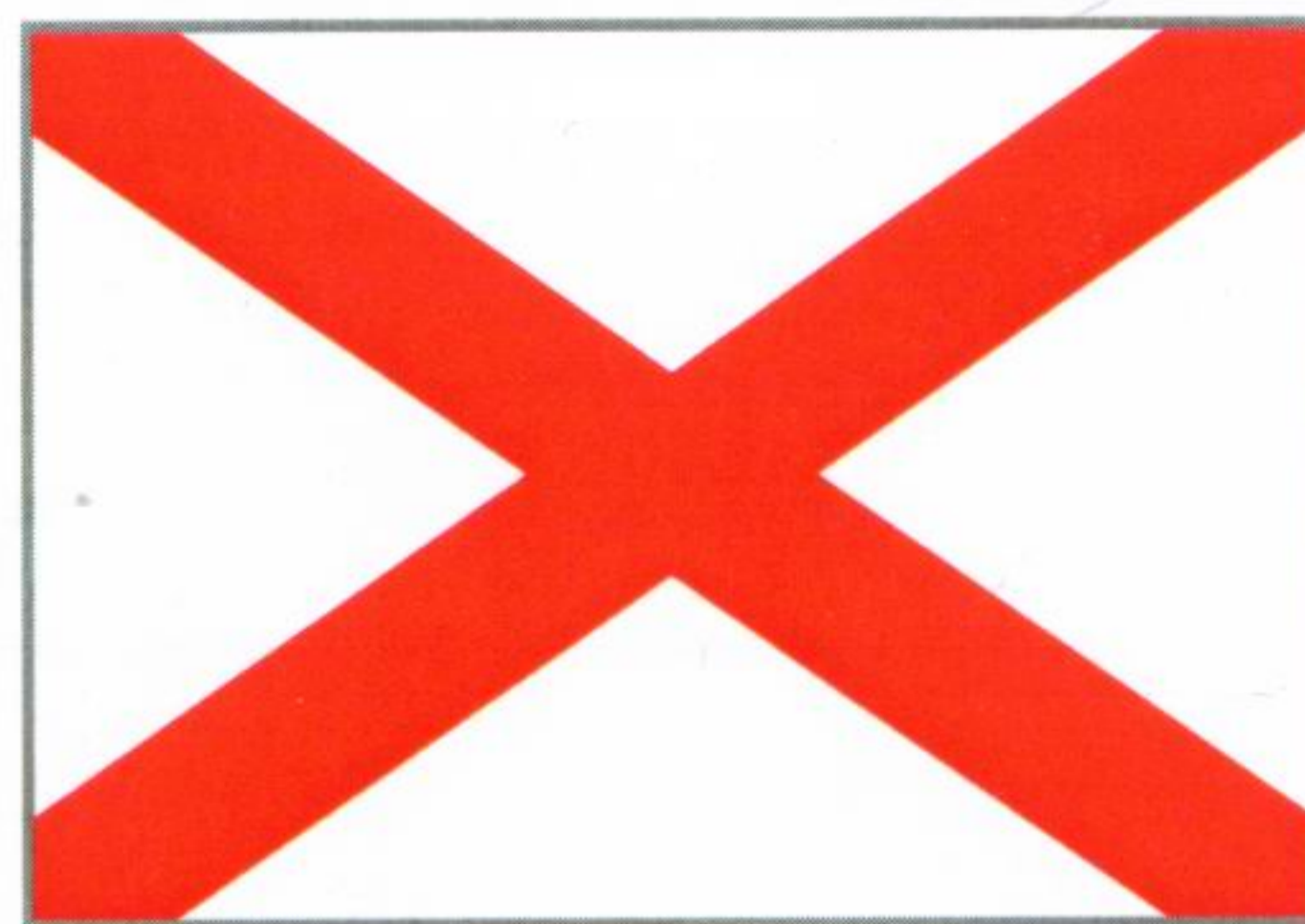
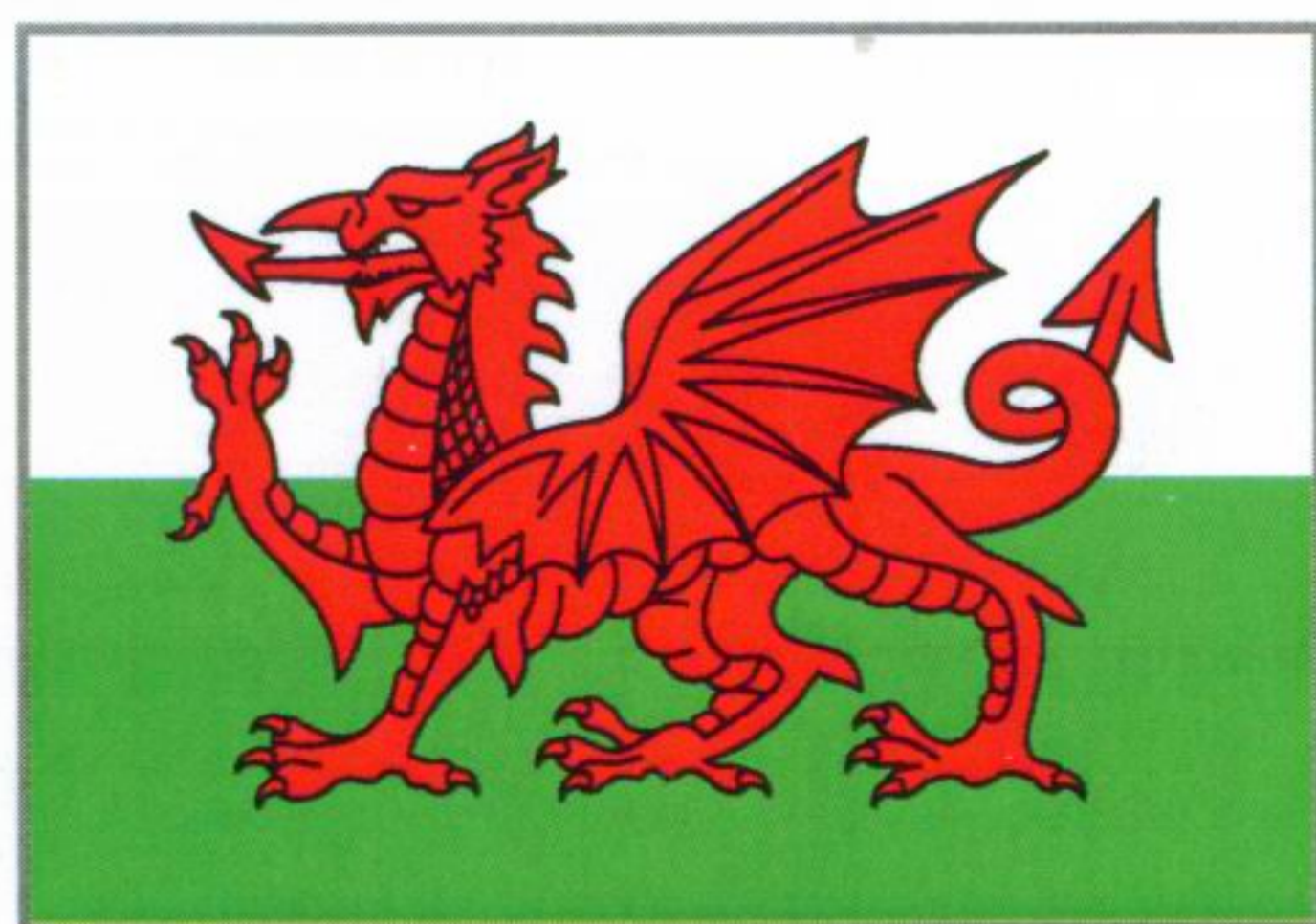
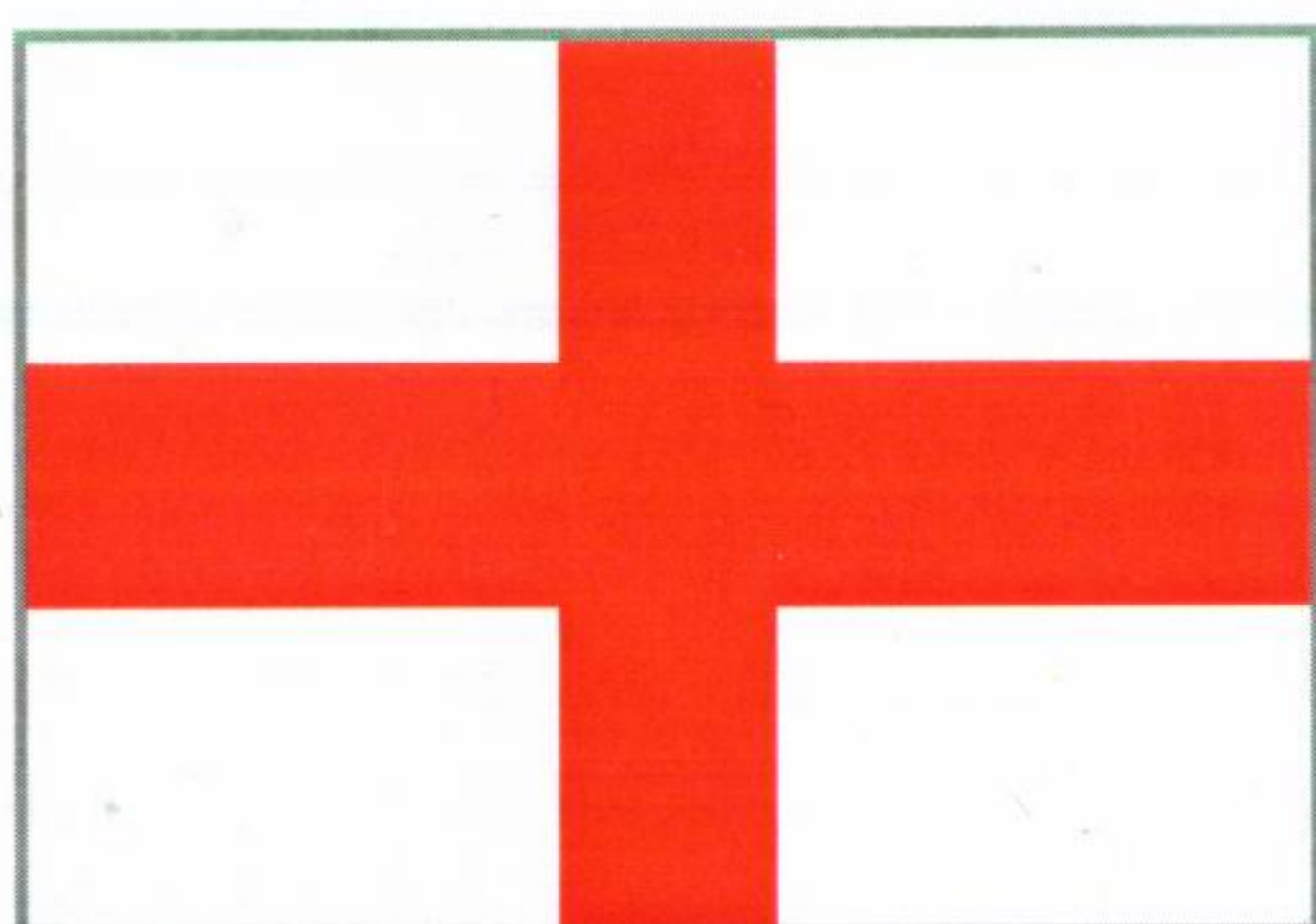


БРИТАНСКАЯ ПОЛИТИКА И МИР: контурь исторического взаимодействия



СБОРНИК НАУЧНЫХ СТАТЕЙ

**К 55-летию профессора
Михаила Степановича Бурьяна**

СОДЕРЖАНИЕ

Хазанов А.М. (г.Москва) Михаил Степанович Бурьян (Из книги «50 лет в Храме Востоковедной науки»)	5
Грицких И.В. (г. Луганск) Михаил Степанович Бурьян: штрихи к портрету.	7
Бурьян М.С., Грицких И.В. (г. Луганск) Изучение истории внешней политики Великобритании в Луганском национальном университете имени Тараса Шевченко	11
Дьомін О.Б. (м. Одеса) Британська політика королеви Англії Єлизавети (1560-х – початку 1570-х років)	37
Валюх Л.І. (м. Рівне) Оцінка громадськістю Великої Британії колоніальної експансії Німеччини в Африці (80-90-ті рр. ХІХ ст.)	50
Візитів Ю.М. (м. Рівне) Основоположник скаутингу: лорд Роберт Баден-Пауелл та український Пласт	62
Гребенюк В.С. (м. Луганськ) Англо-французьке протистояння в Північній Америці та Індії, 1756-1763 рр.	69
Грицьких Д.В. (м. Луганськ) Ліквідація монополії Ост-Індської компанії на торгівлю з Китаєм і творення контурів нової зовнішньої політики Великої Британії щодо імперії Цин, 1830 – 1833 рр.	83
Жуков А.В. (г. Луганск) Британская политика в Китае в 70-х гг. ХІХ в. Чифуская конвенция 1876 г.	95
Зуєва А.О. (м. Луганськ) Дебати на Паризькій мирній конференції (січень – травень 1919 р.) щодо американської комісії Кінга – Крейна та позиція Великобританії	101
Ковальський С.В. (м. Одеса) Кіпрська політика Великої Британії в контексті близькосхідної безпеки в 1950-ті рр.	108
Ладига О.І. (м. Луганськ) Британці на службі у Гітлера: Історія однієї поразки	116
Ласкавий Д.В. (м. Луганськ) Міжнародна боротьба за нафту Месопотамії й англо-німецьке зближення: місія Честера і план Касселя (1908–1911)	122
Луговий О.М. (м. Одеса) Англійський контингент у візантійській армії ХІ-ХІV ст.	140

Набока О.В. (м. Луганськ) Тайвань та боротьба «аутсайдерів» з англійською Ост-Індською компанією в Китаї (20 – 30-ті роки ХІХ століття)	153
Пастушенко А.О. (м. Харків) Джерела поповнення каперського, військового та торговельного флотів Англії в ХVІ ст. та виникнення бунтів	166
Поспелов А.С. (г. Одесса) Оборона британцями острова Южная Георгия в марте-апреле 1982 г.	173
Русаков К.А., Іщенко В.В. Великобритания и проблема Черноморских проливов во время русско-японской войны, 1904 – 1905 гг.	183
Русанова М.И. (г. Луганск) Зарождение политики Великобритании в отношении Палестины, 1840-1914 гг.	188
Савенков В.В. (м. Луганськ) Борьба в британському парламенті навколо реалізації проекту Суецького каналу (1857–1858).	205
Савенкова І.Ю. (м. Луганськ) Идея британской экспансии в Индии в работах Дж. Чайльда (1630–1699)	217
Сахновський О.Є. (м. Чернівці) Інтернаціоналізація ірландського питання на рубежі 1917-1918 рр.	230
Сіромський Р.Б. (м. Львів) Британський чинник у конституційних суперечках між федеральним урядом Канади і провінцією Квебек (1976-1982 рр.)	243
Скрипниченко М.С. (г. Одесса) Политические взгляды и деятельность Дж. Морли (1838-1923).	251
Фоміна О.В. (м. Луганськ) Імперська ідеологія Редьрда Кіплінга: невідомі сторінки	265
Хомич О.С. (м. Одеса) Взаємовідносини правителя та підданців у політичному вченні Джона Фортеск'ю	275
Ширяєв М.В., Скіба А. (м. Луганськ) Американско-британские отношения в 1914-1915 гг.: сотрудничество или соперничество?	282
СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ	290

Хазанов А.М. (г. Москва)

Михаил Степанович Бурьян
(из книги «50 лет в Храме Востоковедной науки»¹)

Говорят, что значимость ученого определяется не только его научными трудами, но и количеством учеников, той научной школой, которую он после себя оставил.

Я подготовил более 30 кандидатов наук и двух докторов наук (М.С. Бурьян и И.М. Шкляж). Своими лучшими учениками, которыми я особенно горжусь, я считаю Михаила Степановича Бурьяна, Альберта Михайловича Бининашвили, Сергея Анатольевича Воронина, Светлану Манвеловну Гасратян, Алексея Михайловича Демченко, Бориса Ефимовича Заранкина, Бориса Койбаева (Владикавказ).

Михаил Степанович Бурьян (1956 года рождения) – талантливый историк, пытливый исследователь, беззаветно преданный науке и влюбленный в востоковедение. В интервью, которое было опубликовано в луганской газете «Жизнь Луганска» 13 мая 1999 г., он сказал: «Поддерживаю научные и просто дружеские контакты со своими бывшими наставниками в Москве, светилами науки не только в России, но и далеко за ее пределами. Это мои учителя – академик РАЕН Григорий Львович Бондаревский, мой научный консультант по докторской диссертации который, кстати, предложил мне быть главным организатором празднования своего предстоящего 80-летнего юбилея. Второй наставник – Анатолий Михайлович Хазанов, тоже академик РАЕН, заведомо международных отношений Института востоковедения РАН».

Михаил Степанович Бурьян учился в нашей аспирантуре и докторантуре. Я посоветовал ему заняться политикой Великобритании в Египте в межвоенный период, базируясь на документах Национального архива Индии, фотокопии которых в свое время привез в Москву Г.Л. Бондаревский. М.С. Бурьяну удалось получить доступ к фондам пяти архивов: Национального архива Индии, архива бывшего министерства по делам Индии (Лондон), государственного архива Великобритании (Паблик Рекорд Оффис, Лондон), архива внешней политики Российской империи и архива внешней политики Российской Федерации. Основательно изучив и осмыслив этот

¹ Хазанов А.М. 50 лет в Храме Востоковедной науки. – М., 2009. – С.185-187.

E. England and the Middle East. – L., 1956. – 236 p. 32. **The History of British Mandate.** – Oxford, 1979. – 458 p. 33. **Herzl T.** The Complete Diaries of Teodor Herzl. – N.-Y., 1966. 34. **Гарт Л.** Полковник Лоуренс. – Москва, 1939 г. 35. **British foreign policy** under Edward Grey. – Cambridge, 1977. – 467 p. 36. **La Palestine** et les problem actuales. – P., 1918. – 56 p. 37. **Готлиб В.В.** Тайная дипломатия во время Первой мировой войны. – М., 1960. 38. **Darwin J.** British, Egypt and Middle East: Imperial policy in the aftermath of war, 1918-1922. – L., 1981. – 333 p. 39. **Marlowe J.** Arab Nationalism and British Imperialism. – L., 1961. – 236 p.

Русанова М.И. Зарождение палестинского направления во внешней политике Великобритании, 1840-1914 гг.

В статье на основе широкого круга литературы исследуется зарождение палестинского направления во внешней политике Великобритании.

Ключевые слова: Великобритания, Палестина, международные отношения.

Русанова М.И. Зарождения палестинского направления в зовнішній політиці Великобританії, 1840-1914 рр.

У статті на основі широкого кола літератури досліджується зародження палестинського напрямку в зовнішній політиці Великобританії.

Ключові слова: Великобританія, Палестина, міжнародні відносини.

Rusanova M.I. The origin of the palestinian direction in the Great Britain's foreign policy in 1840-1914.

The article is based on a wide range of literature and gives an outline of the origin of the palestinian direction in the Great Britain's foreign policy.

Keywords: Great Britain, Palestine, international relations.

УДК 94 (420:267.339) «1857/1858»

Савенков В.В. (м. Луганськ)

БОРОТЬБА В БРИТАНСЬКОМУ ПАРЛАМЕНТІ НАВКОЛО РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ СУЕЦЬКОГО КАНАЛУ (1857–1858)

Проект судноплавного морського каналу через Суецький перешийок, поданий до широкої уваги у 1854 р. французьким експедиційним дипломатом Ф. де Лессепсом, викликав значний інтерес в Європі. Величезні перспективи у розвитку торгівлі зі Сходом, що їх обіцяв новий водний шлях, з одного боку, та небачений до цього масштаб підприємства, яке, до того ж, знаходилось досить далеко від Європи, призвели до виникнення в європейських ділових колах жвавої полеміки стосовно здійсненності проекту Лессепса. Зрозуміло, що згаданий процес не міг оминати й Великобританію – володарку найкрупнішого в світі військово-морського та торговельного флоту, яка на той час вже мала величезні володіння в басейні Індійського океану. Незважаючи на те, що створення транс-єгипетського морського каналу, здавалося б, якнайкраще відповідало інтересам Великобританії, керівництво цієї країни практично з початку широкого обговорення проекту каналу поставилося до його реалізації у крайній негативній формі. Дотримуючись принципів "оборони Індії", британські урядовці, і насамперед, лорд Пальмерстон, який з 1855 р. став прем'єр-міністром, вважали, що такий канал міг принести більшу користь Франції, як середземноморській державі. Саме тому отримання Лессепсом у 1854 р. від єгипетського хедива Мухаммеда Саїда концесії на будівництво каналу через Суецький перешийок (яку було підтверджено та доповнено у 1856 р.) одразу ж викликало енергійну протидію британського уряду, який використовував усю силу свого впливу у Константинополі, щоб утримати султана від видачі офіційної санкції на будівництво, без якої концесія не мала сили.

Однак далеко не всі у Великобританії поділяли точку зору Пальмерстона та його колег. І якщо ще на момент отримання Лессепсом концесії можна було казати про відносну солідарність британського ділового світу та урядових структур, то вже у середині 1857 р. ситуація значно змінилася. По-перше, роком раніше Суецький перешийок відвідала Міжнародна комісія, яка складалася з провідних європейських інженерів та мала на меті визначення здійсненності

проекту морського судноплавного каналу. Позитивний висновок найавторитетніших європейських фахівців значною мірою сприяв підйому інтересу до нього з боку британських підприємців. По-друге, Лессепс, розуміючи, що за даних обставин єдиним шансом похитнути безкомпромісну позицію британського уряду щодо проекту каналу було створення розколу з цього питання у британському суспільстві, влітку 1857 р. вирушив у рекламно-пропагандистське турне Великобританією, відвідавши провідні промислові та торгівельні центри, де проводив мітинги та збори за участю представників місцевої ділової еліти. Ґрунтовна документальна підготовка, урахування найнагальніших потреб британської економіки у торгівлі зі Сходом, а також особисті якості організатора мали наслідком те, що на користь каналу висловились голови провідних торгівельних палат Великобританії, керівництво Ост-Індської компанії, "Пенінсулар енд Орієнтал стім невїгейшн компані", інших судноплавних, текстильних, страхових компаній, "керівних агентств" або "посередницьких домів" (Managing Agency Houses), яких приваблювала перспектива значного пришвидшення англо-індійського сполучення [1]. У британській пресі з'явилась безліч статей, у яких доводилась життєва важливість каналу для британських імперських інтересів.

Суперечності, що загострювались у британському суспільстві, незабаром відбилися і в стінах британського парламенту. На засіданні в палаті громад 7 липня 1857 р. депутат Г. Берклі звернувся до прем'єр-міністра із запитом щодо того, "чи не збирається уряд Її Величності вплинути на Його Величність султана з метою переконати останнього задовольнити прохання Віце-короля Єгипту щодо видачі Високою Портою санкції на будівництво судноплавного каналу через Суецький перешийок" [2, к.1043]. Підкресливши, що проект каналу вже отримав схвалення в основних портових містах і торгових центрах Сполученого королівства, депутат звернувся до уряду Її Величності з проханням заявити офіційні заперечення цьому проекту, якщо такі існують.

З відповіддю на запит виступив Пальмерстон, який, зокрема, заявив, що "уряд Її Величності безумовно не може використовувати свій вплив на султана з метою спонукати його до видачі дозволу на будівництво каналу хоча б тому, що впродовж останніх 15 років уряд Її Величності використовував весь свій вплив, який він має у Константинополі та Єгипті, для того, щоб запобігти реалізації цього проекту" [2, к.1044].

Заявивши у такий спосіб принципову позицію свого кабінету, Пальмерстон перейшов до формулювання основних пунктів, згідно яких він вважав за неможливе погодитися на реалізацію проекту Лессепса. Насамперед, проект каналу, на думку прем'єр-міністра, "був підприємством з розряду "мільних міхурів", які час від часу нав'язуються легковірним британським підприємцям" [2, к.1043–1044]. Посилаючись на "інформацію з надійного джерела", Пальмерстон заявив, що Суецький канал був "шарлатанською затією", яка, до того ж, була "фізично нездійсненною". Якщо ж цю гідротехнічну споруду і буде втілено в життя, "кошти, витрачені на її будівництво, будуть завеликі для того, щоб гарантувати будь-яку комерційну вигоду від неї" [2, к.1044].

Категорично заявивши про химерність підприємства Лессепса, Пальмерстон, разом з тим, підкреслив, що ця обставина не є підставою для британської опозиції проекту – "приватні особи мають самі піклуватися про свої власні інтереси, і якщо вони вплутуються у подібні нездійсненні підприємства, то самі повинні й розплачуватися за подібні необачні вчинки" [2, к.1044]. Роздратування прем'єр-міністра було цілком зрозумілим – незадовго до цього Ф. де Лессепс представив йому солідний пакет документів на підтримку свого підприємства, підписаний представниками ділової еліти Великобританії.

Набагато більшого значення глава уряду надавав іншому аргументу, який мав відверто політичний характер. Розглядаючи проект каналу, як такий, що був заснований на "мотивах, ворожих інтересам цієї країни (Великобританії. – В. С.), а саме – на протидії усталеній політиці Англії стосовно Єгипту і Туреччини, а також політиці, яка була освячена нещодавньою (Кримською. – В. С.) війною і Паризьким договором", Пальмерстон вказував на його основну мету – сприяти відділенню Єгипту від Османської імперії. "Більш того, – розвивав думку голова уряду, – проект має приховані наміри відносно легкого доступу Франції до наших володінь в Індії". Оскільки ж подібні наміри Лессепса були очевидними для будь-кого, хто приділяв хоч якусь увагу даному предмету, Пальмерстон висловлював своє здивування наївністю британських ділових кіл, які готувалися вкласти свої кошти в будівництво Суецького каналу [2, к.1044].

Однак аргументи, що були висунені прем'єр-міністром, не задовольнили усіх депутатів парламенту, зацікавлених у розв'язанні "суецької проблеми". Підтвердженням тому є дебати, що розгорнулися в палаті громад 17 липня того ж року. На цей раз запит опозиції було

сформульовано більш чітко. Депутат Дербі Гріффіт поцікавився думкою уряду Її Величності стосовно того, "чи відповідає інтересам цієї країни відкрите визнання підозрілої ворожості по відношенню до судноплавного каналу через Суецький перешийок" [2, к.1704]. Окрім того, Гріффіт поцікавився причинами, через які британський уряд вважає реалізацію проекту каналу такою, що "повністю суперечить" британським національним інтересам, а не навпаки.

Позицію уряду знову озвучив Пальмерстон, на думку якого, проект було побудовано на принципах, які були не сумісними з інтересами Великобританії та розходилися з її традиційним політичним курсом. "З політичної точки зору, – стверджував прем'єр-міністр, – проект є ворожим для Англії, особливо – зважаючи на наші індійські володіння. Якщо буде прокладено великий канал з Середземного моря до Червоного, ми матимемо значні труднощі у відносинах з іншими морськими державами...". Більш того, Пальмерстон побічно звинуватив Ф. де Лессепса у підбурюванні до розпалювання чергового конфлікту між Великобританією та Францією: "...цей проект безумовно має на меті відділення Єгипту від Туреччини, запобігання чому завжди було основною метою політики Великобританії", нагадавши, що незадовго до цього обидві європейські держави за умовами Паризького договору прийняли на себе зобов'язання підтримувати цілісність і недоторканність Османської імперії [2, к.1044].

Певний інтерес викликав виступ колишнього члена Міжнародної комісії від Великобританії інженера Р. Стефенсона. Виступивши у ролі "неупередженого експерта", який "не порушує політичні аспекти проблеми", Стефенсон виклав свої погляди на перспективи розвитку транзитних шляхів через територію Єгипту. Посилаючись на результати власних зйомок Суецького перешийка, британський інженер однозначно висловився на підтримку тези Пальмерстона про "повну нездійсненність" проекту каналу. Підставою для такого категоричного висновку Стефенсон вважав... "відсутність різниці між рівнями Середземного і Червоного морів, наявність якої припускалася раніше", оскільки у даному випадку канал, який мав їх поєднати, був би нічим іншим, як "смердючою канавою" [2, к.1706–1707; 3]. В той же час транс-єгипетська залізниця Олександрія-Каїр-Суец, що створювалася під його керівництвом та "швидко наближалася до завершення", становила практично довершений засіб англо-індійського сполучення, оскільки була більш практичною та дешевою, а головне – забезпечувала більшу швидкість пересування,

ніж "новий Босфор, прокладений між Середземним і Червоним морями" [2, к.1707].

Виступи Пальмерстона і Стефенсона спричинили запеклу полеміку в британському суспільстві, яка знайшла своє відображення в пресі. Так, на сторінках жовтневого номера журналу "Блеквудс Едінбург мегезін" було опубліковано обширну статтю аналітичного характеру, що розпочиналася вельми риторичною фразою: "Англія повинна шукати короткий шлях на Схід". Після стислого огляду транзитних комунікацій через територію Османської імперії, що існували на той час, журнал перейшов до оцінки проекту каналу: "Це – прекрасний проект, однак він призначений не для нашого часу, а скоріше для наших нащадків, оскільки... залізницю Олександрія-Каїр тепер вже подовжено до Суеца, з'єднавши, таким чином, обидва моря за допомогою найшвидшого з усіх існуючих нині засобів пересування, забезпечене яким, наше покоління не виявить бажання пов'язувати себе з небезпечним та коштовним альтернативним проектом, який передбачає прориття Суецького перешийка [4, т.82, с.507–508].

Така абсурдна, на перший погляд, аргументація надавала додаткової ваги виступам лорда Пальмерстона в парламенті. Британський прем'єр-міністр представляв найбільшу в світі імперію, найбільш розвинену промислову державу, яка мала наймогутніший флот. Його промова у палаті громад викликала певні сумніви серед багатьох прихильників каналу у Великобританії.

Незважаючи на це, в британському суспільстві тривав процес обговорення "суецької проблеми". Обставиною, яка істотно ускладнила становище британського уряду, стало повстання 1857 р. в Індії. У такій критичній ситуації британські правлячі кола з усією гостротою відчули недоліки англо-індійського сполучення – перші підкріплення, направлені на придушення повстання, досягли Індії маршрутом навколо мису Доброї Надії лише через 3 місяці після відправки з Англії. Це ще раз продемонструвало безперечні переваги проекту судноплавного морського каналу, який дозволив би найбільшим військовим судам Великобританії з десантом та озброєнням досягти своєї мети набагато швидше.

Ще гучніший резонанс у британському суспільстві викликала відставка уряду Пальмерстона у лютому 1858 р. Причиною стала спроба замаху на Наполеона III в Парижі, здійснена групою італійських патріотів. В ході розслідування з'ясувалося, що штаб-квартира зловмисників знаходилася в Англії. Вибухнув величезний міжнародний скандал, унаслідок чого влада перейшла до

консервативної партії – прем'єром став лорд Е. Дж. С. Дербі, Форін офіс очолив лорд Д. Г. Малмсбері. Здавалося б, усунення від влади "головного ворога каналу" докорінно змінить ситуацію у Великобританії навколо "суецької проблеми".

Проте наступні події показали, що від того, хто займе крісло прем'єр-міністра в будинку на Даунінг-стріт, 10, мало що залежить. Наступники Пальмерстона продовжували ту ж саму політичну лінію, піддаючи проект різкій критиці та інспіруючи у пресі численні статті, у яких проект каналу трактувався не інакше, як "погано прихована спекуляція політичного характеру", яка "приховує в собі загрозу для британської влади в Індії" [5].

Більш конкретного виразу позиція консервативного уряду лорда Дербі знайшла в парламентських дебатах, зокрема на засіданні палати громад 12 квітня 1858 р. В ролі "порушника спокою" знову виступив Д. Гріффіт. Депутат адресував міністрові фінансів Б. Дізраелі запит щодо того, "чи відповідає інтересам уряду Її Величності опір здійсненню проекту судноплавного каналу через Суецький перешийок, враховуючи можливі переваги останнього для нашого сполучення з володіннями на Сході, а також побажання, що висловлюються на користь його реалізації багатьма націями континенту" [6, к.847]. Подібне "порушення субординації" (звернення Д. Гріффіта за роз'ясненням позиції уряду не до прем'єр-міністра, а до другої особи в кабінеті – канцлера казначейства. – В.С.) не було дивним, оскільки старий лорд Дербі на той момент вважався лідером партії лише формально, у той час як дійсне управління справами було зосереджене в руках Дізраелі – енергійного і тонкого політика.

Даючи пояснення щодо запиту Д. Гріффіта, міністр фінансів визнав, що розглядане питання становить велику важливість, і складається, на його думку, з двох аспектів – наукового і політичного [6, к.848]. Щодо першого аспекту думка Дізраелі мало чим відрізнялася від думки Пальмерстона – уникаючи прямої заяви про власну переконаність у нездійсненності проекту каналу, канцлер казначейства вважав за краще послатися на згадуване вже свідцтво "більш компетентного" Р. Стефенсона. Стосовно ж другого, політичного, аспекту "суецької проблеми" Дізраелі зайняв більш ухильну позицію, спочатку відповівши Гріффіту запитанням на запитання: "Чи може уряд виражати прагнення перешкоджати комерційному підприємству, яке, ймовірно за все, містить в собі політичні мотиви?", аж потім виклав свою точку зору: "В цілому, я не можу очікувати, що ця обставина може стати підставою для опозиції

роботам, здійснюваним у будь-якій частині світу, що сприятимуть розвитку комерції. Однак у цьому конкретному випадку політичні міркування мають настільки серйозний характер, що я не можу зараз дати вичерпну відповідь" [6, к.848–849].

Ухилившись у такий спосіб від прямої декларації політики свого уряду, Дізраелі визнав за краще зайняти вичікувальну позицію, заявивши про те, що розгляд урядом політичного аспекту підприємства Лессепса стане можливим лише після того, як міністри Її Величності отримають "безперечні докази того, що прокладення каналу через Суецький перешийок є цілком досяжною метою", і що "його здійснення буде визнано бажаним з комерційної точки зору" [6, к.849]. Як наслідок, незмінною в цілому залишилася і британська позиція в Константинополі.

Тим часом в стінах британського парламенту назрівало вирішальне обговорення питання про необхідність будівництва Суецького каналу. Відбулося це 1 липня 1858 р. Ініціатором дебатів виступив депутат з Шеффільда Дж. А. Ройбак, відомий представник радикального угруповання ліберальної партії. Оцінюючи британську політику стосовно Суецького каналу в цілому, він стверджував, що вона є "підлою та егоїстичною" і завдає збитку "честі та доброму імені Англії" [7, к.1360]. Нагадавши членам палати основні причини британської позиції стосовно "суецької проблеми", Ройбак перейшов до спростування основних доводів, що висувалися проти морського каналу через Суецький перешийок. "По-перше, – стверджував депутат, – такий канал буде вигідний усьому людству, оскільки полегшить транспортні перевезення з однієї точки земної кулі до іншої. По-друге, канал через Суецький перешийок сприятиме економічним і культурним зносинам між Європою і Азією... Таким чином, не можна заперечувати той факт, що справа, яка відповідає інтересам всього людства, відповідає інтересам Англії" [7, к.1361].

Оцінюючи існуючий стан "суецької проблеми" у Великобританії, Ройбак відзначив варту осуди пасивність депутатів парламенту в такій важливій для інтересів країни справі: "Палата громад не постаралася вникнути ані в реальні труднощі, які лежать на шляху реалізації проекту, ані в пов'язані з ним обставини комерційного характеру". "Зрозуміло, – продовжував він, – якщо ті, хто пропонує його реалізацію, переконують капіталістів вкласти свої гроші в будівництво каналу, то палата зовсім не зобов'язана виступати у якості покровителя приватного капіталу. Єдине, що вона повинна зробити – це розглянути політичні аспекти питання... і з'ясувати, чи

насправді спорудження такого каналу відповідає інтересам Англії" [7, к.1362].

Ройбак також нагадав депутатам, що маршрут через Єгипет вже використовувався для торговельного обміну між Європою та країнами Сходу ще до відкриття шляху навколо мису Доброї Надії, і за сучасного стану розвитку інженерної думки, безсумнівно, легко міг бути відроджений. На закінчення своєї промови він зажадав, щоб в палаті громад було поставлено на голосування таку резолюцію: "Сила та вплив Англії не повинні бути використані з тією метою, щоб змусити султана утримуватися від санкціонування будівництва каналу на Суецькому перешийку" [7, к.1385]. До того ж Ройбак звинуватив парламент в егоїстичності та повній відсутності інформації про реальні технічні труднощі проекту.

На захист політичної лінії уряду виступив Роберт Стефенсон, що підтвердив думку про нездійсненність проекту. Його підтримав Пальмерстон, – тепер уже простий депутат та лідер опозиції, – який повторив свої абсурдні доводи, трактуючи проект Лессепа як найбільший з тих "мильних міхурів", за допомогою яких коли-небудь намагалися обдурити довірливих і простодушних людей в цій країні". Проте цього разу Пальмерстон, який вже не ніс безпосередньої відповідальності за прийняття остаточного рішення, був набагато відвертіший у викладенні дійсних причин власного опору проекту каналу: "... нашим інтересам категорично заперечує відкриття водного шляху між Середземним морем та Індійським океаном, який знаходився б під контролем інших держав, а не нашим власним контролем..." [7, к.1385]. Завершуючи свій виступ, Пальмерстон спробував завдати певного тиску на депутатів палати, заявивши, що "метою резолюції (Ройбака. – В. С.) є отримання парламентської санкції на проект, акції якого навряд чи матимуть попит на ринку, і я плекаю щирю надію, що члени палати не дозволять вплутати себе в спекуляцію подібного роду і не погодяться з резолюцією, яка, на мою думку, докорінно суперечить інтересам Англії" [7, к.1385].

Подібні заяви взагалі були характерними для Пальмерстона, який майстерно умів використовувати свою популярність в країні. Всупереч тому факту, що аргументи колишнього прем'єр-міністра мали досить сумнівне обґрунтування, його наполегливий і безкомпромисний опір проекту Лессепа не міг не завдати впливу на депутатів. Характерною рисою Пальмерстона як полеміста було використання гучних політичних фраз і гасел (які нерідко були безпідставними та складеними в уникливих висловах. – В. С.),

якнайкраще пристосованих для тиражування в пресі і розрахованих на те, щоб зробити глибоке враження на суспільну думку Великобританії.

Серйозні контраргументи Пальмерстону і Стефенсону навів у своєму виступі один з видатних діячів ліберальної партії Уільям Гладстон, який висловив принципово новий підхід до "суецької проблеми". Торкнувшись питання про розвиток транзитних комунікацій через Єгипет, Гладстон визнав, що у певному сенсі французький проект каналу може розглядатися як конкурент британської залізниці. "Цілком природно, – говорив він, – що британський уряд, який більше довіряє інженерам своєї країни, рекомендував султану будівництво залізничної транспортної магістралі. Однак заперечення високоповажного віконта (Пальмерстона. – В. С.) реалізації проекту каналу, такою ж мірою можуть бути застосовні й до залізниці".

Зважаючи на ту обставину, що будівництво залізниці має основною справжньою метою не забезпечення транзиту через територію Єгипту, а полегшення вивозу єгипетської бавовни до Ланкаширу і Йоркширу, Гладстон констатував, що подальше проведення такого політичного курсу може привести до серйозного падіння міжнародного авторитету Великобританії: "В Європі не існує держави, яка б не вважала британську опозицію цьому проекту ... невинуватою та егоїстичною. Цілком очевидно, що вся Європа невдовзі дійде висновку про те, що реальним обґрунтуванням нашої опозиції є неаргументоване переконання у вірогідності збитку, який канал може завдати інтересам Британської імперії, а не лицемірне посилення на "справжні інтереси" Туреччини" [7, к.1386–1389].

Після цього Гладстон звернув увагу депутатів палати на переваги каналу для Великобританії: "Хто контролює Червоне море та вихід з нього до Індійського океану? Хто захопив Аден, з одного боку, та острів Перім з іншого? Яка ж держава реально володітиме каналом, якщо його буде відкрито? Хіба цей канал неминуче не потрапить під контроль першої морської держави Європи? Англія, а не будь-яка інша держава отримає беззаперечне право розпоряджатися ним..." [7, к.1389]. Тому, на думку Гладстона, перед Великобританією не існує жодних об'єктивних перешкод для того, щоб приєднатися до реалізації проекту, "який цілком відповідає її інтересам, так само як і інтересам решти націй Європи" [7, к.1392]. Промову Гладстона привітали депутати – прихильники каналу. Дербі, Малмсбері та Дізраелі зберігали мовчання.

Виступ Гладстона підтримав ще один з лідерів лібералів – лорд Джон Рассел. Нагадавши депутатам палати про сутність основних заперечень проекту каналу, що були висунені Пальмерстоном і Стефенсоном, лорд Рассел заявив, що всі ці заперечення не можуть розглядатися як достатні підстави для проведення подібного

зовнішньополітичного курсу у відносинах з Францією, Австрією та Портою. "Якщо він (проект каналу. – В. С.) дійсно є мильним міхуром, природні перешкоди його реалізації є майже непереборними, а турецький уряд має власні причини відмови у видачі санкції на його реалізацію, то чи не виходить з цього, що необхідність "використання сили та впливу Англії" заради цієї ж мети є зайвою?" [7, к.1397].

Подібні сумніви у Рассела викликала також теза Пальмерстона про те, що "запобігання реалізації цього проекту відповідає інтересам Англії": "Я не можу уявити, щоб у мирний час... утворення додаткового шляху, який поєднав би різні райони земної кулі... могло б завдати шкоди Англії. Якщо мені заперечать, що деякі порти Франції розташовані ближче по відношенню до Єгипту, аніж англійські, і що перші отримують внаслідок відкриття каналу торговельну перевагу над нашою країною, я відповім: нашим основним принципом є перетворення всякої торгівлі на настільки вільну, наскільки це взагалі можливо" [7, к.1397]. Що ж до можливих військових конфліктів, то і в цьому випадку, на думку Рассела, канал не становить скільки-небудь серйозної небезпеки для Великобританії: "...до тих пір, поки ми пануємо на морях, ця небезпека не виникне взагалі" [7, к.1398].

Зрештою, резолюцію, запропоновану Ройбаком, було винесено на голосування. За результатами підрахунку цю резолюцію було відкинута більшістю у 228 голосів: 290 проти 62 [7, к.1401]. Як бачимо, ані ораторська майстерність Гладстона і Рассела, ані вагомі аргументи їх прибічників – простих депутатів, не були достатніми для подолання опозиції. Результати голосування чітко вказали на те, що офіційна Великобританія все ж була проти реалізації проекту каналу – Пальмерстон знову переміг.

Безпомилковим індикатором зміни настроїв, що панували в британському істеблішменті щодо "суецької проблеми", в черговий раз виступила британська преса – на сторінках "Таймс", "Морнінг пост", "Дейлі ньюс" та інших газет проект Суецького каналу знову отримав однозначне трактування. Безліч статей, автори яких, здебільшого, спиралися на застарілу, неперевірену, а то і просто навмисно перекручену інформацію, переконували пересічних британських підданих у нездійсненності проекту Суецького каналу та підступності його прожектерів.

Як бачимо, переважання у Великобританії офіційної точки зору на проект Суецького каналу набуло досить виразного прояву. Впродовж останніх місяців 1858 р. "суецька проблема" жодного разу (!) більше не згадувалася на засіданнях британського парламенту. Остаточо ж закриття британському капіталу шлях до будівництва каналу, як це не дивно, сам Лессепс – у жовтні 1858 р він вирішив поставити і Константинополь і Лондон перед фактом, заявивши про створення акціонерної "Всесвітньої компанії Суецького каналу", а 5

листопада того ж року відкрив підписку на її акції. Компанію Суецького каналу було офіційно засновано у Парижі 20 листопада 1858 р., без фірману Порти і без санкції Мухаммеда Саїда. Ця подія справила у Великобританії ефект бомби, що розірвалася. До останнього моменту тут ніхто не вірив, що Лессепс здійснить свій демарш. Але коли в банківських домах були виставлені підписні листи Всесвітньої компанії, англійці були приголомшені. Факт утворення компанії мав наслідком не тільки жорстку опозицію британської фінансової преси, але й повну втрату підтримки з боку ділових кіл цієї країни, оскільки Лессепс порушив неписані закони "кодексу підприємців". Як наслідок, на момент закриття підписки на акції (20 листопада 1858 р.) жоден англієць не ризикнув вкласти свої гроші у це підприємство.

Таким чином, боротьба у британському парламенті з питання про необхідність будівництва Суецького каналу, що тривала у 1857–1858 рр., завершилась поразкою прибічників його будівництва. Дійсно, факт неодноразового обговорення та постановка на голосування у найвищому законодавчому органі Великобританії питання про коригування зовнішньополітичного курсу країни стосовно "суецької проблеми" сам по собі свідчив про наявність значних розходжень у поглядах серед представників британського істеблішменту. Однак результати цього обговорення все ж переконують у переважанні в британських правлячих колах традиційної "египетської" політичної доктрини – не бажаючи компрометувати себе будь-яким втручанням у внутрішні справи Османської імперії, до складу якої входив Єгипет, британські урядовці, разом з тим, намагалися перешкодити будь-яким спробам своїх колоніальних суперників посилитись у цьому регіоні. Небажання переусвідомити ступінь відповідності такого курсу зростаючим економічним інтересам Великобританії на Сході призвела до того, що проблема забезпечення швидкого та вільного сполучення з цим регіоном планети залишалася для англійців актуальною майже до кінця XIX ст.

Джерела і література

1. Докладніше про реакцію, що її викликав пропагандистський тур прожектерів каналу в британському діловому світі, див.: Lesseps F. Inquiry into the opinions of the Commercial classes of Great Britain on the Suez Ship Canal / F.Lesseps. – L.: John Weale, 59, Holborn, 1857. – 147 p. 2. **Great Britain.** Parliament. Hansard's Parliamentary Debates (Далі – HPD). Third Series. – L.: Published by Cornelius Buck & c., 1857. – Vol.146 (19.06. – 17.07.1857). – 1780 cls. 3. **Безпідставність** цього аргументу легко доводиться тим фактом, що

раніше офіційні заперечення британського уряду зумовлювались саме наявністю, як тоді вважалось, різниці у рівнях між двома морями майже у 9 метрів, що було наслідком помилкових вимірів, зроблених інженерами єгипетської експедиції Бонапарта. Як бачимо, негативність британської позиції стосовно проекту каналу залежала зовсім не від цього. 4. **Blackwood's Edinburgh Magazine**. – N.Y.: Leonard Scott & Co., 1857. – Vol.82. – 776 p. 5. **Див.**, напр.: *The Quarterly Review*. – L.: John Murray, 1858. – Vol.103. – P.560–561; 6. **HPD**. Third Series. – L.: Published by Cornelius Buck & c., 1858. – Vol.149 (23.02. – 3.05.1858). – 2206 cls. 7. **HPD**. Third Series. – L.: Published by Cornelius Buck & c., 1858. – Vol.150 (04.05. – 17.06.1858). – 2292 cls.

**Савенков В. В. Борьба в британском парламенте
накколо реалізації проекту Суецького каналу (1857–1858)**

Статтю присвячено висвітленню одного з маловідомих аспектів історії спорудження Суецького каналу. На основі аналізу стенограм дебатів у британському парламенті досліджено процес формування політичного курсу Великобританії стосовно будівництва цієї міжнародної транспортної артерії.

Ключові слова: Великобританія, Суецький канал, парламент.

**Савенков В. В. Борьба в британском парламенте вокруг
реализации проекта Суэцкого канала (1857–1858)**

В статье освещен один из малоисследованных аспектов истории сооружения Суэцкого канала. На основе анализа стенограмм дебатов в британском парламенте исследован процесс формирования политического курса Великобритании в отношении строительства этой международной транспортной артерии.

Ключевые слова: Великобритания, Суэцкий канал, парламент.

**Savenkov V. V. The Struggle in Great Britain's Parliament
around the realization of the Suez Canal Project (1857–1858)**

The article highlights one of the scantily explored aspects of the history of the Suez Canal creation. The process of formation of Great Britain's political course towards the making of this international transport artery are research on the basis of analysis of British Parliamentary Debates.

Keywords: Great Britain, Suez Canal, Parliament.

УДК 94 (420:540) «1630/1699» + 929 Чайльд

Савенкова И.Ю. (г. Луганск)

**ИДЕЯ БРИТАНСКОЙ ЭКСПАНСИИ В ИНДИИ В РАБОТАХ
ДЖ. ЧАЙЛЬДА (1630–1699)**

Известный английский ученый-экономист второй половины XVII в., директор Ост-Индской компании сэр Джозайя Чайльд по праву может считаться одним из основоположников британской имперской идеи, во многом предвосхитившим развитие восточного направления экспансии "Туманного Альбиона". Несмотря на это, идеологическое наследие Чайльда, его вклад в распространение британского влияния в Индии в последней четверти XVII ст., практически не становились предметом специального исследования историков [1].

Документальную основу данной статьи составили работы самого Дж. Чайльда, в которых он изложил свои соображения относительно современного ему политического и экономического состояния Ост-Индской компании, а также восточного направления английской торговли в целом [2; 3]. Кроме того, немногочисленные биографические сведения были почерпнуты из материалов проекта "Family history" Государственного архива Великобритании, web-проекта "Child's family history", созданного потомками Дж. Чайльда, а также из воспоминаний Дж. Эвелина [4–6].

Будущий сэр Джозайя Чайльд – купец, экономист, член парламента и директор Ост-Индской компании – родился в 1630 г. в Лондоне в семье купца Ричарда Чайльда. Чайльды – одна из старейших семей Англии. Фамилия рода происходит от норвежского слова "hildir", впервые упоминающегося в старинной скандинавской легенде IV в. и переводящегося как "божество", "священный". К XIII в. представители семьи Чайльдов прочно обосновались в Англии, принимали участие в завоевании королем Генрихом II Плантагенетом Ирландии, а впоследствии – и в управлении последней. В связи с этим в английских источниках под 1294 г. упоминается Вальтер Чайльд ("Walter Child of Hereford"), чьим прямым, двадцатым по счету, потомком и является сэр Джозайя Чайльд.

Несмотря на то, что к XVII в. Чайльды уже владели довольно значительной торговлей с американскими колониями, Джозайя долгое время работал учеником торговца, преуспел в обучении, и лишь затем