індією, намагаючись забезпечити собі підтримку з боку уряду, керівництва ОІК та представників комерційних кіл [9, с.479, 486–487; 10]. Однак його зусилля були марними – у британському істеблішменті ще досить сильним було упередження проти таких експериментів, сформоване внаслідок невдалої спроби "Ентерпрайза".

Повернувшись у березні 1830 р. до Бомбея, Вегхорн виявив, що пріоритети "англо-індійців" у справі забезпечення швидкого сполучення з батьківщиною змінилися. Це сталося внаслідок успішного рейсу нового пароплаву "Х'ю Ліндсей", який, вирушивши маршрутом через Червоне море до Суеца, дозволив доставити індійську пошту до Лондона всього за 59 діб. Приголомшливий успіх "Х'ю Ліндсея" остаточно переконав Томаса у помилковості його проекту, й з цього моменту і до кінця життя він сконцентрував усі свої зусилля на розвитку більш короткого шляху через Єгипет, що отримав назву "сухопутного" маршруту.

Маючи певний досвід у здісненні швидкого транзиту цим маршрутом (у 1829 р., перевозячи депеші Ради директорів ОІК з Лондона до Бомбея, він встановив рекорд швидкості, подолавши відстань у 2762 милі до Суеца за 40,5 діб. – *В.С.*), Вегхорн зосередився саме на сухопутному відрізку нового шляху. За фінансової підтримки "Парового комітету" Калькутти у серпні 1830 р. він знову вирушив до Лондона, де намагався розв'язати низку проблем, що перешкоджали встановленню регулярного сполучення транс-єгипетським маршрутом, і серед яких головною була проблема забезпечення матеріальної підтримки. Томас розгорнув бурхливу діяльність, звертаючись по допомогу до депутатів парламенту, керівництва ОІК, чиновників Поштового міністерства, Форін-оффіса, Колоніал-оффіса, Казначейства та інших відомств.

Намагаючись привернути широку увагу до свого проекту з боку правлячих та ділових кіл, він у 1831 р. видав памфлет, у якому умістив офіційне звернення до "міністрів Його Величності та вельмишановної Ост-Індської компанії" (Взагалі, той факт, що Вегхорн у боротьбі за забезпечення суспільної та урядової підтримки неодноразово звертався до друкованого слова, не був дивним – у Великобританії тих часів памфлет, поряд з публікаціями у періодичній пресі, був найбільш ефективним засобом довести свої ідеї до широких верств населення. До того ж, серед його агентів у Лондоні була відома видавнича фірма "Сміт, Елдер і К°". – *В.С.*) [11, с.vii–viii]. Доводячи, що "якомога більш швидке сполучення з Ост-Індією становило величезну важливість як для уряду, так і для Компанії", автор памфлету докладно висвітлив усі переваги та перспективи транс-єгипетського маршруту, використання якого, за його словами, могло скоротити переїзд з Англії до Індії три місяці (!) [11, с.viii]. Для реалізації цієї мети він пропонував використання кораблів Адміралтейства на відрізку Лондон–Олександрія, а суден ОІК – на відрізку Суец–Бомбей [11, с.33]. Собі ж Вегхорн відводив роль кур'єра, який буде перевозити невеличкі партії пошти впродовж усього маршруту.

Однак і це звернення не знайшло відгуку в адресатів: Компанії, яка на той час марно намагалась подолати фінансові проблеми, було вже не до розвитку дуже коштовного пароплавного сполучення, уряд же не проявляв інтересу до розвитку єгипетського транзиту через причини політичного характеру, що були наслідком досить специфічного становища Єгипту у складі Османської імперії. Перебуваючи під владою номінального васала Порти Мухамеда Алі, ця країна була фактичною сферою впливу Франції. Французькі радники займали керівні посади в армії, арсеналі, на флоті, а також у деяких цивільних галузях управління Єгипту. У такій ситуації перед англійцями відкривалися два можливі варіанти забезпечення офіційного гарантованого транзиту через Єгипет: або за допомогою укладення відповідних договорів з Портою і Мухамедом Алі, або шляхом досягнення угоди безпосередньо з французьким кабінетом. Однак на Даунінг-стріт не вважали за можливе реалізувати на практиці жоден з цих варіантів.

Будь-який договір такого роду з турецьким султаном або урядом Єгипту розглядався у Лондоні як можливий прецедент для втручання інших європейських держав у внутрішні справи Османської імперії, що, у свою чергу, суперечило принципам традиційної "єгипетської" політики Великобританії – у будь-яку ціну утримувати долину Нілу під номінальною владою султана. Ще менший ентузіазм у лорда Пальмерстона, який на той час очолював Форін-оффіс, викликав другий варіант вирішення даної проблеми: подібна домовленість, укладена з Францією, яка була найбільш небезпечним конкурентом у боротьбі за переважання як на Сході, так і в Європі, не тільки йшла врозріз з "єгипетською" політикою англійців, але і серйозно компрометувала їхню

європейську доктрину "блискучої ізоляції". Виходячи з подібних міркувань, британський уряд, ОІК та приватні компанії, як і до того, обмежувались лише періодичною посилкою спеціальних кур'єрів через територію Єгипту. Саме тому навіть палкі завірення Вегхорна у тому, що "транзит через Єгипет за правління Мухамеда Алі буде залишатись безперервним" не могли змінити ситуацію [11, с.40].

Надія на зміни до кращого з'явилась влітку 1833 р., коли під час чергового подовження хартії ОІК члени парламентського комітету звернули увагу на незадовільний стан розвитку нових шляхів англо-індійського сполучення. У якості однієї з основних умов надання нової хартії, Компанію було зобов'язано до проведення у цьому напрямку більш прогресивної політики, реалізація якої мала відбуватись у тісній співпраці з урядом.

Як наслідок, влітку 1834 р. було створено Спеціальний комітет палати громад, метою якого було визначення приоритетних шляхів розвитку англо-індійського сполучення, і Вегхорн отримав ще одну можливість для переконання правлячих кіл країни у необхідності негайного розвитку транс-єгипетського маршруту. 7 та 9 липня його було викликано на засідання комітету [7, с.208–215, 229–231]. Окрім докладної інформації про стан розвитку та умови транзиту маршрутом через Єгипет та Червоне море, Томас Флетчер виклав членам комітету свій проект щоквартального сполучення по лінії Мальта–Олександрія–Суец–Калькутта, яке мало б здійснюватись пароплавами кількох приватних компаній (на той час він вже мало вірив у можливість безпосередньої участі уряду в такому підприємстві. – *В.С.*), за умови, якщо уряд Його Величності та ОІК сприятимуть цьому, виділивши по 20 тис. ф. ст. у якості бонусу [7, с.213–214].

Нажаль, ані Вегхорну, ані іншим прибічникам транс-єгипетського маршруту не вдалося вплинути на висновок парламентського комітету – керуючись, насамперед, стратегічними міркуваннями, його члени більшістю голосів рекомендували віддати перевагу розвитку шляху через Месопотамію та Перську затоку і виділити на це 20 тис. ф. ст. з бюджетних коштів [7, с.Report of the Committee, с.3–4; Minutes of Evidence, с.7–8, с.152–164, 208–232; Appendix 2, с.1–13]. Щодо шляху через Єгипет, то він, хоча і фактично мав розвиватися за принципом остаточного фінансування, але все ж у загальних рисах саме так, як пропонував Вегхорн ще у 1831 р.: європейський морський відрізок – зусиллями Адміралтейства та Поштового міністерства, а лінія Суец–Бомбей – силами ОІК. При цьому доля сухопутного відрізку через сам Єгипет залишалась невизначеною.

Вірний своєму принципу – ніколи не здаватися – Вегхорн продовжував боротьбу. Так, ще 3 липня він звернувся з петицією до депутатів палати громад, у якій закликав парламентарів не розпилювати кошти і сконцентрувати усі зусилля на розвитку єгипетського маршруту, піддавши розгромній критиці рішення Спеціального комітету, а

заплановану Євфратську експедицію прямо назвавши авантюрою [12, ч.2, с.276]. І хоча час повністю підтвердив його правоту, Вегхорн на той момент більше не мав бажання чекати на милість урядовців і вирішив власними зусиллями та на власні кошти забезпечити регулярний транзит через найбільш слабку ланку нової лінії східних комунікацій – Єгипет.

Його успіху сприяли одразу кілька обставин: по-перше, він знаходився у дружніх стосунках з Мухамедом Алі, який обіцяв йому усю необхідну підтримку; по-друге, правову основу для вирішення зазначеного завдання було забезпечено укладеним в 1835 р. між ОІК та урядом Мухамеда Алі договором, який передбачав вільне транзитне перевезення через Єгипет англійських товарів, пошти і пасажирів (британський уряд, як і до того, не бажав компрометувати себе подібними угодами. – *В.С.*); по-третє, він був добре обізнаний з усіма труднощами 350-кілометрової транзитної подорожі Єгиптом, більша частина якої пролягала через розпечену пустелю з поганими дорогами, пиловими бурями, різким коливанням добових температур, майже повною відсутністю колодязів з прісною водою, постійною небезпекою нападу кочових бедуїнів, і, як наслідок, перетворювалася для європейця на справжнє випробування, яке не тільки вимагало ретельної підготовки, але і загрожувало виявитися останньою пригодою в його житті [13]; по-четверте, ще з 1829 р. він фактично діяв у цій країні як кур'єр ОІК, перетинаючи її кілька разів на рік, отже мав підстави для отримання статусу офіційного перевізника англо-індійської пошти [14]; і, нарешті, по-п'яте, комерційний успіх нового підприємства мали забезпечити згадувані вище спільні зусилля уряду та ОІК з організації регулярних рейсів між Лондоном і Бомбеєм, покликані забезпечити гарантоване прибуття пароплавів з поштою і пасажирами в порти Олександрії та Суеца.

8 січня 1835 р. Вегхорн зі свого лондонського офісу розіслав до найкрупніших торговельних палат Великобританії циркуляр, у якому повідомляв про свій намір самотужки започаткувати регулярне поштове сполучення новим маршрутом Фалмут–Мальта–Олександрія–Суец–Бомбей [4, с.63]. Після цього він відбув до Єгипту, де, заручившись відповідним фірманом, а також особистою підтримкою Мухамеда Алі, розгорнув активну діяльність, за декілька місяців упорядкувавши усю процедуру транзиту через Єгипет. Пасажири і пошта у супроводі спеціальних кур'єрів перевозилися з Олександрії на невеликих парусних суднах каналом Махмудійє та Нілом до Каїра, а звідти – на швидкісних поштових диліжансах до Суеца. Транспортування багажу, а також невеликих партій товарів водним відрізком транзитного шляху здійснювалося за допомогою плоскодонних барж з кінною тягою, а на сухопутному – за допомогою верблюжих караванів. У основних пунктах транзиту – Олександрії, Каїрі та Суеці – Вегхорном було збудовано невеликі готелі, покликані забезпечити відносний комфорт для пасажирів. Вартість проїзду цим маршрутом складала 13 ф. ст. Кредит

довіри до його підприємства з боку Поштового міністерства на цей момент обмежився внесенням шляху через Єгипет до офіційного переліку маршрутів передачі англо-індійської кореспонденції, що сталося 2 березня 1835 р. [12, ч.2, с.148].

Крім цього, Вегхорн, починаючи з 1836 р., організував регулярне забезпечення порту Суеца англійським кам'яним вугіллям, що доставлялося караванами з Олександрії. Оскільки раніше вугілля завозилося до Суеца маршрутом навколо мису Доброї Надії, це нововведення дозволило знизити вартість однієї тонни палива з 8–13 до 3–4,5 ф.ст., що неабиякою мірою сприяло підвищенню рентабельності пароплавних рейсів в Червоному морі [15, ч.2, с.175].

Намагаючись охопити майже усю протяжність нового маршруту до Індії, Вегхорн у 1837 р. спільно з Джорджем Уітлі утворив у Великобританії транспортне агентство "Waghorn&Co." (у подальшому – Wheatley&Co., та "Globe Express"), яке займалось експрес-перевезенням пошти, пасажирів та невеликих партій товарів територією Європи та Середземним морем до Олександрії.

У цей же період Томас Флетчер розпочав видавництво серії "східних" памфлетів, першим з яких став "Єгипет як він є у 1837 р." (після цього вийшли подібні брошури за 1838 та 1839 рр. – *В.С.*) [16; 17]. Аналіз цих памфлетів виявив факт, який дозволяє пояснити, чому усі подальші ініціативи ентузіаста зустрічали такий холодний прийом на Даунінг-стріт. Справа у тому, що Вегхорн, звертаючись у своїх брошурах до уряду, керівництва ОІК та депутатів парламенту, переконував їх підтримати рух Мухамеда Алі за незалежність, вбачаючи у ньому "природного союзника Англії". Винагородою за таку політику, вважав він, було б "...співробітництво з боку Єгипту, розташованого на півшляху між нами та Індією, яке є більш бажаним для якнайміцнішого підтримання нашої східної імперії, аніж будь-які інші засоби" (16, с.22). Однак за умов, коли Форін-оффіс на чолі з лордом Пальмерстоном докладав усіх зусиль задля досягнення прямо протилежної мети – збереження Османської імперії та приборкання норовистого єгипетського паші, пропозиції Томаса навряд чи могли завдати будь-якого впливу на близькосхідну політику Великобританії.

І все ж успіхи Вегхорна не залишились непоміченими на Даунінг-стріт. Переконавшись у повній практичності регулярного транзиту через Єгипет, британські керманичі поступово почали приходити до думки про необхідність надання новій лінії комунікацій офіційного статусу. До цього їх підштовхував передбачений Томасом повний провал Євфратської експедиції, який став очевидним у січні 1837 р. Як наслідок, 10 червня було створено Спеціальний комітет, який мав на меті перегляд пріоритетів у справі англо-індійського сполучення. Вегхорна знову було викликано у якості експерта. На цей раз його докладні свідчення про проблеми та перспективи транс-єгипетського шляху справили належне враження на членів Комітету, і в підсумковому звіті вони рекомендували

"...проявлення до цього маршруту безперервної та пильної уваги з боку уряду та ОІК" [18, Report of the Committee, c.iii].

Рекомендації Спеціального комітету, нарешті, спонукали Лондон до реформування усієї системи англо-індійського поштового сполучення. Слідом за прийняттям Поштового акту від 12 липня 1837 р., 1 жовтня цього ж року було засновано Поштове міністерство Індії, яке було підпорядковане генерал-губернатору та опікувалось перевезенням усієї пошти на східному відрізку транс-єгипетського маршруту [19, с.158–164; 20, с.26]. Як наслідок, Вегхорн перетворився з приватного підприємця на офіційного агента-представника британського Поштового міністерства та ОІК, який мав поєднати обидві ланки поштових комунікацій шляхом забезпечення транзиту кореспонденції через Єгипет. Двома роками пізніше, 10 травня 1839 р., британський уряд уклав із Луї-Філіпом поштову угоду, що передбачала перевезення англо-індійської пошти територією Франції без процедури обов'язкового огляду [21]. Характерним при цьому є те, що у Лондоні, як і до того, не бажали компрометувати себе будь-якою офіційною угодою з Мухамедом Алі. Так, 19 червня 1839 р. на зібранні Ради директорів ОІК її голова, Р. Дженкінс, заявив, що "дружнє ставлення Мухамеда Алі є достатньою гарантією безпеки поштового сполучення і тим самим позбавляє необхідності укладати будь-яку подібну угоду" [22, ч.2. с.212]

Однак найвищим визнанням заслуг Вегхорна як першопрохідця нового імперського шляху на Схід на цьому етапі цілком справедливо можна вважати документ, який з'явився 3 липня 1839 р. Рада директорів ОІК, за узгодженням із Міністерством фінансів, Адміралтейством та Поштовим міністерством направила Верховному уряду Індії "Перелік інструкцій зі встановлення щомісячного сполучення з Індією" [23]. Це був підсумковий крок у тривалій боротьбі цього ентузіаста за офіційне встановлення швидкого та постійного сполучення з Індією маршрутом через Єгипет та Червоне море. Згадані "Інструкції", що були засновані, здебільшого, на умовах англо-французької Поштової конвенції від 10 травня, передбачали щомісячну відправку пошти та пасажирів з обох кінцевих станцій нового маршруту (Лондон та Бомбей. – *В. С.*), встановлювали жорсткий розклад рейсів, який мав підтримуватись у всіх основних його пунктах, а також визначали фіксовані норми сплати за проїзд пасажирів та перевезення вантажів і пошти [23, с.652–653].

Нажаль, особисті справи Томаса йшли не так добре. Йому не довелось довго насолоджуватись лаврами першопрохідця – усю перспективність розвитку єгипетського транзиту було незабаром належним чином оцінено й іншими далекоглядними англійцями. Спочатку два підприємці, Дж. Р. Хілл і У. Рейвен, що володіли готелем в Каїрі та споруджували ще один у Суеці, у 1836 р. оголосили про свій намір організувати за фінансової підтримки бомбейського "парового комітету" регулярне перевезення пасажирів між цими містами [24, с.16]. Між Вегхорном та фірмою "Хілл енд Рейвен" розгорнулась жорстка

конкуренція, яка врешті-решт призвела до об'єднання суперників на початку 1841 р. у спільне транзитне підприємство – "Хілл і К°". І хоча утворена компанія змогла досить суттєво збільшити об'єми та комфорт єгипетського транзиту (завдяки використанню великої кількості річкових барж і колісних екіпажів, а з 1841 р. – й першого у Єгипті річкового пароплаву "Джек О'Лантерн". – *В.С.*), трохи згодом на її позиції здійснив наступ новий, більш могутній конкурент, який прийшов з Британських островів – "Пенінсулар енд Орієнтал стім невігейшн компані". Молода компанія, яка мала набагато більші фінансові можливості, ніж "Хілл і К°", почала швидко витісняти останніх з Єгипту, запровадивши нові річкові та сухопутні засоби пересування на всій протяжності транзитного маршруту [25, ч.2, с.241–242].

Втім, останнього удару по дітищу Вегхорна завдав... лорд Пальмерстон, який вирішив скористатись початком другої турецько-єгипетської кризи для того, щоб нарешті припинити дуже швидкий рух Мухамеда Алі до набуття незалежності, повалення султана та утворення на уламках Османської держави власної арабської імперії. З цією метою голова Форін-оффіса вдався до складних дипломатичних комбінацій, які дозволили йому сформувати влітку 1840 р. коаліцію з Великобританії, Росії, Австрії, Прусії та Туреччини, спрямовану проти єгипетського паші та його покровительки – Франції.

Розуміючи, що під загрозу поставлено саме існування нещодавно створеної лінії транс-єгипетських комунікацій, Вегхорн надрукував та розповсюдив памфлет, у якому звернувся до п'яти згаданих вище держав, роз'яснюючи їм "істини, що стосуються Мухамеда Алі, Єгипту, Аравії та Сирії" [26]. У цьому памфлеті Вегхорн ризикнув виступити проти традиційної британської політики "статус-кво" стосовно Порти. Доводячи, що Османська імперія є приреченою, він закликав держави до невтручання у конфлікт на боці султана на тій підставі, що "Мухамед Алі за довгі роки свого правління не скривдив жодного європейця, кожен з яких живе в Єгипті за законами своєї країни... і тому не може вважатися ворогом цивілізованих країн" [26, с.19].

Звичайно ж, до цього вчинку Вегхорн мав і особисті мотиви, адже з самого початку організації власного транзитного підприємства він користувався незмінною підтримкою та допомогою єгипетського паші. Разом з тим, заявляючи, що "позбавлення Єгипту незалежності не зашкодить інтересам будь-якої іншої держави більше, ніж інтересам Англії", він мислив і в масштабах національних інтересів [26, с.14]. Передання долі Єгипту на розгляд коаліції держав, на його думку, значило автоматичне перетворення транс-єгипетського шляху на міжнародну лінію комунікацій, у той час як підтримка Уайтхоллом незалежності єгипетського правителя значно полегшила б досягнення з останнім прийнятної угоди, яка перетворила б цю лінію на суто британський шлях на Схід [26, с.22]. Окрім того, добре знаючи характер і здібності паші, Томас Флетчер чудово розумів, що той неодмінно знайде

можливість помститися своїм кривдникам.

Як відомо, в Лондоні та інших європейських столицях не прислухались до відчайдушного звернення Вегхорна. 15 липня 1840 р. умовами першої Лондонської конвенції про Протоки було окреслено загальні риси міжнародного втручання у конфлікт, а через рік, 13 липня 1841 р., було підписано другу конвенцію, згідно якої приборканий Єгипет повертався до складу Османської імперії, а владу та володіння Мухамеда Алі було суттєво обмежено.

Однак зовсім невдовзі з'ясувалося, що слова Вегхорна були пророцькими, а "тріумф 1841 року" Пальмерстона мав і зворотні сторони. У 1843 р. паша оголосив забезпечення транзитних перевезень "внутрішньої справою Єгипту" та відмовив усім британським підприємцям у продовженні ліцензії, змусивши їх врешті-решт продати йому усе своє майно. Наступні кроки паші відрізнялись не меншою підступністю. Створивши спочатку, за участі "Пенінсулар енд Орієнтал", "Єгипетську транзитну компанію", де на керівних посадах формально знаходились англійці, він зрештою, у 1846 р., реорганізував її у "Єгипетську транзитну адміністрацію", управління якою він, вже не ховаючись, передав до рук французів [27, с.29–33]. І хоча британські дипломати ще у розпал конфлікту (5 листопада 1840 р. – *В.С.*) добилися від Мухамеда Алі письмового зобов'язання не перешкоджати транзиту англо-індійської пошти, забезпечення якого на той час набуло для Великобританії дійсно життєвого значення, тепер, із поверненням до традиційної політики статус-кво, Уайтхолл знову змушений був грати у справі розвитку транс-єгипетського сполучення роль "стороннього спостерігача", сподіваючись лише на чесність паші. Максимум, чого змогли досягти англійці на цьому етапі – укласти 28 лютого 1845 р. поштову угоду з Єгиптом, згідно якої усю відповідальність за перевезення англо-індійської кореспонденції приймав на себе Мухамед Алі [28, с. 170].

Позбавлений, через недалекоглядну політику власного уряду, останньої надії на продовження транзитних послуг у Єгипті, Вегхорн, якому 23 березня 1842 р. лорди Адміралтейства, нарешті, присвоїли чин лейтенанта, сконцентрував свої зусилля на європейському відрізку шляху, намагаючись знайти найкоротший та найшвидший маршрут в обхід Франції, відносини з якою на той час були далекими від ідеальних [29, с.3–4]. Результатом його зусиль, зокрема, стало те, що пошта, відправлена у жовтні 1845 р. з Фалмута шляхом через Трієст, надійшла до Бомбея всього за 35 діб!

Окрім цього, новопризначений лейтенант у цей період продовжував активну пропаганду на користь подальшого розвитку нових шляхів на Схід. Цілком схвально сприймаючи комплекс заходів з удосконалення англо-індійського сполучення, прийнятий парламентом у 1839 р., Вегхорн, разом з тим, звертався до провідних політиків того часу – В. Гладстона, Ч. Грея, Дж.Рассела та ін., пропонуючи розширення

мережі імперських комунікацій, які, проходячи територією Єгипту, охоплювали б найвіддаленіші британські володіння на Сході і сягали б Сінгапура та Австралії [30; 31, 32; 33]. "Великобританія є центром найбільшої колоніальної системи, яку коли-небудь бачив світ, – писав він в одному з своїх памфлетів, – і тому украй нагальним завданням є "наближення" до метрополії за допомогою парового судноплавства усіх британських колоній, розташованих у різних частинах світу" [31, с.3–4]. Вирішення цього завдання, на його думку, мало б забезпечуватись сумісними зусиллями різних департаментів британського уряду, ОІК, "Пенінсулар енд Орієнтал компані" та інших приватних компаній (майже всі викладені у цих памфлетах рекомендації було втілено у життя вже у 1851 р., згідно з рішеннями відповідного Спеціального комітету палати громад. – *В.С.*) [32, с.8; 33, с.4]..

Нажаль, через постійні подорожі здоров'я Вегхорна, підірване пораненням, погіршилось, і з 1849 р. він майже відійшов від справ. До того ж, активні, але майже безприбуткові пошуки найшвидших шляхів транс-європейського сполучення остаточно виснажили його й без того невеликі фінансові ресурси. Тому останні роки свого життя тяжко хворий лейтенант, з усіх боків оточений невблаганними кредиторами, провів у майже безплідних спробах отримати від уряду та ОІК хоч якусь фінансову допомогу на знак визнання його минулих заслуг (вдячність британського уряду та ОІК виявилась дуже скупою: лише у 1848 р. було прийнято рішення про виплату йому невеличкої пенсії, більша частина якої розходилась по кишенях його кредиторів. – *В.С.*)

Помер Вегхорн 7 січня 1850 р. у Лондоні. Його смерть привернула досить широку увагу співвітчизників. У багатьох друкованих виданнях Великобританії з'явились великі статті, написані його колегами по транзитному бізнесу, політиками, суспільними діячами, промисловцями, у яких віддавалось належне його заслугам у справі розвитку "сухопутного" маршруту [34]. Однак найбільш точно ступінь справжнього визнання досягнень Вегхорна, на наш погляд, визначив Чарльз Діккенс у першому томі свого щотижневика "Домашнє читання". Порівнюючи масштаб роботи, яку Томас Флетчер протягом свого життя здійснив у процесі розбудови імперської комунікаційної системи, "не шкодуючи ані коштів, ані здоров'я", із розміром віддяки з боку уряду та ОІК, яку він, до того ж, змушений був принизливо випрошувати, Діккенс саркастично констатував: "Тепер ми можемо бачити як труди, так і винагороду першопрохідця "сухопутного маршруту", який за встановлення цього шляху, а також за численні послуги, надані пізніше, отримав подяку з трьох чвертей світу – Європи, Азії та Африки, і це не враховуючи незліченних "листів подяки" від комерційних громад з кожного місця, де тільки існує європейська торгівля! Його заслуги перед суспільством не визнані й до сьогодні" [35, с.500–501].

Висловлення Діккенса багато у чому виявилось пророцьким – перший пам'ятник Вегхорну було збудовано на гроші... французької

"Всесвітньої компанії Суецького каналу", і урочисто відкрито французькою ж імператрицею Євгенією 22 листопада 1869 р. під час святкувань, присвячених відкриттю цього каналу. На батьківщині ж (у Чатемі. – *В.С.*) меморіал на честь Вегхорна було відкрито лише у 1888 р., коли британські правлячі кола, ціною величезних дипломатичних та фінансових зусиль (згадаємо, що для цього знадобився "майстерний удар" Дізраелі – покупка у 1875 р. пакету акцій Суецького каналу, окупація урядом У. Гладстона Єгипту в 1882 р., і, нарешті, дуже непроста перемога у міжнародній боротьбі навколо укладення Константинопольської конвенції 1888 р. – *В.С.*), змогли нарешті зробити те, до чого цей наполегливий лейтенант закликав ще півстоліття тому – перетворити Єгипет на головний імперський шлях до країн Сходу.

Отже, Томаса Вегхорна цілком справедливо можна вважати справжнім першопрохідцем східної Британської імперії, який не тільки стояв у витоків створення найважливішої транспортної артерії імперського значення, допомагаючи, подібно до тисяч інших "людей на місцях", розв'язувати "незручні" для офіційного Лондона місцеві проблеми, але й зробив дуже багато для розкриття перед широкими масами британського суспільства усіх перспектив "сухопутного" маршруту на Схід, завдавши таки чином суттєвого впливу на розвиток комунікаційної політики Уайтхолла 30–50-х рр. XIX ст.

Література і примітки

1. **Див., напр.:** Harlow V. T. The Founding of the Second British Empire, 1763–1793 / V. T. Harlow. – L.: Longman, 1964.– . – Vol.1. – 1964. – 664 p.; Ingram E. The British Empire as a World Power / E. Ingram. – L., N.Y.: Routledge, 2001. – 282 p.; Judd D. Empire: the British imperial experience from 1765 to the present / D. Judd. – N.Y.: Basic Books, 1997. – 544 p.; Marshall P.J. The First and Second British Empires: a question of Demarcation / P. J. Marshall // History. – L., 1964. – №49. – P.12–13. Moore B. Colonial Empires Compared: Britain and the Netherlands, 1750–1850 / B. Moore, H. F. K.van Nierop. – N.Y.: Ashgate Publishing, Ltd., 2003. – 204 p.; Naidis M. The second British Empire, 1783–1965; a short history / M. Naidis. – N.Y.: Addison-Wesley, 1970. – 273 p.; Walker E. A. The British Empire: Its Structure and Spirit / E. A. Walker. – London: Oxford University Press, 1943. – 250 p.; Williamson J. A. A Short History of British Expansion. – N.Y.: Macmillan and Co., 1931–1950 / J. A. Williamson. – Vol.1–2.
2. **Див., напр.:** Boyd C. A hundred year History of the P.&O., Peninsular and Oriental Steam Navigation Company / C. Boyd. – L.: I. Nicholson and Watson ltd., 1937. – P.63–84; Divine D. These splendid ships: the story of the Peninsular and Oriental Line / D. Divine. – L.: F. Muller, 1960. – P.77–81; Hallberg Ch. W. The Suez Canal. Its History and Diplomatic Importance / Ch. W. Hallberg. – N.Y.: Columbia University Press, 1931. – P.75; Hoskins H. L. British Routes to India / H. L. Hoskins. – L.: Frank Cass & Co., 1966. – P.99–102; 227–230; Kennedy J. The History of Steam Navigation /

J. Kennedy. – Liverpool: Charles Birchall, Ltd., 1903. – P.48–49; Low Ch. R. History of the Indian Navy (1613–1863) / Ch. R. Low. – L.: Richard Bentley and Son, 1877.– . – Vol. 1. – 1877. – P.521–530; Marlowe J. The making of the Suez Canal / J. Marlowe. – L.: The Cresset Press, 1964. – P.37–39, 59, 276; Searight S. Steaming East: The Forging of Steamship and Rail between Europe and Asia / S. Searight. – L.: Bodley Head, 1991. – P.37–49; 3. **Див., напр.:** Harlow A. F. Old post bags: the story of the sending of a letter in ancient and modern times / A. F. Harlow. – L.-N.Y.: D. Appleton, 1928. – P.198–203; Houde M. Mails Via the Isthmus of Suez: The Contribution of Lieutenant Thomas Waghorn / M. Houde // The Mediterranean Mails. A study of mails from, to, and through the Mediterranean to the end of the nineteenth century. – Toronto: Philatelic Specialist Society, 1993. – P.17–26; Robinson H. Carrying British mails overseas / H. Robinson. – N.Y.: At the University Press, 1964. – P.159–163; Sankey M. "Care of Mr. Waghorn". A biography / M. Sankey. – Bath: The Postal History Society, 1964. – 125 p.; Searight S. A Waghorn Letter Book for 1840 / S. Searight // Journal of the Royal Asiatic Society. Third Series. – 1997. – Vol.7. – No.2. July. – P.229–248; Ward K. F. The overland route from China to India / K. F. Ward // Journal of The Royal Central Asian Society. – L., 1927. – Vol. 14. – Issue 3. – P.213–226. 4. **Sidebottom J. K.** The Overland Mail: A Postal-Historical Study of the Mail Route to India / J. K. Sidebottom. – L.: Allen and Unwin, 1948. – 174 p. 5. **Див., напр.:** Addison H. Thomas Waghorn and the Overland Route / H. Addison // Journal of The Royal Central Asian Society. – L., 1958. – Vol. 45. – Issue 2. – P.179–185; Brinton J. Mr. Waghorn's Route to India / J. Brinton // Saudi Aramco World. – Houston, 1968. – Vol.19. – №6. November-December. – P.32–36; Clunn P. E. Lieutenant Waghorn, R. N., Pioneer of the Overland Route to India. A biographical sketch / P. E. Clunn. – L.: s.n., 1894. – 16 p.; Laughton J. K. Waghorn, Thomas (1800–1850) / J. K. Laughton // The Dictionary of National Biography. – N.Y.: The Macmillan Company, 1899.– . – Vol.58. Ubaldini–Wakefield. – 1899. – P.431-432. 6. **Див., напр.:** Бурьян М. С. Дж. Керзон и англо-египетские переговоры 1921 г. / М. С. Бурьян // Орієнтальні студії в Україні. До ювілею Л. В. Матвєєвої. Збірник наукових статей. – К.: Інститут Сходознавства ім. А.Ю.Кримського НАН України, 2010. – С.77–86; Савенкова И. Ю. Джозайя Чайльд (1630–1699) как идеолог британской экспансии в Индии / И. Ю. Савенкова // Вісник ЛНУ імені Тараса Шевченка. – 2010. – № 19 (206). – С. 95–108; Фоміна О. В. "Ідея імперії" і інтелектуальна еліта Великобританії: Редьярд Кіплінг, 1865–1936 рр.: дис. ... кандидата іст. наук: 07.00.02 / Фоміна Олена Володимирівна. – Луганськ, 2008. – 191 с. та ін. 7. **Great Britain.** Parliament. House of Commons (далі – GBPHC). Session 1834. No. 478. Report from the Select Committee on Steam Navigation to India; with the Minutes of Evidence, Appendix and Index. – L., Ordered by House of Commons, 1834. – 253 p. 8. **Більш** докладно про цей експеримент див.: Hoskins H. L. The First Steam Voyage to India / H. L. Hoskins // Geographical Review. – Vol. 16. –

No. 1. January. – P.108–116. 9. **The Asiatic** Journal and Monthly Register for British India and its Dependencies. – 1829. – Vol.27. – 818 p. 10. **Waghorn Th.** Steam Navigation to India by the Cape of Good Hope. Mr. W's documents and papers relative to steam communication with India, etc. – L.: s.l., 1829. – 83 p. 11. **Waghorn Th.** Particulars of an Overland Journey from London to Bombay, by way of the Continent, Egypt, and the Red Sea / Th. Waghorn. – L.: Parbury, Allen, and Co., 1831. – 42 p. 12. **The Asiatic** Journal and Monthly Register for British and Foreign India, China, and Australasia (далі – New Series). – 1835. – Vol.17. – 608 p. 13. **На цей** момент Вегхорн через конфлікт з Радою директорів ОІК вже звільнився зі служби. 14. **Див., напр.:** Scinner Th. Adventures during a Journey Overland to India, by way of Egypt, Syria, and the Holy Land. – L.: Richard Bentley, 1836.– . – Vol.1. – 1836. – 325 p.; Thackeray W. M. Notes on a Journey from Cornhill to Grand Cairo. – N.Y.: Charles Scribner's sons, 1911. – 491 p., та ін. 15. **The Asiatic** Journal. New Series. – 1837. – Vol.24. – 654 p. 16. **Waghorn Th.** Egypt as It is in 1837 / Th. Waghorn. – L.: Smith, Elder & Co., 1837. – 29 p. 17. **Waghorn Th.** Egypt as It is in 1838 / Th. Waghorn. – L.: Smith, Elder & Co., 1838. – 65 p. 18. **GBPHC.** Session 1837. No. 539. Report from the Select Committee on steam communication with India by way of the Red Sea; together with the Minutes of Evidence, appendix and index. – L.: Ordered by House of Commons, 1837. – 253 p. 19. **The Statutes** of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, 7 Will. IV. & 1 Vict. 1837. – L.: Her Majesty's Printers, 1837. – 417 p. 20. **Clarke G.** The Post Office of India and Its Story. – L.: John Lane The Bodley Head, 1921. – 244 p. 21. **GBPHC.** Session 1839. No. [185]. Additional Post Office Convention between Her Majesty and the King of the French, for the Conveyance through France of the Correspondence between England and the East Indies // Accounts and Papers. – L.: Ordered by House of Commons, 1839.– . – Vol.50. – 1839. – P.81–88. 22. **The Asiatic** Journal. New Series. – 1839. – Vol.29. – 694 p. 23. **GBPHC.** Session 1843. No. 301. Steam Navigation to India. Return of the Total Amount expended for Steam Navigation to India, by way of the Red Sea, in each of the last Four Years, towards which Parliament has granted 50.000 .; stating the number and power of the several steam-vessels employed; copy of any regulations, stating the periods, and Places fixed for such Communication // Accounts and Papers. – L.: Ordered by House of Commons, 1843.– . – Vol.35. – 1843. – P.649–653. 24. **The Asiatic** Journal. New Series. – 1838. – Vol.27. – 737 p. 25. **The Asiatic** Journal. New Series. – 1841. – Vol.36. – 691 p. 26. **Waghorn Th.** Truths concerning Mahomet Ali, Egypt, Arabia, and Syria: addressed to the five powers, or to their representatives in the contemplated congress / Th. Waghorn. – L.: Smith, Elder, 1840. – 24 p. 27. **On the** Communications between Europe and India, through Egypt. – L.: Smith, Elder and Co., 1846. – 91 p. 28. **Allen's** Indian Mail, and Register of Intelligence for British and Foreign India, China, and all parts of the East. – 1845.– Vol.3. January – December. – 774 p. 29. **Messrs.** Waghorn and Co.'s Overland Route to India by three Routes to Egypt. – L.: Smith, Elder & Co., 1846. – 64 p.

30. **Waghorn Th.** Overland mails to India, China etc: the acceleration of mails, once a fortnight, between England and the East Indies and vice versa / Th. Waghorn. – L.: Smith, Elder and Co, 1843. – 27 p. 31. **Waghorn Th.** Letter to the Rt. Hon. Wm. Ewart Gladstone on the extension of steam navigation from Singapore to Port Jackson, Australia / Th. Waghorn. – L.: Smith, Elder, 1846. – 52 p. 32. **Mr. Waghorn's** second pamphlet on steam communication with Australia, via Singapore: letter to the Rt. Hon. the Earl Grey, on the extension of steam navigation from Singapore to Port Jackson. – L.: Smith, Elder, 1847. – 16 p. 33. **Mr. Waghorn's** third pamphlet on steam communication with Australia, via Singapore: Second letter to the Rt. Hon. the Earl Grey, Secretary of State for the colonies, on the extension of steam navigation from Singapore to Port Jackson, Australia. – L.: Smith, Elder, and Co., Cornhill, 1847. – 16 p. 34. **Див., напр.:** Wheatley G.W. Some Account of the late Lieut. Waghorn, R.N., The Originator of the Overland Route // Bentley's Miscellany. – 1850. – Vol.27. – P.349–357; **Allen's** Indian Mail, and Register of Intelligence for British and Foreign India, China, and all parts of the East. – 1850. – Vol.8. January – December 1845. – P.52–53, та ін. 35. **Household** Words. A Weekly Journal. – L.: Office, 16, Wellington street, North, 1850. – P.494–501.

Савенков В. В. Первопроходцы второй (восточной) Британской империи. Томас Уэгорн (1800–1850)

Автор исследует вклад офицера Королевского ВМФ Великобритании в развитие коммуникационной структуры второй (восточной) Британской империи.

Ключевые слова: Уэгорн, Ближний Восток, Египет, Британская империя, транзит, коммуникации.

Савенков В. В. Першопрохідці другої (східної) Британської імперії. Томас Вегхорн (1800–1850)

Автор досліджує внесок офіцера Королівського ВМФ Великобританії Томаса Вегхорна у розвиток комунікаційної структури другої (східної) Британської імперії.

Ключові слова: Вегхорн, Близький Схід, Єгипет, Британська імперія, транзит, комунікації.

Savenkov V. V. The Pioneers of the Second (Eastern) British Empire. Thomas Waghorn (1800–1850)

The author researches the contribution of Thomas Waghorn, the officer of the British Royal Navy, to the development of communication structure of the Second British Empire.

Key words: Waghorn, Near East, British Empire, transit, communications.

29. **Писаний Денис Михайлович** – аспірант кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
30. **Радченко Наталія Миколаївна** – кандидат історичних наук**,** старший викладач кафедри політології та правознавства Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
31. **Русаков Костянтин Анатолійович** – кандидат історичних наук, доцент кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
32. **Савенков Валерій Валерійович** − кандидат історичних наук, доцент кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
33. **Савенкова Інна Юріївна** − кандидат історичних наук, доцент, докторант кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
34. **Сверчкова Наталія Олександрівна –** аспірант кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
35. **Сєднєв Сергій Сергійович** – аспірант кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
36. **Стецюк Наталія Миколаївна** – асистент кафедри міжнародних відносин Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника.
37. **Тарасенко Микола Олександрович** – кандидат історичних наук, старший науковий співробітник відділу Класичного Сходу Інституту сходознавства ім. А. Ю. Кримського НАН України.
38. **Фоміна Олена Володимирівна** − кандидат історичних наук, старший викладач кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
39. **Харковський Руслан Геннадійович** – кандидат історичних наук, доцент, докторант кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.
40. **Шестопалець Денис Васильович** – кандидат історичних наук, молодший науковий співробітник Інституту сходознавства ім. А. Кримського НАН України.
41. **Ширяєв Михайло Валерійович** − кандидат історичних наук, доцент, докторант кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка.

Наукове видання

ВІСНИК
Луганського національного університету
імені Тараса Шевченка
(історичні науки)

Відповідальні за випуск:
д-р і. н., проф. Бурьян М. С.,
к. і. н. Савенков В. В.,
к. і. н. Савенкова І. Ю.

Здано до склад. 24.11.2010 р. Підп. до друку 24.12.2010 р.
Формат 60×84 ⅛. Папір офсет. Гарнітура Times New Roman.
Друк ризографічний. Ум. друк. арк. 41,27. Наклад 200 прим. Зам. № 202.

Видавець і виготовлювач
Видавництво Державного закладу
«Луганський національний університет імені Тараса Шевченка»
вул. Оборонна, 2, м. Луганськ, 91011. Тел. / факс: (0642) 58-03-20
e-mail: alma-mater@list.ru
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК №3459 від 09.04.2009 р.