Санкт-петербургский государственный университет

**ВАСИЛЬЕВА Анна Юрьевна**

**Выпускная квалификационная работа**

**«Агенты империи: роль частных компаний в формировании коммуникационной системы Британской империи (на примере фирмы «Томас Кук и сын»)»**

Аспирантура:

направление 46.06.01 «Исторические науки и археология»

основная образовательная программа MK.3048.2019 «История»

Научный руководитель:

доцент кафедры истории Нового и новейшего времени,

к.и.н., доцент Борисенко Виктор Николаевич

Рецензент:

доцент, СПбГЭУ, к.и.н., доцент

Щемелева Елена Геннадьевна

2022

**Содержание**

[**Введение** 3](#_Toc105603104)

[**Глава 1. Индустрия туризма в системе коммуникаций Великобритании во второй половине XIX в.** 14](#_Toc105603105)

[§ 1. Социально-экономические условия возникновения туризма в Великобритании 14](#_Toc105603106)

[§ 2. Индустрия туризма в национальном контексте 19](#_Toc105603107)

[**Глава 2. История фирмы «Томас Кук и сын», 1841 – 1899 гг.** 26](#_Toc105603108)

[§ 1. Основные этапы становления туристического бизнеса фирмы «Томас Кук и сын» 26](#_Toc105603109)

[§ 2. Обеспечение фирмой «Томас Кук и сын» транзита через европейские территории на Ближний Восток и в Индию 31](#_Toc105603110)

[**Глава 3. Туризм на территории неформальной империи: деятельность фирмы «Томас Кук и сын» в Египте** 38](#_Toc105603111)

[§ 1. Британский туризм в Египте в политико-экономическом контексте 38](#_Toc105603112)

[§ 2. Бизнес фирмы «Томас Кук и сын» в Египте в оценке современников 44](#_Toc105603113)

[**Глава 4. Туризм в колониях: деятельность фирмы «Томас Кук и сын» в Индии** 50](#_Toc105603114)

[§ 1. Участие фирмы «Томас Кук и сын»в проектах Британской империи 50](#_Toc105603115)

[§ 2. Репрезентация Британской империи на страницах путеводителей по Индии 57](#_Toc105603116)

[**Заключение** 62](#_Toc105603117)

[**Список источников и литературы** 64](#_Toc105603118)

# **Введение**

**Актуальность темы исследования** обусловлена тем, что история туризма до сих пор не получила должного внимания со стороны историков. Между тем туризм играл важную роль в формировании коммуникационной системы Британской империи, поскольку развитие массового туризма в Великобритании происходило во второй половине XIX в. в период расширения границ ее владений. Представители туристического бизнеса, ярким примером среди которых является фирма «Томас Кук и сын», могли выступать в этом процессе своеобразными агентами империи, поддерживая не только транспортные, но и культурные коммуникации внутри огромных территорий и соединяя метрополию с ее колониями. Однако число исследований, которые рассматривают историю фирмы «Томас Кук и сын», внесшей значительный вклад в развитие индустрии туризма, в этом контексте немногочисленны. При этом в отечественной историографии история европейского туризма XIX в. в целом практически не исследована.

Кроме этого, туризм остается значимым социокультурным явлением, популярной формой досуга и неотъемлемой частью мировой культуры. Осмысление этого феномена, как одного из средств межкультурной коммуникации невозможно без обращения к истории его возникновения и развития. В данном случае пример фирмы «Томас Кук и сын» дает возможность рассмотреть, как туристический бизнес в период формирования массовой культуры современного типа реагировал на культурные и социальные изменения в обществе, и оценить его место и роль в системе существовавших тогда транспортных коммуникаций и степень участия в межкультурном взаимодействии.

**Объектом** **исследования** является туристическая фирма «Томас Кук и сын».

**Предметом** **исследования** являетсядеятельность фирмы «Томас Кук и сын» в качестве транспортного и культурного агента Британской империи в последней трети XIX в.

**Цель** исследования – определить место и роль фирмы «Томас Кук и сын» в формировании системы коммуникаций Британской империи в последней трети XIX в. на примере деятельности фирмы в Египте и Индии. Для ее достижения ставятся следующие **задачи**:

1. изучение истории туристической фирмы «Томас Кук и сын» в контексте социально-экономических, культурных и политических процессов, происходивших в Великобритании и ее империи в последней трети XIX в.;
2. анализ структуры логистической системы фирмы и выстроенных ею маршрутов между метрополией и колониями, а также внутри рассматриваемых колоний, для определения ее статуса транспортного агента;
3. изучение деятельности фирмы в Египте в контексте коммерческих и политических интересов Великобритании в качестве примера осуществления колониальной политики на территории неформальной империи;
4. исследование правительственных проектов, выполнявшихся фирмой в Индии и направленных на укрепление связей между метрополией и коронной колонией.

**Научная новизна** работы состоит в разработке проблемы феномена туристической фирмы «Томас Кук и сын» в контексте политических, экономических и культурных процессов, связанных с расширением Британской империи в последней трети XIX в., а также изучении туристической деятельности фирмы как одного из инструментов имперского строительства.

**Теоретическая и практическая значимость исследования.** Теоретическая значимость исследования заключается в изложении научных суждений, раскрывающих роль фирмы «Томас Кук и сын» в формировании системы имперских коммуникаций. В исследовании раскрыты формы и методы ведения фирмой бизнеса, которые позволили ей стать транспортным и культурным агентом империи. Кроме этого, изучено участие фирмы в реализации идеологических и политических проектов, связанных с имперским строительством.

Материалы исследования могут быть использованы при подготовке лекций, специальных курсов, написании учебных пособий и научных трудов по колониальной и имперской политике, истории туризма, отдыха и повседневной жизни Великобритании в Викторианский период.

**Методология и методы исследования.** Применительно к проблематике исследования использованы общенаучные и специальные методы исследования. В работе применяется системный подход в сочетании с историко-генетическим методом. При реконструировании процесса становления массового туризма в Великобритании в XIX в. использованы компаративный, проблемно-хронологический, типологический и историко-биографический методы.

**Историография вопроса.** Работы, в которых рассматривается история фирмы «Томас Кук и сын», можно разделить на несколько групп. В первую группу входят биографические исследования, посвященные основателю фирмы. Стоит отметить, что краткие версии биографий Томаса Кука и его сына Джона Мейсона Кука появились еще в начале XX в. в справочных изданиях[[1]](#footnote-1), однако более обстоятельные исследования начали выходить только во второй половине XX в.[[2]](#footnote-2). Британский историк Дж. Гамильтон в своей научно-популярной книге помещает биографию Т. Кука в контекст европейской истории второй половины XIX в., особое внимание уделяя его религиозным взглядам[[3]](#footnote-3). Канадский социолог Т. Ньюмайер проанализировал, как Кук превратил в организованный туризм созданную им систему[[4]](#footnote-4), а также создал из путешествия коммерческий продукт, использовав его образовательный потенциал[[5]](#footnote-5). Кроме этого, Т. Кук упоминается в работах, посвященных истории развития железных дорог в Великобритании[[6]](#footnote-6). Испанский исследователь Дж. К. Вальтон более критично относится к фигуре Т. Кука и предпринимает попытку пересмотра устоявшихся взглядов о нем, как о единоличном создателе массового туризма[[7]](#footnote-7).

Вторая группа исследований посвящена истории фирмы «Томас Кук и сын». Эти работы, как правило, представляют собой обобщающие труды, изложенные в научно-популярной форме[[8]](#footnote-8). Наиболее содержательным, основанным на большом количестве архивных документов является исследование британского публициста П. Брендона[[9]](#footnote-9), вышедшее к 150-летнему юбилею фирмы. Однако авторы этих изданий, излагая основные этапы истории фирмы, не делают каких-либо концептуальных выводов.

Часть работ рассматривает историю фирмы в контексте развития массового туризма в определенных районах. Например, британский исследователь Д. Харлан отводит Т. Куку ключевую роль в развитии туризма в восточном Средиземноморье[[10]](#footnote-10). Американская исследовательница С. М. Хом в монографии, посвященной истории туризма в Италии, рассматривает деятельность Кука в контексте формирования единого государства и положительного влияния индустрии туризма на этот процесс[[11]](#footnote-11). Американский историк и публицист Д. Дж. Бурстин отметил роль Т. Кука в развитии туризма в Америке[[12]](#footnote-12). Британский исследователь Э. Хобсбаум, видевший в туризме новую форму миграции, причиной которой стал индустриальный капитализм, отметил, что имя Т. Кука стало символом организованного туризма, превратившего однодневные экскурсии в 1851 г. в широкомасштабный бизнес[[13]](#footnote-13).

Особое место бизнес фирмы «Томас Кук и сын» занимал на Востоке. Исследователи в первую очередь обращают внимание на деятельность фирмы в Палестине[[14]](#footnote-14) и в Египте, ставшим частью неформальной империи Британии. Так, американский исследователь Ф. Р. Хантер указывает на то, что фирма сыграла важную роль в укреплении позиций Британской империи в долине Нила[[15]](#footnote-15), а архив компании дает возможность изучения взаимодействия между «Востоком» и «Западом», возросшем в XIX в., и модернизации Ближнего Востока в тот период.[[16]](#footnote-16). Американский политолог В. Хазбун исследовал как бизнес-практики Кука посредством пакетных туров превратили опыт путешествия по Египту в товар потребления[[17]](#footnote-17). Турецкие исследователи Х.А. Полат и А. Арслан осветили подготовку экспедиции Вильгельма II в Палестину, которая была организована фирмой «Томас Кук и сын». Их работа раскрывает содержание деловой переписки между османским двором и фирмой, но не содержит выводов о роли частного бизнеса в дипломатических отношениях[[18]](#footnote-18). Гораздо меньше внимания уделяется развитию британского туризма в Индии. Американский исследователь М. Лоу подробно изучил как британское правительство пыталось реформировать транспортную систему хаджа, поручив ее организацию фирме «Томас Кук и сын»[[19]](#footnote-19).

Развитие туризма за пределами Европы ставит вопрос о его связи с колониализмом. В частности, американский историк Э. Зилов полагает, что именно империя обеспечила рост и развитие индустрии туризма[[20]](#footnote-20). Британский исследователь Дж. М. Маккензи указывал на то, что туристические путеводители, в том числе путеводители фирмы «Томас Кук и сын», собиравшие информацию о формальных и неформальных империях, являлись одним из инструментов культурного империализма[[21]](#footnote-21).

В отечественной историографии работы, посвященные истории фирмы, немногочисленны. А. Б. Соколов рассматривает деятельность Т. Кука в рамках обращения к истории экскурсионных поездов в Великобритании. Н. В. Дронова отмечает признание современниками обеспечение фирмой национальных интересов Великобритании и ее активного участия в расширении Британской формальной и неформальной империй[[22]](#footnote-22). Также имя Т. Кука встречается в ряде обобщающих статей[[23]](#footnote-23) и упоминается в учебных пособиях по истории туризма[[24]](#footnote-24). В статье Е. Н. Моисеевой отражено отношение французских путешественников к туристам Кука в Египте[[25]](#footnote-25).

В отечественной историографии история зарубежного туризма в целом представлена крайне слабо. Непосредственно по истории британского туризма XIX в. была защищена только одна кандидатская диссертация, посвященная традиционной для британской историографии теме истории курортов[[26]](#footnote-26). В целом по всеобщей истории изучаемого нами периода были защищены еще две кандидатских диссертации. Одна обращается к русским туристам во Франции, в другой рассматривается досуговая культура Германии, и один из параграфов посвящен спорту и туризму[[27]](#footnote-27). По отечественной истории была защищена кандидатская диссертация, в которой наряду с российскими столицами анализируются туристические практики в Париже[[28]](#footnote-28). Докторские диссертации отсутствуют.

Таким образом, деятельность фирмы «Томас Кук и сын» до настоящего момента рассматривалась преимущественно в описательных работах научно-популярного характера. Ряд исследователей изучали отдельные вопросы, связанные с развитием туристического бизнеса в различных регионах планетах, особенно на Ближнем Востоке, но не давали комплексную оценку участия фирмы в строительстве Британской империи. В отечественной историографии история компании практически не освещалась, кроме этого история европейского туризма как таковая не пользуется популярностью у отечественных исследователей.

**Источниковую базу исследования** составили несколько групп документов: издание, выпущенное к 50-летнему юбилею фирмы «Томас Кук и сын»; путеводители фирмы и ряд других путеводителей эпохи; публицистические работы современников, подводящие промежуточные итоги оккупации Великобританией Египта и дающие в том числе оценку деятельности фирмы; материалы прессы.

Одним из важнейших источников исследования стала работа У. Ф. Рея, вышедшая в 1891 г. и приуроченная к празднованию фирмой своего юбилея[[29]](#footnote-29). Она содержит не только сведения о биографиях Т. Кука и его сына Дж. М. Кука, но и информацию о процессе создания главных туристических маршрутов, предлагавшихся фирмой, и ее основных транспортных партнерах. Этот источник также позволяет изучить механизмы самопрезентации компании и восприятие ее современниками, что необходимо для определения общественной значимости деятельности фирмы.

Туристические путеводители составляют важную группу источников. Фирма имела собственные путеводители, посвященные отдельным странам и регионам[[30]](#footnote-30). Их отличительной чертой были краткость и наличие справочной информации в первую очередь необходимой во время путешествия, начиная с транспортного расписания и заканчивая курсом валют и почтовыми тарифами. Сведения о достопримечательностях излагались в сжатой форме и были направлены скорее на то, чтобы сориентировать туристов на местности, а не предоставить полную информацию об объекте.

Наибольшее значение для нашего исследования имеют путеводители по Египту[[31]](#footnote-31) и Индии[[32]](#footnote-32). Особенность этих путеводителей фирмы заключается в том, что они фиксировали информацию о британском присутствии на данных территориях, уделяя внимание не только достопримечательностям подконтрольных регионов, но и их материальным ресурсам. Кроме этого, предлагаемый список туристических маршрутов дает возможность реконструировать транспортную систему внутри колоний и их связей с метрополией, а также оценить уровень интеграции туристического бизнеса в эту систему. Обращение к другим путеводителям эпохи позволяет выявить особенности изданий, выпускаемых фирмой, а также оценить их место в туристической индустрии Великобритании[[33]](#footnote-33).

Различные публицистические работы, опубликованные в конце XIX в., подводя промежуточные итоги британской оккупации Египта, упоминали фирму «Томас Кук и сын»[[34]](#footnote-34), что может расширить наши представления о том, как, согласно взгляду современников, компания была интегрирована в систему управления данными территориями.

Использовались материалы таких газет, как «The Times» и «The Morning Post», «The Leeds Mercury» и «The Worcestershire Chronicle». На страницах периодической печати размещалась реклама фирмы, а также ряд телеграмм, сообщавших о проблемах трафика в Европе. Помимо этого, в прессе широко освещались события в Египте и Судане, связанные с экспедицией генерала Гордона, где также фигурировало имя фирмы, поскольку она отвечала за транспортировку военных.

**Хронологические рамки исследования** охватывают 1841 – 1899 г. Нижняя граница хронологических рамок – 1841 г. – определяется датой первой экскурсии, проведенной Т. Куком. В 1869 г. Т. Кук организовал первый тур в Палестину и Египет. Бизнес компании за пределами Европы начал активно развиваться после того, как фирму в 1878 г. возглавил его сын Дж. М. Кук. Именно в последней трети XIX в. фирме стала участвовать в крупных правительственных проектах. Верхняя граница хронологических рамок – 1899 г. – дата смерти Дж. М. Кука, которая практически совпадает с окончанием Викторианского периода британской истории.

**Географические рамки исследования** ограничены Великобританией, Италией, через которую пролегал наиболее короткий путь на Восток, Египтом и Индией.

**На защиту выносятся следующие положения:**

1. Фирма «Томас Кук и сын», заняв лидирующее положение на туристическом рынке Великобритании, демократизировала путешествия и, выведя свой бизнес за пределы Европы, популяризировала туристические поездки в Египет и Индию.
2. Одной из целей построения маршрутов, пролегавших через территорию Европы, была оптимизация пути между метрополией и Востоком, что особенно ярко видно на примере Италии.
3. Фирма давала путешественникам готовое решение, разрабатывая маршруты в сети запутанной мировой транспортной системы, согласовывая пересадки и, благодаря своей купонной системе, гарантируя им наличие свободных мест, что делало ее транспортным агентом империи.
4. Логистические таланты фирмы использовались правительством для решения политических и идеологических задач имперского строительства, что делало ее культурным агентом империи.

**Основные положения ВКР отражены в следующих работах:**

**В рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки РФ для опубликования основных научных результатов диссертации:**

1. Васильева А. Ю. Роль фирмы «Томас Кук и сын» в системе коммуникаций Британской империи во второй половине XIX века в зарубежной историографии // Клио. № 8 (164). 2020. Стр. 32-36.
2. Васильева А. Ю. Развитие транспортной инфраструктуры и возникновение индустрии туризма в Великобритании в XIX веке // Вестник гуманитарного образования. № 4 (20). 2020. Стр. 67-73.
3. Васильева А. Ю. К вопросу о британском присутствии в Египте: бизнес фирмы «Томас Кук и сын» в оценке современников (последняя треть XIX века) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2021. Т. 26. № 191. С. 224-232.

**В прочих изданиях:**

1. Васильева А. Ю. Социальные и религиозные аспекты туристической деятельности Томаса Кука // Метаморфозы истории. 2020. № 18. С. 102-112.
2. Васильева А. Ю. Организация транзитного сообщения между метрополией и Востоком: деятельность фирмы «Томас Кук и сын» в Италии во второй половине XIX века // Ноябрьские чтения-2020. сборник статей по итогам XII Всероссийской конференции студентов, аспирантов и молодых ученых / Отв. ред. Р. А. Шумяков. СПб, 2021. С. 109-113.

# **Глава 1. Индустрия туризма в системе коммуникаций Великобритании во второй половине XIX в.**

# **§ 1. Социально-экономические условия возникновения туризма в Великобритании**

Промышленная революция в Великобритании стала причиной сложных социально-экономических преобразований. Научно-технический прогресс и транспортная революция вместе с изменениями, происходившими в сфере досуга и отдыха, создали новые условия и возможности для путешествий. Это позволило занять Великобритании место лидера в развитии индустрии массового туризма[[35]](#footnote-35).

В историографии распространена точка зрения, согласно которой строительство железных дорог послужило главным толчком для развития туристической индустрии[[36]](#footnote-36). Однако еще до их появления именно владельцы пароходов осознали, что путешествия для удовольствия открывают новый рынок услуг[[37]](#footnote-37). В течение 1810-х гг. пароходные экскурсии постепенно становились доступны в различных британских портах[[38]](#footnote-38). С 1820 г. осуществлялось регулярное пароходное сообщение через Ла-Манш[[39]](#footnote-39), и к 1830-м гг. повсеместно распространились экскурсии вдоль побережья[[40]](#footnote-40). После 1830 г. морские путешествия под паром стали неотъемлемой частью средиземноморских путешествий, а к 1840-х гг. наладилось регулярное пароходное сообщение с Александрией и Константинополем[[41]](#footnote-41).

Важной стороной индустриализации и главным достижением в увеличении скорости передвижения стало развитие железнодорожного сообщения[[42]](#footnote-42). В Великобритании несколько факторов делали железные дороги важным элементом туристической индустрии. Во-первых, к густой сети дорог, покрывавшей страну, имели доступ обширные группы населения. Кроме этого в большей степени, чем в других странах, британское железнодорожное сообщение контролировалось частным бизнесом. Примером того, что прибыль могут приносить пассажиры, а не грузы послужил для них успех линии «Ливерпуль – Манчестер»[[43]](#footnote-43).

При этом пароходное и железнодорожное сообщения были тесно связаны и дополняли друг друга. Международное судоходство превалировало над железнодорожными магистралями[[44]](#footnote-44), однако крупнейшие английские и американские железнодорожные компании могли контролировать многие пароходные линии[[45]](#footnote-45). В целом, улучшения в сфере коммуникаций поощряли «привычку к удовольствиям», развивая любопытство и помогая преодолеть региональную замкнутость[[46]](#footnote-46).

Важным элементом в системе коммуникаций и увеличении их скоростей стал изобретенный в 1830-х гг. телеграф. В 1851 г. Великобританию с Европой соединил подводный кабель, протянутый между Дувром и Кале[[47]](#footnote-47), а в 1866 г. посредством первого трансатлантического кабеля была установлена связь с Североамериканским континентом[[48]](#footnote-48). Постепенно к концу XIX в. телеграфные линии связали метрополию со всеми ключевыми территориями формальной и неформальной империи[[49]](#footnote-49). Новое средство сообщения не осталось без внимания предпринимателей и использовалось в том числе в коммерческих целях[[50]](#footnote-50).

Под влиянием сложных политических и социально-экономических процессов, проходивших в Великобритании в XIX в., менялись образ жизни населения и его социальный облик[[51]](#footnote-51). Благодаря бурно развивавшемуся капитализму владельцы бизнеса сумели заработать себе состояния, а падение цен во время Великой депрессии 1873–1896 гг. позволило потребителям тратить большее количество денег[[52]](#footnote-52). Несмотря на Депрессию, уровень экономической безопасности вырос, как и количество услуг и товаров, которые можно было купить[[53]](#footnote-53), при этом потребительские товары стали превалировать над товарами первой необходимости[[54]](#footnote-54).

Слой буржуазии, существовавший на доходы от наследства[[55]](#footnote-55), становился все более многочисленным, а новый слой среднего класса, возникший благодаря изменениям в структуре экономики, когда социальная мобильность увеличивалась, а традиционные ценности играли все меньшую роль[[56]](#footnote-56), начинал больше ценить свободное время, подражая буржуазному образу жизни. Для видения бизнеса больше не требовалось постоянного внимания, поскольку теперь управление фирмой можно было делегировать[[57]](#footnote-57). Росла армия слуг, что также давало дополнительную возможность мужчинам отдыхать с женами[[58]](#footnote-58).

Во второй половине XIX в. социальные реформы постепенно проводили все более четкую границу между выходными днями и рабочими, и одновременно с этим велась борьба за сокращение количества рабочих часов. Превратить выходные дни в обычную практику удалось к концу XIX в.[[59]](#footnote-59). В 1871 г. был принят закон о банковских каникулах, не являвшийся радикальной мерой, но ставший революционным. Он ввел четыре официальных выходных дня, которые рассматривались не как часть религиозных праздников, а как светские дни досуга[[60]](#footnote-60). Еще с 1845 г. банковских работников стали отпускать в ежегодный отпуск на срок до двух с половиной недель, а с 1875 г. двухнедельный отпуск получили клерки, работавшие для страховых компаний и на гражданской службе[[61]](#footnote-61). К концу века ежегодный отпуск стал обыденной практикой для среднего класса и, хоть и в меньшей степени, для высокооплачиваемых фабричных рабочих. В 1901 г. каждый 25 британец отдыхал на курортах, в то время как в 1801 г. только каждый сотый[[62]](#footnote-62).

В этот же период качественно менялось отношение к целям и смыслу отдыха, о которых в 1860–1870-х гг. шла активная общественная дискуссия. Мнение об отдыхе как возможности восстановления сил работника, позволяющих повысщить производительность его труда, сменялись представлениями о том, что отдых может выступать в качестве источника удовольствия[[63]](#footnote-63). Таким образом, в этот период сфера досуга и популярной культуры приобретала тот вид, который узнаваем и привычен для нас до сих пор[[64]](#footnote-64).

В целом, причин, которые побуждали британцев отправляться на отдых, могло быть множество. Так, реакцией на рост городов и индустриализацию стал анти-урбанизм, который пропагандировали такие представители Викторианской эпохи, как Уильям Моррис и Роберт Блэтчфорд[[65]](#footnote-65). Помимо этого, для XIX в. путешествия по разным поводам стали обыденной практикой. Н. А. Ерофеев указывал на то, что в этот период англичан воспринимали как нацию путешественников и «туристами» называли именно их[[66]](#footnote-66). Необходимость сохранения административной и экономической связи с колониями укрепляли эту черту национального характера.

Для индустрии туризма немаловажным было и то, что во второй половине XIX в. трансформировалась система управления фирмами. Возник и развивался научный менеджмент, создание офисов и бухгалтерий в последние десятилетия XIX в. изменило структуру крупных предприятий, работу которых теперь координировал не персонально хозяин, а специально сформированный штат сотрудников[[67]](#footnote-67). Соответственно, это позволяло выводить в том числе рынок услуг на новый уровень, создавая агентства с разветвленной сетью офисов, охватывавшей не только Великобританию. Такой, например, была фирма «Томас Кук и сын», к концу века имевшая своих представителей практически по всему земному шару, при этом в начале карьеры в 1840-х гг. Т. Кук занимался организацией туристических поездок практически в одиночку.

Вместе с расширением индустрии туризма рос и уровень сервиса. Путешествия на пароходах и по железной дороге становились все более комфортабельными[[68]](#footnote-68), развивался гостиничный бизнес. С конца 1830-х гг. ключевой движущей силой крупномасштабного развития английских отелей стал пассажирский трафик, связанный с железнодорожным транспортом. В 1840-х гг. отели продолжили расширяться уже под натиском туристических экскурсий, связанных в первую очередь с именем Т. Кука, который создал и развил концепцию групповых туров, включавших железнодорожные поездки и ночлег.[[69]](#footnote-69) С конца 1850-х гг. владельцы английских отелей побуждали своих менеджеров выезжать за границу для обучения[[70]](#footnote-70). В этот же период обычные гостиницы превращались в гранд-отели[[71]](#footnote-71).

Таким образом, в XIX в. важным условием для возникновения индустрии туризма стала транспортная революция и возникновение новых средств связи, таких как телеграф. Социально-экономические трансформации, происходившие в обществе, вели к повышению благосостояния населения и формированию нового рынка услуг. Постепенно изменялось отношение к свободному времени, что нашло свое отражение в социальном реформировании, выразившемся в упорядочивании рабочих дней и появлении отпусков. К туристическим поездкам британцев побуждало не только новое понимание отдыха как источника удовольствия, но и привычка к путешествиям, порожденная наличием огромных заморских владений. Тем временем развитию индустрии туризма способствовало появление научного менеджмента, выведшего управление фирмами на новый уровень, а также повышение уровня сервиса на транспорте и в гостиницах, который одновременно развивался под натиском новых клиентов и способствовал дальнейшей популяризации туризма.

# **§ 2. Индустрия туризма в национальном контексте**

В течение XIX в. интенсивно шел процесс формирования национальных государств, что не могло не оказать влияния на развитие туризма, поскольку политические элиты через массовую культуру транслировали национальную идею[[72]](#footnote-72), используя ее потенциал в борьбе за власть[[73]](#footnote-73). Посещение значимых для истории нации мест и святынь[[74]](#footnote-74), различных праздников и выставок[[75]](#footnote-75) влияли на процесс осмысления национального государства и формирования национальной идентичности. Для Соединенного Королевства это могло играть важную роль, укрепляя связь между регионами и обширными владениями империи, а также формируя представление о метрополии, как центре этих территорий.

Однако правительство Великобритании официально не проявляло интереса к сфере туризма на национальном уровне вплоть до 1930-х гг., когда впервые был признан потенциал для получения валютных поступлений во время Великой депрессии[[76]](#footnote-76). Согласно стенограммам парламентских дебатов слово «tourism» впервые прозвучало в палате лордов из уст Верховного комиссара Палестины виконта Сэмюэля в июне 1938 г. при обсуждении проблем лондонского трафика. Он отметил, что «то, что называется «туризмом», может <…> значительно повысить престиж нашего города и принесет прибыль многим его жителям»[[77]](#footnote-77).

Несомненно, Лондон занимал особое место в национальном воображении как столица британской территориальной и коммерческой империи и в Викторианскую эпоху. В этот период для многих мегаполис являлся собранием всех стандартов[[78]](#footnote-78). Несмотря на это, только Всемирная выставка 1851 г. в должной мере открыла двери столицы жителям Великобритании. Следует отметить, что внешнее проявление британского патриотизма в Викторианскую эпоху, возводившего гордость за достижения империи в ранг национального чувства, приобрело помпезный характер[[79]](#footnote-79). Выставка 1851 г. стала одним из таких событий, продемонстрировав промышленный триумф Великобритании. При этом возможность знакомства жителей провинции со столицей обеспечил именно туристический агент. Как отмечается, Т. Куку принадлежит заслуга в том, что он предоставил возможность жителям провинции побывать в Лондоне[[80]](#footnote-80).

Несмотря на то, что Выставка 1851 г. имела очевидный успех, на тот момент лондонская туристическая инфраструктура еще не была развита в должной мере[[81]](#footnote-81). Изменения в сфере услуг происходили между 1850-ми и 1870-ми гг. В этот период строились гранд-отели, начали появляться туры, которые стало возможным оформлять через туристические агентства, получили распространение путеводители по Лондону[[82]](#footnote-82). Справедливости ради, стоит отметить, что первые путеводители по Лондону появились еще в конце XVII в.[[83]](#footnote-83), но только во второй половине XIX в. они приобрели современный вид. Характерно, что в том же 1851 г., когда проходила Всемирная выставка, Джон Мюррей издал путеводитель под заголовком «Современный Лондон, или Лондон такой, какой он есть»[[84]](#footnote-84), тем самым как бы подчеркивая новую веху в жизни метрополии.

Путеводитель по Лондону фирмы «Томас Кук и сын» скорее напоминает справочник, поскольку он перечисляет ключевые транспортные линии и предоставляет список примечательных мест столицы. Его открывают королевские дворцы, где на первом месте стоит Букингемский дворец, и владения аристократов. После чего представлен раздел под заголовком «Общественные здания и национальные учреждения»[[85]](#footnote-85). Помимо здания Парламента, Тауэра и Вестминстерского аббатства здесь представлены Банк Англии, Главный почтамт, Адмиралтейство, Форин-офис, Министерство по делам Индии, Военное министерство[[86]](#footnote-86). Помимо этого, путеводитель предлагает списки образовательных учреждений и музеев, залов суда, архивов и бюро патентов[[87]](#footnote-87), отделов полиции, тюрем[[88]](#footnote-88) и больниц[[89]](#footnote-89). Таким образом, перечисленные национальные институты воплощают в себе национальные ценности: монархия, английское право и порядок, коммерция, имперская и военная мощь и научный прогресс.

Список памятников, рекомендовавшихся к осмотру, не очень велик и фокусируется на истории XIX в. Политическая история представлена такими фигурами, как консерваторы Роберт Пиль и Бенджамин Дизраэли, либералы Джон Стюарт Милль и Ричард Кобден. Упоминается памятник королеве Анне – первому монарху, который правил объединенной Великобританией. Военную славу империи воплощали в себе памятники герцогам Йоркскому и Веллингтону, Трафальгарская площадь и мемориал погибшим в Крымской войне. В 1880-х гг. были установлены памятники основателю воскресных школ Роберту Рейксу и переводчику Библии на английский язык Уильяму Тиндейлу. Кроме этого, в списке присутствовали памятники поэтам Байрону и Роберту Бернсу, историку и философу Томасу Карлейлю, банкиру и филантропу Джорджу Пибоди и реформатору почтовой системы Великобритании Роуленду Хиллу[[90]](#footnote-90). Таким образом, внимание туристов направлялось на важных, по мнению составителей путеводителей, деятелей политической, военной, религиозной и культурной истории Великобритании.

Для регионов Великобритании мощной унифицирующей силой стали железные дороги, благодаря которым жители Соединенного Королевства получили дополнительную возможность почувствовать себя «британцами»[[91]](#footnote-91). Расширение национальной железнодорожной сети Ирландии началось в 1840-х гг. В 1849 г. была открытия линия между Дублином и Корком в 1849 г., а в 1851 г. между Дублином и Голуэем в 1851 г.[[92]](#footnote-92), соединившими столицу с югом и западом страны соответственно, что было немаловажным для туризма. Более того, Т. Кук начал свой бизнес в этой части Соединенного Королевства с Великой промышленной выставки 1853 г., проходившей в Дублине. Данная выставка должна была продемонстрировать не только технический прогресс, но и успехи восстановления Ирландии после разрушительного голода[[93]](#footnote-93). Кроме посещения выставки Кук подготовил программы непродолжительных экскурсий и более длинных туров по Ирландии[[94]](#footnote-94) для знакомства англичан с этим регионом.

Туристический бум в Шотландии начался в 1850-е гг., когда The Caledonian Railway и The North British Railway соединили ее с Англией. Третья ветка, принадлежавшая The Midland Railway[[95]](#footnote-95), пересекла границу в 1876 г. Шотландию можно привести в качестве примера другого вида туризма, связанного не с посещением событий имперской важности, как всемирные выставки, а касающегося культурной истории страны. Особо ярко в Шотландии был развит литературный туризм, связанный с фигурой Вальтера Скотта. Дом-музей писателя Эбботсфорд входил в список достопримечательностей, рекомендуемых к осмотру. Рядом с ним располагались романтические руины аббатств Мелроуз и Драйберг[[96]](#footnote-96), где находилось захоронение В. Скота. Внимание уделялось не только самому писателю, но и его героям. Например, путеводитель напоминал, что в местах вокруг Троссакса разворачивалось действие романа «Роб Рой»[[97]](#footnote-97). Владельцы железных дорог тоже шли навстречу своими клиентам. Например, на совместных экспрессах с The Midland Railway и The Glasgow and South Western Company действовали туристические билеты, предусматривавшие остановку в Эре и Дамфрисе, местах рождения и смерти поэта Роберта Бернса[[98]](#footnote-98).

С железнодорожными компаниями активно сотрудничали туристические агенты. Так, вместе с The Great Eastern Railway фирма «Томас Кук и сын» стала предлагать экскурсионные поезда в восточные графства из Ланкашира, Йоркшира и Мидлендса[[99]](#footnote-99). The Great Western Railway назначила ее в 1871 г. агентом по развитию экскурсий и туров через запад и юго-запад Англии. На следующий год The Midland Railway Company поручила фирме контроль над экскурсионным и туристическим движением в Бирмингем и из него[[100]](#footnote-100). С 1887 г. фирма стала экскурсионным агентом The Lancashire and Yorkshire Railway, отвечая за трафик на главные оздоровительные курорты на ланкаширском побережье, в Шотландию, на восточное и западное побережье Англии и в Лондон[[101]](#footnote-101). Помимо этого «Томас Кук и сын» сотрудничали с The North British Railway, связывавшей Англию и Шотландию[[102]](#footnote-102). К 1872 г. билеты фирмы можно было приобрести на всех железных дорогах Ирландии[[103]](#footnote-103). Таким образом, фирма одновременно выполняла роль логиста для туристов, предлагая им конкретные маршруты, составленные сквозь довольно запутанную сеть британских железных дорог, соединявших различные регионы страны, и привлекала новых клиентов для своих партнеров.

Таким образом, несмотря на то, что правительство Великобритании во второй половине XIX в. фактически не участвовало в развитии туристической индустрии, туризм играл важную роль в становлении национального самосознания британцев. Именно туристические агенты обеспечивали поток туристовна мероприятия национальной и имперской важности, например, всемирные выставки. В путеводителях подтверждался особый статус Лондона, как центра империи, в котором располагались главные национальные институты, служившие символами этой империи. Кроме того, предлагая список мест, важных для посещения, путеводители формировали представления о национальной истории и ее ключевых героях. Примером такого вида туризма может служить литературный туризм в Шотландии. Связующим звеном между регионами Великобритании стали железные дороги, но их сеть была настолько запутанной, что туристические агенты, в частности фирма «Томас Кук и сын», выполняли роль логиста, предлагая туристам готовые маршруты. Все это делало туризм важным элементом в национальном строительстве Великобритании.

# **Глава 2. История фирмы «Томас Кук и сын», 1841 – 1899 гг.**

# **§ 1. Основные этапы становления туристического бизнеса фирмы «Томас Кук и сын»**

Проведенная Т. Куком 5 июля 1841 г. экскурсионная поездка из Лестера в Лафборо рассматривается как точка отсчета не только для истории фирмы «Томас Кук и сын», но и для туристической индустрии в целом. Кук организовал поездку для членов общества трезвости. Сама идея использовать целый поезд для одного мероприятия была не новой – экскурсионные поезда в Англии возникли вместе с пассажирским железнодорожным сообщением[[104]](#footnote-104). Уникальным было то, что эту поездку широко рекламировали[[105]](#footnote-105). Поезд покрыл расстояние в 12 миль[[106]](#footnote-106), перевезя из Лестера в Лафборо 570 человек при стоимости проезда в 1 шиллинг[[107]](#footnote-107).

Идея о том, что организация туристических поездок может стать прибыльным бизнесом пришла к Т. Куку летом 1845 г. при подготовке поездки из Лестера в Ливерпуль[[108]](#footnote-108). Заключив договор с Мидланд Рэйлвэй Кук начал получать проценты с проданных билетов[[109]](#footnote-109). Во время этой экскурсии выработались основные принципы, согласно которым Кук стал разрабатывать свои туры: он лично составлял маршрут, заключал договоры с владельцами транспорта и гостиниц, издавал путеводитель и сам выступал в качестве гида. Со следующего года Кук начал организовывать поездки в Шотландию, а с 1853 г. – в Ирландию, тем самым охватив Британские острова. В 1855 г. состоялась первая поездка в Европу, главной целью которой было посещение Парижской промышленной выставки.

В 1860-х гг. Т. Кук продолжал активно развивать свой бизнес. С лета 1863 г. он начал предлагать туры в Швейцарию[[110]](#footnote-110), где также впервые была опробована продажа билетов для туристов, путешествовавших вне групп, и к 1865 г. она стала использоваться по всей Европе[[111]](#footnote-111). В этом же году главный офис фирмы переехал из Лестера в Лондон, что указывало на повышение статуса предприятия Кука. Кроме этого, во второй половине 1860-х гг. вновь расширяются географические рамки предлагаемых туров и в орбиту фирмы входят США и Канада, а также Ближний Восток[[112]](#footnote-112). После выхода Т. Кука на пенсию в 1878 г. фирму возглавил его сын Джон Мейсон Кук[[113]](#footnote-113). К концу XIX в. в сферу деятельности фирмы вошли Европа, Северная Америка, Ближний Восток и Северная Африка, а также Индия и Австралия.

Расширяя географические рамки своего бизнеса, Кук повышал и уровень услуг, который в итоге мог удовлетворить требования самых притязательных клиентов. В последние десятилетия XIX в. фирма обладала таким широким признанием, что в 1882 г. принцы Альберт Виктор и Георг по распоряжению принца Уэльского, будущего короля Эдуарда VII, путешествовали по Палестине под надзором агентов компании[[114]](#footnote-114).

Успех фирмы «Томас Кук и сын» обеспечивался тем, что ее владельцы чутко реагировали на запросы публики, предлагая туристическому бизнесу в том числе инновации. Так, Т. Кук считается изобретателем пакетного тура, или системы «все включено», когда в стоимость путевки стали входить проезд, проживание и питание. Это позволяло предлагать туры по более выгодным ценам. На протяжении всей поездки туристы были окружены гидами и представителями фирмы, предоставлявшими всю необходимую помощь, в том числе услуги переводчика.

Фирма выстроила собственные банковскую и почтовую системы. Гостиничные купоны фирмы с 1868 г. стало возможным использовать для оплаты проживания и еды. В 1874 г. циркуляры, предшественники дорожных чеков, начали обмениваться на местную валюту. Дорожные и гостиничные купоны не обязательно были привязаны к определенным датам, что позволяло корректировать маршрут и делать остановки[[115]](#footnote-115), что использовалось не только туристами, но и жителям империи, вынужденными отправиться в путешествие[[116]](#footnote-116).

В сферу предоставляемых фирмой услуг входили разные вида отдыха. В первую очередь это касалось однодневных экскурсий и туристических поездок во время непродолжительного отпуска, ставших в XIX в. новыми видами путешествий[[117]](#footnote-117). Т. Кук в начале своей карьеры предлагал для рабочих поездки на побережье, которые учитывали отсутствие достаточного количества выходных, поэтому туристы добирались до побережья на ночных поездах, чтобы день посвятить отдыху[[118]](#footnote-118). Еще одним примером коротких туров были экскурсии в дома аристократов[[119]](#footnote-119). В осмотре достопримечательностей видели образовательный потенциал. В 1856 г. для школьников из Ньюкасала была проведена экскурсия по Эдинбургу[[120]](#footnote-120). В рамках образовательного тура в 1873 г. предлагалось посетить Старый Свет американским учителям[[121]](#footnote-121).

Тем не менее, современники не всегда с пониманием относились к новому социальному явлению. В 1860-х гг. Т. Куку приходилось защищать большие туристические группы, главное преимущество которых он находил в том, что в группе туристы могли найти новых друзей и получить поддержку со стороны других экскурсантов[[122]](#footnote-122). В этот период стали появляться различные юмористические издания, повествующие о приключения незадачливых путешественников[[123]](#footnote-123). Далеко не все принимали тот факт, что путешествия перестают быть привилегией богатых и становятся доступны для среднего класса и рабочих[[124]](#footnote-124). Хрестоматийной является реакция вице-консула в Специи Чарльза Левера, который сравнил туристов в Италии со стадом, вокруг которых, словно пастуший пес, кружит Т. Кук[[125]](#footnote-125).

Романтические устремления эпохи нашли свое воплощение в круизах по Рейну[[126]](#footnote-126), дополнительную возможность почувствовать себя романтическим героем предоставляла Шотландия[[127]](#footnote-127), где важное место занимали туры по Шотландскому нагорью, призывавшие не только к осмотру достопримечательностей, но и к созерцанию природных красот.

Вторая половина XIX в. стала золотым веком курортов[[128]](#footnote-128). Появление парового транспорта увеличило количество экскурсантов на побережьях Англии и Уэльса, планировавших как провести на берегу сезон, так и приезжавших на один день[[129]](#footnote-129). В этот же период произошел расцвет лечебных курортов в центральной Европе[[130]](#footnote-130). Статус лечебных получили и места отдыха на Лазурном берегу. Однако путеводитель Кука по югу Франции и северному побережью Средиземного моря[[131]](#footnote-131), несмотря на свое название, снабжал отдыхающих информацией не о видах лечения, а о местных экскурсиях и развлечениях, таких как театр и цирк в Ницце или казино в Монте-Карло.

В сферу предоставляемых услуг фирме «Томас Кук и сын» удалось включить паломнические туры. В мае – начале июня 1882 г. под надзором фирмы на Святую Землю было переправлено 1004 французских паломника[[132]](#footnote-132), а в январе 1886 г. из Индии в Мекку направилась группы мусульманских паломников[[133]](#footnote-133).

В сентябре 1872 г. вместе с компаньонами Т. Кук совершил за 222 дня кругосветное путешествие через США, Японию, Китай, Индию и Египет[[134]](#footnote-134). Рекламная компания этого тура началась еще в период, когда Кук находился в пути[[135]](#footnote-135). Этот маршрут туристического кругосветного путешествия, проходившего через аванпосты Британской империи, стал стандартным[[136]](#footnote-136).

Активная деятельность фирмы на транспортных маршрутах за пределами Великобритании наделяла ее еще одной функцией. В прессе, в том числе в «The Times», печатались сообщения от фирмы, которая выступала в роли информатора о состоянии карантинов[[137]](#footnote-137) или движения трафика. Например, в одном из случаев фирма опровергала слухи об обвале в Мон-Сенисском тоннеле[[138]](#footnote-138), а в другом сообщала о возобновлении движения через него[[139]](#footnote-139).

Таким образом, фирма «Томас Кук и сын» заняла лидирующие позиции в британской туристической индустрии. Организаторские таланты ее владельцев были высоко оценены современниками на банкете по случаю 50-летнего юбилея фирмы[[140]](#footnote-140). Ее название стало именем нарицательным в связи с тем, что Т. Кук и Дж. Кук чутко реагировали на запросы публики, коммерциализируя разные виды отдыха и при этом делая их доступными для большего количества туристов, в том числе благодаря тому, что купонная система фирмы избавляла туристов от множества хлопот. К концу XIX в. с купонами Кука можно было отправиться практически в любую точку земного шара, воспользовавшись при этом сервисом высокого уровня.

# **§ 2. Обеспечение фирмой «Томас Кук и сын» транзита через европейские территории на Ближний Восток и в Индию**

Купонную систему фирмы «Томас Кук и сын» можно было использовать не только в конкретном туре, но и подстраивать под более длинные и сложные маршруты. Во второй половине XIX в. стало ясно, что один из самых прямых и быстрых путей на Восток лежит через Италию. Ко второй половине XIX в. она уже завоевала стойкую популярность у британских путешественников как культурный центр и место отдыха. К этому добавились идеологические симпатии, связанные с Рисорджименто, за которыми скрывался геополитический интерес, поскольку сотрудничество с Италией укрепляло позиции Великобритании в Средиземном море[[141]](#footnote-141).

На наш взгляд, фирма «Томас Кук и сын» в своей деятельности объединила культурный и геополитический интересы британской публики к Италии. Она не только развивала британский туризм на Апеннинском полуострове, но и принимала участие в организации транзитного сообщения между метрополией и Востоком.

Т. Кук провел свою первую экскурсию в Италии летом 1864 г. Вторая группа туристов под предводительством Т. Кука покинула Лондон в сентябре 1866 г.[[142]](#footnote-142). Вскоре после того, как бизнес фирмы был организован в Италии, публике были предложены круизы по Нилу и путешествие в Святую землю. Первый тур на Ближнем Востоке был проведен в 1869 г. Уже в 1870 г. путеводитель фирмы для отправлявшихся на Восток, а именно в Египет, в качестве основного пути предлагал следовать по маршруту Лондон – Париж – Бриндизи[[143]](#footnote-143), и в качестве альтернативы – через Марсель с заходом на Мальту[[144]](#footnote-144). Зимняя программа на сезон 1871–1872 гг., рекомендовала в качестве отправных точек из Европы Бриндизи или Триест[[145]](#footnote-145), а путеводитель 1872 г. – Бриндизи, Триест и Венецию[[146]](#footnote-146).

Построению маршрутов через территорию Италии способствовало открытие Мон-Сенисского тоннеля. В 1868 – 1871 гг. на перевале действовала железная дорога, а осенью 1871 г. пустили поезда непосредственно через тоннель. Как указывало издание, выпущенное по случаю 50-летнего юбилея фирмы в 1891 г.,это увеличило не только общий, но и туристический трафик. Там же отмечалось, что одно из наиболее заметных изменений оказалось связано с тем, что фирма получила возможность выпускать билеты в Индию и Египет на маршруты, идущие через Мон-Сенис и Бриндизи, что обеспечивало сквозное сообщение с Востоком[[147]](#footnote-147).

Во вступлении одной анонимной брошюры[[148]](#footnote-148), посвященной Мон-Сенисскому тоннелю и выпущенной через два года после его открытия, говорилось, что тоннель уже стал магистралью между Англией и Индией для пассажиров, рассматривавших маршрут через Бриндизи не только как самый короткий, но и как самый приятный путь до Бомбея, Мадраса и Калькутты. Однако далее в тексте одной из глав автор обращал внимание на то, что возможно значение этого маршрута переоценено. Так пассажиры, направлявшиеся с Востока в Англию, предпочитали перевалы Симплон или Сент-Готард[[149]](#footnote-149), иными словами, путешественники добирались до дома не через Францию, а через Швейцарию. Но это не меняло главного – путь шел через Италию.

Что касается фирмы «Томас Кук и сын», то ее бизнес одинаково был развит и во Франции, и в Швейцарии. Ранее упоминаемое юбилейное издание отмечало, что после открытия Сент-Готардского тоннеля в 1882 г. большая часть трафика, проходившего через тоннель Мон-Сени, была перенаправлена на новый маршрут, который предоставил альтернативу для пассажиров, направлявшихся из Англии на Восток[[150]](#footnote-150).

Интересно сравнить эти маршруты с тем, что предлагал один из крупнейших путеводителей XIX в., а именно путеводитель Мюррея. В 1867 г. узловым пунктом на пути в Египет, согласно Мюррею, была Мальта, до которой предлагалось добираться или прямо из Англии по морю, или через Марсель, или через Неаполь. Триест также входил в перечень возможных вариантов[[151]](#footnote-151). После открытия Мон-Сенисского тоннеля Мюррей в 1873 г. давал четыре основных пути из Англии в Египет: из Саутгемптона через Гибралтар и Мальту, через континент до Бриндизи, через Францию до Марселя и, наконец, через континент до Триеста. Первый путь характеризовался как самый дешевый и наименее хлопотный, подходящий для больших семей. Второй был самым быстрым и прямым[[152]](#footnote-152).

Как итог в 1897 г. путеводитель фирмы «Томас Кук и сын» по Египту содержал следующие возможные варианты пути: из Лондона на Восток можно было добираться через Францию, Бельгию, Германию или Швейцарию. Список европейских портов, из которых шли пароходы в Египет выглядел следующим образом: Марсель, Генуя, Ливорно, Неаполь, Венеция, Бриндизи, Триест, т.е. пять из семи портов были итальянскими. Стоит отметить, что морские маршруты из Великобритании сохранялись, но в путеводителе они шли после континентальных и обозначались как «длинные морские пути», выходившие из Лондона, Ливерпуля, Манчестера и Саутгемптона[[153]](#footnote-153).

В развитии туризма и прокладывании наиболее коротких маршрутов на Восток была заинтересована не только Великобритания. Правительство Италии само инициировало переговоры с фирмой «Томас Кук и сын» об организации туров в Индию через порт Бриндизи в обход Гибралтара[[154]](#footnote-154). В 1880 г. Дж. Куку, уже к тому моменту возглавившему фирму, была предложена фиксированная комиссия на всех пассажиров, направлявшихся в колонию через территорию Апеннинского полуострова. Помимо этого, Итальянская правительственная железнодорожная администрация и почтовая служба Бриндизи назначила фирму своим представителем в Индии для развития пассажирского сообщения между колонией и Великобританией через Италию[[155]](#footnote-155). Это произошло раньше, чем фирма «Томас Кук и сын» начала развивать свой туристический бизнес в Индии. Более того в «The Times» в заметке от 18 мая 1881 г., сообщавшей о получении официального уведомления о возобновлении траффика на Монт-Сениссокой дороге, «Томас Кук и сын» были представлены не просто как представители, а как «международные агенты Итальянской правительственной железнодорожной администрации»[[156]](#footnote-156). В 1898 г. 6 из 11 маршрутов до Бомбея шли через Италию. Однако стоит отметить, что пути до Карачи, Калькутты и Рангуна остались полностью морскими[[157]](#footnote-157).

Первый офис фирмы открылся в Риме на площади Испании в 1874 г., затем через шесть лет в Неаполе. К 1897 г. фирма имела офисы также во Флоренции, Милане, Турине, Венеции, Бриндизи и Генуе[[158]](#footnote-158). В офисах можно было приобрести все необходимое для путешествия, в том числе паспорт и туристическое снаряжение, а также карты и путеводители.

Фирма подчеркивала, что бизнес в Италии ведется с особым вниманием, с предоставлением помощи путешественникам из Англии, Америки и колоний. На основных железнодорожных станциях и в морских портах размещались переводчики в униформе, в чьи обязанности входило оказывать услуги тем, кому были необходимы билеты фирмы. Их можно было встретить в Генуе, Венеции, Неаполе и Бриндизи[[159]](#footnote-159). В Бриндизи переводчик встречал клиентов, пребывавших с экспрессом, который в 1890-х гг. преодолевал путь из Кале всего за двое суток, и сопровождал их до парохода[[160]](#footnote-160). Так же на прибывавшие в Бриндизи пароходы из Индии поднимались агент, снабжавший клиентов фирмы всей необходимой информацией, в первую очередь касавшейся поездов, и переводчик в форме, который помогал проходить таможню и провожал на железнодорожную станцию[[161]](#footnote-161). Если в начале 1870-х гг. путь из Лондона до Александрии через континент занимал 9-10 дней, а по морю около 13 дней, то в 1898 г. на это уходило примерно пять дней.

Немаловажным для путешественников был и тот факт, что купоны Кука позволяли бесплатно регистрировать около 30 кг багажа до места назначения, тогда как в Бельгии, Германии, Швейцарии и Италии при пересадках необходимо было проходить процесс регистрации заново, а цена зависела от тарифов нескольких железных дорог. При этом по обычным правилам регистрировать багаж можно было только до пункта, указанного в билете, из-за чего путешественники старались не делать лишних остановок. Фирма стала выпускать книжки с купонами на английском и французском языках, которые позволяли отправить багаж до конечного пункта, а туристу, путешествовавшему с дорожной сумкой, прерывать свой путь в любом месте[[162]](#footnote-162). Также покупка билетов в Лондоне на все протяжение пути избавляла путешественников от проблем с обменом валюты[[163]](#footnote-163).

Разумеется, фирма заботилась не только о своих клиентах, но и о бизнесе, активно предлагая как можно большее число маршрутов для того, чтобы выполнять обязательства перед железными дорогами и отелями, с которыми у нее был договор. Путеводители наряду с прямыми маршрутами на Восток широко рекламировали и туры по странам, через которые этот маршрут проходил. Реклама туров по Италии часто встречалась в путеводителях, посвященных Ближнему Востоку.

Таким образом, фирма «Томас Кук и сын» начала активно развивать свой бизнес в Италии после ее объединения. Вслед за Италией интересы Т. Кука обратились к Ближнему Востоку. Стремление фирмы продолжить расширение своего бизнеса на территории Египта и Палестины отвечало геополитическим интересам Великобритании. Через территорию Италии пролегал самый короткий путь до Александрии и Бомбея, ставший еще более удобным после открытия тоннелей через Альпы. Итальянское правительство воспользовалось этим для того, чтобы привлечь в порт Бриндизи путешественников, направлявшихся из Индии.

Сообщение в регионе осуществлялось с помощью множества железнодорожных и пароходных линий. Задачей фирмы было проложить в этом многообразии оптимальные маршруты, согласовать пересадки, устранить для своих клиентов проблемы с багажом и наличием свободных мест в гостинице. Можно говорить о том, что купонная система фирмы выстраивала прямую линию сообщения между метрополией и Востоком. Эти услуги были рассчитаны не только на туристов, но и на индивидуальных путешественников. Транспортная коммуникация была важна для мобильности многочисленного штата служащих империи. Таким образом, интересы бизнеса оказывались интегрированными в решение задач, вставших перед империей, а туристическая деятельность фирмы выступала в качестве одного из инструментов расширения и укрепления связей метрополии и колоний.

#

# **Глава 3. Туризм на территории неформальной империи: деятельность фирмы «Томас Кук и сын» в Египте**

# **§ 1. Британский туризм в Египте в политико-экономическом контексте**

Британская индустрия туризма начала активно развиваться в Египте в последней трети XIX в. с приходом в долину Нила фирмы «Томас Кук и сын». В этот период, в связи с постройкой Суэцкого канала, «ключ к Индии» переместился из Константинополя в Каир[[164]](#footnote-164), поэтому британские торговые и деловые круги, в том числе благодаря удержанию контроля над путем в Индию, начали видеть в Африке источник восстановления стабильности экономики Великобритании[[165]](#footnote-165), что наделяло Египет важным экономическим и стратегическим значением[[166]](#footnote-166).

Фирма «Томас Кук и сын» приступила к развитию своего бизнеса в Египте в тот момент, когда страна находилась в финансовой зависимости от Великобритании. Первый круиз по Нилу, совмещенный с туром по Святой земле, Т. Кук организовал в 1869 г., посетив в этом же году со специальной группой туристов церемонию открытия Суэцкого канала[[167]](#footnote-167). Практически сразу фирма стала транспортным агентом на Ниле, поставив под свой контроль пароходное сообщение. Дж. Кук был назначен правительством хедива агентом по пассажирским перевозкам уже в январе 1870 г.[[168]](#footnote-168) В 1873 г. одновременно с открытием офиса компании в Каире фирмой было организовано регулярное пароходное сообщение до Асуана, которыми пользовались и местные жители, а в 1875 г. – до Вади-Хальфа. В этом же году Дж. Кук был назначен единственным почтовым агентом Египта[[169]](#footnote-169). В 1880 г. с хедивом был заключен контракт на 10 лет, который передавал фирме управление нильскими пароходами, но самая дорогостоящая часть проекта – корпус, оснащение и экипаж (кроме официантов и слуг) – оставались на руках правительства[[170]](#footnote-170). Кроме того, за все неполадки, убытки, безопасность задекларированных ценных вещей и наличных денег путешественников ответственность нес капитан[[171]](#footnote-171).

Несмотря на то, что фирма «Томас Кук и сын» предлагала туры по всему миру, основную часть прибыли компании приносил Египет. Количество туристов, посещавших Каир в конце XIX в., постоянно увеличивалось*.* Если в 1872 г. вместе с Куком в Египте побывали 400 человек[[172]](#footnote-172), то в 1880-х гг. ежегодно в каирском офисе фирмы регистрировалось больше 5 тыс. человек[[173]](#footnote-173), а зимой 1889–90 гг. Каир посетило 11 тыс. туристов, из которых 1,3 тыс. продолжили свое путешествие вглубь страны, отправившись в круиз по Нилу[[174]](#footnote-174). В 1893 г. только за одну неделю в Каир прибыла 1 тыс. путешественников[[175]](#footnote-175). Суданская операция[[176]](#footnote-176) не остановила поток клиентов, и зимой 1897–98 гг. Египет посетило 50 тыс. туристов[[177]](#footnote-177), что вдохновило одного из журналистов назвать Каир пригородом Лондона[[178]](#footnote-178). За 1889 г. туристы оставили в Египте 2,5 млн долл.[[179]](#footnote-179). Показательным является и то, что всего на 1890 г. фирма имела в своем штате 2 692 сотрудника, но 978 из них, т.е. больше одной трети, работали в Египте и Палестине[[180]](#footnote-180).

Все это положительно сказывалось на укреплении позиций Британской империи в Египте, поскольку углубляло его финансовую зависимость[[181]](#footnote-181). Фирме принадлежала верфь в Булаке, на которой проводились строительные и ремонтные работы, но помимо этого компания получала контракты от египетского правительства на поставку трубопроводного оборудования для городов, катеров и барж, а состоятельным египетским землевладельцам фирма продавала сельскохозяйственное оборудование. Пользуясь глубоким знанием страны и обширными деловыми контактами, фирма помогала британским компаниям выйти на египетский рынок, содействуя в экспорте и продаже техники, от паровых плугов до дорожных катков, дробильно-шлифовальных машин и оборудования для очистки воды[[182]](#footnote-182). Фирму рассматривали как своего рода правительственное учреждение без бюрократии, а ее главный офис в Каире символически располагался там же, где когда-то находилось британское консульство[[183]](#footnote-183).

Коммерческий успех фирмы опирался на политическую поддержку со стороны британского и египетского правительств. Поскольку европейцы пользовались на Ближнем Востоке особыми привилегиями и иммунитетами, фирма могла рассчитывать на содействие британских властей[[184]](#footnote-184). Дж. Кук был близок к Тауфик-паше и его семье[[185]](#footnote-185), в конечном итоге получив от него орден Османие 2 степени, а трое его сыновей, также принимавшие участие в развитии семейного бизнеса, были награждены орденами Меджидие 3 степени[[186]](#footnote-186). Кроме этого, он состоял в дружеских отношениях с чиновниками в Египте и Палестине[[187]](#footnote-187). По случаю смерти Тауфик-паши в своей газете фирма разместила некролог, в котором отмечалось наличие длительного сотрудничества с семьей хедива[[188]](#footnote-188). На той же странице была размещена фотография юных Аббас-паши и принца Мухаммеда Али, посетивших Англию в 1886 г. в сопровождении фирмы «Томас Кук и сын».

Однако в Египте Дж. Кук проявил себя не только как бизнесмен, но и как талантливый логист, что сделало возможным вовлечь фирму в решение военно-стратегических вопросов, связанных с оккупацией Египта. Фирме была доверена транспортировка солдат и военных грузов в ходе нескольких военных экспедиций, проходивших в этом регионе в последней трети XIX в. Во время англо-египетской войны 1882 г. [[189]](#footnote-189) Дж. Кук перевозил из Каира в Александрию раненых в битве при Тель-эль-Кебире[[190]](#footnote-190). Поскольку фирма «Томас Кук и сын» обладала монополией на пароходное сообщение на Ниле и на тот момент была лучше прочих знакома с фарватером реки[[191]](#footnote-191), в 1884 г. правительство привлекло Джона Кука к участию в организации эвакуации войск и местных жителей из Хартума, находившимся под угрозой нападения махдистов. Согласно утверждению современника, впервые британскую армию перевозила частная фирма[[192]](#footnote-192). В январе генерал Чарльз Гордон добрался из Асьюта до Асуана на пароходах фирмы[[193]](#footnote-193). После этого путешествия он написал письмо с благодарностями, похвалив агентов Кука за хорошие манеры[[194]](#footnote-194).

Отсутствие сведений о состоянии русла за вторым порогом Нила стало серьезной проблемой для продвижения войск[[195]](#footnote-195). В ноябре 1884 г., когда уже шла осада Хартума, Дж. Кук вместе со своим сыном Томасом Альбертом, стремясь расширить территориальные границы бизнеса, что формально отвечало экономическим и стратегическим интересам Британской империи и армии, отправился на исследование участка реки между Вади-Хальфа и Донголой. Большое количество стремнин и низкий уровень воды не позволили рассматривать этот маршрут в качестве туристического[[196]](#footnote-196), но собранные сведения были переданы Дж. Куком генералу Вулзли и высшим должностным лицам, а также представлены на проходившем в январе 1885 г. заседании Королевского географического общества[[197]](#footnote-197).

Важное место в списке полученных от военного министерства заказов занимало участие фирмы в операции по спасению генерала Гордона. В итоге на участке между Александрией и Вади-Хальфа она перевезла 18 тыс. британских и египетских военных, около 2 тыс. беженцев[[198]](#footnote-198), 130 тыс. тонн грузов снабжения и около 60 тыс. тонн угля[[199]](#footnote-199). Это отрицательно сказалось на состоянии нильских пароходов, поэтому фирма не смогла предоставить туристам суда первого класса на сезон 1885–1886 гг., что вдохновило Дж. Кука на создание собственного флота[[200]](#footnote-200), и к 1891 г. фирма «Томас Кук и сын» владела 24 пароходами разных классов[[201]](#footnote-201). Таким образом, участие в военной кампании поспособствовало трансформации фирмы и ее переходу в новое качество.

Восстание махдистов 1895–1898 гг. стало еще одним поводом для обращения британских военных за помощью к Дж. Куку. Во время экспедиции в Донголу в марте 1896 г. фирма несла ответственность за транспортировку людей, снаряжения и животных до Асуана. Выше первого порога переброска войск по реке и железной дороге находилась уже под непосредственным контролем командующего англо-египетскими войсками Герберта Китченера. Любопытно отметить, что Китченер пригрозил военным судом тем, кто на этом участке реки будет устраивать туристические круизы[[202]](#footnote-202), вероятно это было связано с переброской всех ресурсов на нужды армии. Египетское правительство реквизировало у фирмы все пароходы за исключением почтовых. В конце марта 1896 г. эти суда перевезли не менее чем 4 500 человек, 750 животных и большое количество военных грузов[[203]](#footnote-203).

Несмотря на наличие плодотворного сотрудничества между частным бизнесом и правительством, полностью избежать противоречий не удавалось. Так, Дж. Кук пытался обойти условия контракта и взять за перевозку полный тариф, в то время как правительству Египта была выплачена только его половина. Обладая жестким характером, генерал Китченер, игнорируя возражения собственника, захватил один из пароходов Кука и несколько барж[[204]](#footnote-204). Однако это не помешало военным вновь обращаться к Джону Куку за помощью. В августе 1898 г. на пароходах фирмы были перевезены лошади британской бригады из Хизана от Луксора до Асуана[[205]](#footnote-205).

Таким образом, фирма «Томас Кук и сын» начала развитие своего туристического бизнеса в Египте в период, когда страна находилась в финансовой зависимости от европейских стран. Фирма занималась не только туризмом, но и судостроением, а также помогала выходить на египетский рынок британским компаниям, продававшим технику. Монополизировав пароходное сообщение на Ниле и будучи хорошо знакомым с фарватером реки, Дж. Кук фактически стал транспортным агентом Британской империи в Египте, оставаясь при этом в статусе частного лица. Фирма не довольствовалась уже освоенными маршрутами и стремилась расширить свой бизнес за пределы исследованных территорий, что объективно совпадало с тактическими и военно-стратегическими задачами, встававшими перед империей. Опыт Дж. Кука в сфере логистики и его особое положение в Египте позволили привлечь фирму для транспортировки людей и военных грузов во время экспедиций британской армии, направленных на колонизацию огромных территорий. Все эти факторы неразрывно связывали интересы фирмы с интересами Британской империи.

# **§ 2. Бизнес фирмы «Томас Кук и сын» в Египте в оценке современников**

Положение Великобритании в Египте укреплялось не только за счет экономической активности и британского военного присутствия. Важную роль в процессе репрезентации Британской империи играли путеводители, которые британский исследователь Дж. М. Маккензи назвал одним из инструментов культурного империализма[[206]](#footnote-206). Помимо путеводителей сами туристы создавали дополнительный пласт литературы путешествий, формировавший положительные представления о Египте среди британской публики и убеждавшие последнюю в полезности оккупации этих территорий[[207]](#footnote-207). Страна пирамид в этих текстах выглядела довольно экзотической, но одновременно создавалась иллюзия того, что англичане достаточно хорошо знают Египет[[208]](#footnote-208).

Составители путеводителей фирмы «Томас Кук и сын», видевшие свою основную цель в кратком изложении информации, которой было бы удобно пользоваться в дороге[[209]](#footnote-209), не ставили перед собой задачи превзойти уже заслужившие признание издания[[210]](#footnote-210). Как правило, они отсылали читателей к книгам об истории, нравах и обычаях Египта, предлагая готовые списки литературы[[211]](#footnote-211). В частности, путеводитель ссылался на знаменитый труд английского востоковеда Э. У. Лейна «Сообщения о нравах и обычаях современных египтян»[[212]](#footnote-212), который в постколониальной теории рассматривается как один из столпов ориентализма[[213]](#footnote-213). Иными словами, путеводители принимали участие в трансляции знаний и представлений о Востоке, формировавшихся в академических кругах.

Разделы с исторической справкой и непосредственно туристические маршруты по большей части были сфокусированы на, как подчеркивалось, богатой и развитой цивилизации Древнего Египта[[214]](#footnote-214), при этом не забывалось, что часть его истории была связана с временами Ветхого Завета[[215]](#footnote-215). Этот культурный стереотип нашел свое отражение и в названиях судов, принадлежавших фирме «Томас Кук и сын». Приведем несколько примеров. Так, Дж. Кук владел дахабие первого класса «Осирис», «Гор» и «Амон-Ра», почтовыми пароходами «Клеопатра» и «Нефертари», пароходами первого класса «Рамсес Великий», а также «Тауфик», «Принц Аббас» и «Принц Мохамед-Али»[[216]](#footnote-216). Таким образом, внимание британцев было также направлено на современный Египет, связанный с семьей хедива, который активно сотрудничал с европейцами. На момент спуска этих пароходов на воду наследники престола Аббас и Мохамед-Али были еще детьми, что отражает некоторый оптимистичный взгляд на развитие данного сотрудничества в будущем. В целом же арабская история Египта игнорировалась путеводителями несмотря на то, что мечети входили в списки достопримечательностей, рекомендовавшихся к осмотру[[217]](#footnote-217).

Интерес к современности не ограничивался фигурой хедива. Составители путеводителей фирмы «Томас Кук и сын» не обходили стороной тему британской оккупации Египта, формируя у читателей представления об исключительно положительных последствиях европейского присутствия в стране. Заслуга английских чиновников, по их мнению, состояла в том, что под их руководством были проведены «великие административные и финансовые реформы», расширена ирригационная система, повышен уровень образования. Утверждалось, что «финансы процветают и доверие восстановлено»[[218]](#footnote-218). Отмечались также другие хозяйственные достижения британцев, например, строительство железных дорог[[219]](#footnote-219) и указывались актуальные статьи экспорта[[220]](#footnote-220). Все это отвечало представлением британцев о собственной цивилизаторской миссии, которая заключалась в установлении порядка при помощи военной интервенции и восстановлении финансовой стабильности в стране[[221]](#footnote-221).

Под сомнение также ставилась способность египтян самостоятельно изучить и сохранить наследие Древнего Египта. Путеводители называли экспонаты, перевезенные в Британский музей[[222]](#footnote-222), а в издании, написанном британским археологом и египтологом Э. А. У. Баджем[[223]](#footnote-223) прямо указывалось, что поводом для создания путеводителя стало недостаточное знание драгоманами истории Верхнего Египта[[224]](#footnote-224).

Современники высоко оценивали результаты деятельности фирмы «Томас Кук и сын» в долине Нила. Бизнес Дж. Кука связывали с финансовым благополучием Египта. Почетный секретарь Королевского шотландского географического общества Ральф Ричардсон отмечал, что благодаря Дж. Куку процветание буквально золотым дождем пролилось на голову египтянина[[225]](#footnote-225). Вследствие того, что фирма владела бумажной фабрикой в Каире и собственным судоходным заводом, она являлась крупным работодателем, что тоже оценивалось положительно[[226]](#footnote-226). Существовало мнение, что Дж. Куку удавалось при найме к себе на службу из невежественного араба или нубийца делать «пионера цивилизации», превращая Египет в одну из самых безопасных стран для путешествий[[227]](#footnote-227).

Справедливая налоговая политика также рассматривалась как часть провозглашенной британцами программы по обустройству Египта. Британский журналист Вильям Рэй отмечал, что при Дж. Куке деньги, полученные за снабжение туристического парохода, стали получать непосредственно феллахи в обход шейхов, которые раньше забирали основную часть доходов[[228]](#footnote-228). По его мнению, приток туристов, улучшавший финансовое положение местных жителей, обеспечивался сильным британским влиянием[[229]](#footnote-229).

По мнению британцев, чтобы египтяне смогли перейти к самостоятельному управлению страной, им также необходимо было получить образование[[230]](#footnote-230). В 1883 г. на попечение фирмы «Томас Кук и сын» были переданы десять молодых египтян, отправленных учиться в Европу. Фирме при этом поручалось не только организовать их пребывание в другой стране, но и проследить, чтобы студенты поступили на разные специальности, а также наблюдать за их прогрессом в обучении[[231]](#footnote-231). В 1887 г. еще пять египтян для получения образования были направлены в Великобританию. Услуги, оказанные фирмой студентам, министр народного образования отметил в ежегодном докладе хедиву[[232]](#footnote-232).

Как полагали английские колонизаторы, превосходство британских политических и экономических институтов находило свое отражение в их собственном языке, который воспринимался как язык закона, политики, торговли и науки[[233]](#footnote-233). По мнению одного из журналистов фирма принимала непосредственное участие в расширении использования английского языка за счет того, что работавшие в фирме египтяне должны были знать английский, а тысячи туристов, которых ежегодно перевозили пароходы Кука, общались с местными жителями исключительно на английском[[234]](#footnote-234).

В заслуги Дж. Куку вменялось и то, что он позволил египтянам с легкостью и быстротой перемещаться по Нилу[[235]](#footnote-235), несмотря на то, что на самом деле европейцы не рассматривали египтян в качестве потенциальных туристов[[236]](#footnote-236), а также открыл Египет миру[[237]](#footnote-237). При этом наличие туристов в стране воспринималось, как символ безопасности и умиротворения данных территорий[[238]](#footnote-238).

В анекдоте того времени для египетского школьника хедив стоял на втором месте после Дж. Кука. Шейх из Луксора мог не знать, что все это время страной управляла Великобритания и не иметь представления о лорде Кромере, но на вопрос «Слышали ли вы о мистере Куке?» ответить «Все знают Кук-пашу»[[239]](#footnote-239).

Необходимо отметить, что далеко не все оценивали действия англичан в Египте положительно. Так, лорд Уилфрид Скауэн Блант обращал внимание на то, что пресса и правительство, превознося собственные успехи, игнорирует мнение египетской стороны. Англичане в Великобритании и британские туристы на Ниле одинаково не понимали египтян[[240]](#footnote-240). Это создавало иллюзию прочности британской власти и наличия поддержки реформ местным населением[[241]](#footnote-241), которое оценило только строительство ирригационных систем[[242]](#footnote-242).

Таким образом, фирма «Томас Кук и сын» играла важную роль в репрезентации Египта. Путеводители транслировали в краткой и популярной форме основные сведения о регионе, в том числе опираясь на современные академические знания, что способствовало укреплению имевшихся стереотипов. Европейцы были сфокусированы на истории и культуре Древнего Египта, не удостаивая особым вниманием арабский восток, который воспринимался по большей части, как отсталый и не способный сохранить наследие великой древней цивилизации. В путеводителях фирмы также сообщалось о достижениях имперской политики Великобритании и успехах британской оккупации.

Туристический бизнес по многим параметрам рассматривался современниками как условие процветания страны, одновременно укреплявший финансовые позиции Великобритании в Египте. Особое положение фирмы «Томас Кук и сын» также позволяло связать фигуру Дж. Кука с цивилизаторской миссией Великобритании. Он был крупным работодателем, что воспринималось как дополнительная возможность распространения английского языка среди местного населения, а созданная им транспортная инфраструктура, позволявшая свободно путешествовать по стране, и наличие туристов убеждало европейцев в безопасности этих территорий. Деловая репутация и близость к хедиву позволили под надзором фирмы отправлять на обучение в Европу молодых египтян, что воспринималось как значительный вклад в будущее страны.

Таким образом, деятельность Джона Кука в Египте выходила за рамки собственно туристического бизнеса, однако его коммерческие успехи высоко оценивались современниками и воспринимались как проявление видимого успеха цивилизаторской миссии Англии.

#

# **Глава 4. Туризм в колониях: деятельность фирмы «Томас Кук и сын» в Индии**

# **§ 1. Участие фирмы «Томас Кук и сын»в проектах Британской империи**

В последней трети XIX в. Индия заняла одну из ключевых позиций во внешней и внутренней политике Великобритании[[243]](#footnote-243), что подтвердилось провозглашением в 1876 г. королевы Виктории императрицей Индии[[244]](#footnote-244). Если в первой половине XIX в. эта колония воспринималась англичанами как полудикая страна, варварству которой необходимо положить конец[[245]](#footnote-245), то теперь Индию стали называть «жемчужиной в короне императрицы»[[246]](#footnote-246), а индийские интересы получили статус национальных[[247]](#footnote-247).

В этот же период начинается целенаправленное развитие инфраструктуры колонии[[248]](#footnote-248), что также было необходимо для будущего развития туристической инфраструктуры. В 1860–1890-е гг. протяженность железнодорожного полотна в Индии увеличилась с 1300 до 25 600 км, соединив главные опорные пункты англичан[[249]](#footnote-249). Викторианские представления о развитии и прогрессе непосредственным образом были связаны с железными дорогами, в которых видели залог экономического развития, необходимого для социальной стабильности, а также возможность обеспечения административных и военных потребностей правительства[[250]](#footnote-250).

Несмотря на то, что англичане придавали Индии большое значение, они не рассматривали ее как место отдыха вплоть до конца XIX в.[[251]](#footnote-251). Событием, внесшим изменения в эти представления, стало посещение принцем Уэльским Индии и Цейлона в 1875–1876 гг.[[252]](#footnote-252). До этого момента в общественном сознании колония ассоциировалась с восстанием, которое чуть не положило конец британскому правлению. Королевский тур внес существенные коррективы в культурное восприятие Индии, сделав ее источником удовольствий для принца и частью популярной культуры в метрополии[[253]](#footnote-253).

Впервые Т. Кук посетил Индию во время 1872–1873 гг., пройдя ее с востока на запад[[254]](#footnote-254). В первую очередь он был заинтересован в составлении новых туристических маршрутов, уделяя внимание состоянию отелей[[255]](#footnote-255), но прошлое баптистского проповедника не оставляло его, поэтому Кук оценил успехи антиалкогольной деятельности некоего мистера Гресона в гарнизоне в Агре, а также предложил посылать через «The Times» книги тем, кто не употреблял спиртные напитки ради обеспечения их духовной пищей[[256]](#footnote-256).

Организация туристических поездок в Индию в 1880-х гг. фирмой «Томас Кук и сын» началась с переговоров, инициированных правительством Италии[[257]](#footnote-257), которое было заинтересовано в том, чтобы пассажирский поток шел через порт Бриндизи, а не Гибралтар. В 1885 г. путеводитель писал, что несмотря на наличие большого интереса британской нации к Индийской империи, количество английских туристов ее посещавших относительно небольшое[[258]](#footnote-258). Основные причины этого составители путеводителя видели в отсутствии необходимых условий, которые вдохновляли бы на посещение колонии, и нехватке достаточного количества справочной литературы, знакомившей бы публику с Индией[[259]](#footnote-259). Тем самым фирма не только рекламировала индийские туры, но и отводила себе главную роль в том, чтобы за короткий срок и умеренную цену познакомить англичан с их владениями.

 Вопрос о развитии туристического бизнеса в Индии обсуждался на правительственном уровне. Дж. Кук получил позитивный отзыв от премьер-министра У. Гладстона[[260]](#footnote-260) и одобрение заместителя министра по делам Индии сэра Л. Маллета, а также бывшего министра по делам Индии маркиза Солсбери[[261]](#footnote-261), который полагал, что деятельность Дж. Кука принесет пользу нации, если он убедит англичан посетить Индию и понять ее ценность для Англии, а индийцем даст возможность познакомиться с метрополией[[262]](#footnote-262). После рассмотрения предложения фирмы в Министерстве по делам Индии, а также в Индийском совете, Дж. Кук получил существенные концессии[[263]](#footnote-263).

Большинство туров начиналось и заканчивалось в Бомбее, за исключением туров из Америки и Австралии, для которых отправной точкой стала столица Цейлона Коломбо[[264]](#footnote-264). В связи с этим на страницах путеводителей Бомбей несколько затмевал описания столицы Британской Индии Калькутты, в том числе и потому, что после открытия Суэцкого канала Бомбей стал ближайшей точкой к Средиземному морю, а значит и к Англии. Посредством железных дорог Бомбей соединялся с разными частями Индии (Пенджабом, Центральными провинциями, Северно-западными провинциями, Бенгалией), с которыми благодаря рекомендациям государственных деятелей Дж. Куку удалось заключить необходимые соглашения.

 Британская Индия служила плацдармом для дальнейшей колониальной экспансии в бассейне Индийского океана[[265]](#footnote-265), охватывая при этом не только море, но и сушу[[266]](#footnote-266). Это отразилось и на маршрутах, предлагаемых фирмой. Из Калькутты предлагались туры на Андаманские острова, в Бирму, а также на острова Стрейтс-Сетлементс Пинанг и Сингапур[[267]](#footnote-267). Также предоставлялась возможность посетить столицу Голландской Ост-Индской компании Батавию. Из Индии, являвшейся «ключом» к Дальнему Востоку[[268]](#footnote-268), можно было совершить кругосветное путешествие через любой континент[[269]](#footnote-269). Ключевыми портами региона были Бомбей, Карачи, Калькутта, Мадрас, Рангун и Коломбо[[270]](#footnote-270), а главные офисы фирмы располагались в Бомбее, Калькутте, Рангуне и Коломбо.

Дж. Куку было поручено выполнение важного имперского проекта, связанного с паломничеством индийских мусульман в Мекку и Медину, которые становились разносчиками различных эпидемий, в первую очередь холеры, угрожавшей не только колониям в Азии, но и колонизаторам в Европе[[271]](#footnote-271). Производились попытки ограничения участия в хадже беднейших слоев населения, часто не имевших денег на возвращение домой, но поскольку британские власти опасались вмешиваться в религиозные дела мусульман напрямую[[272]](#footnote-272), было принято решение реформировать транспортную систему хаджа с целью улучшения санитарных условий на пароходах и защиты паломников от финансовых махинаций с помощью привлечения частного бизнеса[[273]](#footnote-273).

Зимой 1885–1886 гг. вице-король Индии граф Дафферин пригласил Дж. Кука к обсуждению планов по улучшению положения паломников. В январе 1886 г. правительство Индии приняло резолюцию о назначении «Томаса Кука и сына» официальным тур-агентом хаджа[[274]](#footnote-274). Фирма обязывалась разработать маршруты и заключить необходимые договоренности с транспортными компаниями. Правительство оставляло за собой право выдавать паломникам билеты вместе с паспортами, но чиновники должны были оказывать содействие агентам фирмы[[275]](#footnote-275). Все потери, которые понесет фирма, должны были быть возмещены.

Условия, предоставляемые фирмой, отвечали всем нормам: на кораблях соблюдались медицинские и санитарные требования, билеты продавались по фиксированным ценам, а дата поездки была известна заранее[[276]](#footnote-276). Однако это не помогло вытеснить с рынка мусульманских судовладельцев и брокеров, которые сумели приспособиться к новым условиям. Субсидии не смогли покрыть убытки фирмы. В 1890 г. ее доля на рынке составляла 45%: 4 220 из 9 953 паломников совершили хадж с купонами Кука, но в 1892–1893 гг. фирму удалось удержать только 14%[[277]](#footnote-277).

Более успешным для фирмы оказалось сотрудничество с индийской знатью. Отношение британских властей к махараджам, навабам и низамам было пересмотрено после восстания 1857 г.[[278]](#footnote-278). Подразумевалось, что поездки в Лондон смогут познакомить их с метрополией и приобщить к имперским ценностям. Во время проведения Колониальной и Индийской выставки в 1886 г. по распоряжению принца Уэльского фирма «Томас Кук и сын» была назначена ее пассажирским агентом. Придавай выставке имперское и национальное значение[[279]](#footnote-279), принц хотел, чтобы на ней побывал каждый, от индийского махараджи до британского рабочего[[280]](#footnote-280). В связи с этим проектом в фирме был создан специальный отдел, названный «Индийские принцы»[[281]](#footnote-281). До этого «Томас Кук и сын» уже оказывали услуги индийским правителям. Например, в 1870 г. агент компании сопровождал махараджу Колхапура при его путешествии в Великобританию[[282]](#footnote-282). Следующий год ознаменовался еще одним важным событием имперского уровня. Королева Виктория отмечала свой Золотой юбилей, и фирме было поручено доставить на торжества не только индийскую, но и британскую знать[[283]](#footnote-283). Индийские князья путешествовали с Куком не только в метрополию, но и по Европе. Среди клиентов фирмы попадались достаточно экстравагантные представители индийской знати. Например, один махараджа помимо 200 слуг и других сопровождающих взял с собой в путешествие 10 слонов и 33 ручных тигра, другой, арендовав целиком неапольский Королевский отель, заменил его внутренние интерьеры собственной мебелью[[284]](#footnote-284).

Фирма «Томас Кук и сын» гордилась такими поручениями и публиковала список знатных особ, ставшими клиентами компании. В списке присутствовали представители королевского дома Великобритании, европейских королевских домов, индийская и египетская знать[[285]](#footnote-285). В связи с этим можно отметить, что фирма тем самым подчеркивала два основных направления, в которых развивала свой бизнес – индийское и египетское, тесно связанных с колониальными амбициями Британской империи. Замыкал список раздел с именами европейской знати, именитых особ, таких, например, как профессор Кох[[286]](#footnote-286), а также представителей духовенства и высших военных чинов. Последние занимали 13% списка – 119 имен из 914, включая 53 генерала и 15 адмиралов.

Услуги, предоставляемые фирмой в Индии, не были сугубо туристическими. В путеводителе «Индия, Бирма и Цейлон. Информация для путешественников и резидентов» имелся раздел с информацией для офицеров, путешествовавших в том числе с женами и детьми, а также необходимые сведения о военном багаже[[287]](#footnote-287). В Индии фирмой был открыт отдел банковских и агентских услуг[[288]](#footnote-288), занимавшийся выплатой жалованья и пенсий военным и гражданским служащим, ведением полковых счетов и переводом денежных средств семьям домой[[289]](#footnote-289).

Таким образом, несмотря на то, что Индия занимала важное место в британской внешней политике, туризм в колонии начал развиваться сравнительно поздно – с 1880-х гг. Фирма «Томас Кук и сын» заняла здесь лидирующие позиции, изначально обеспечив себе поддержку британского правительства. Дж. Куку с самого начала ведения бизнеса в Индии были поручены важные имперские проекты, направленные на обеспечение стабильности колонии. Несмотря на неудавшуюся попытку реформировать транспортную систему хаджа при посредничестве фирмы «Томас Кук и сын», которая обеспечила бы непрямое вмешательство в его транспортную инфраструктуру британских властей, опасавшихся принимать радикальные решения в отношение мусульман, фирма успешно сотрудничала с индийской знатью. Благодаря агентам компании индийская аристократия посетила Индийскую и Колониальную выставку 1886 г., а также Золотой юбилей королевы Виктории и знакомилась с метрополией, приобщаясь к имперским ценностям. Бизнес фирмы в Индии, также как и в Египте, выходил за рамки сугубо туристического бизнеса. В частности, фирма предоставляла необходимую информацию о путешествии и провозке багажа между метрополией и колонией не только туристам, но и резидентам с военнослужащими, помогая им в том числе осуществлять денежные переводы.

# **§ 2. Репрезентация Британской империи на страницах путеводителей по Индии**

Как уже было отмечено выше, одно из отличий путеводителей по Индии от других путеводителей фирмы, заключалось в том, что на их страницах наряду с перечислением местных достопримечательностей в той или иной форме обозначалось британское присутствие в колонии. Жителю метрополии рекомендовалось посетить в Индии около тридцати ключевых мест. Путеводители снова предлагали лишь краткую информацию о туристических объектах, отсылая к более основательным изданиям других авторов, которые можно было приобрести в том числе в офисах компании[[290]](#footnote-290).

Индия на страницах путеводитель оставалась самобытной колонией с яркой культурой. К осмотру рекомендовались форты, дворцы индийской знати, мемориалы, связанные с именами индийских правителей, храмы различных конфессий и, наконец, базары. Например, в Агре можно было посетить Красный форт, Тадж-Махал, Итимад-уд-Даула, гробницу Акбара Великого и его резиденцию Фатехпур-Сикри, названную «прежним Виндзором Агры»[[291]](#footnote-291). Одной из самых красивых мечетей Востока была признана Джама Масджид, соборная мечеть Дели[[292]](#footnote-292). В Амритсаре в качестве главной достопримечательности был отмечен центральный храм религии сикхов Дарбарасахиб или Золотой храм. Уже в то время среди туристических объектов значились пещеры Аджанта, Эллора и Элефанта.

Бомбей, как первый индийский город, с которым знакомились туристы, выглядел достаточно европеизированным, и его отличие от других восточных городов подчеркивалось. В первую речь шла о городской планировке – улицы Бомбея были широкими, мощенными и хорошо освещенными. Был развит внутригородской транспорт, исправно работавший. В конце века по Бомбею можно было передвигаться на трамваях, автомобилях и кэбах, в том числе было доступны водные прогулки. Присутствие Британской империи воплощали в себе памятники Ее величеству, находившемся рядом с почтой, и бронзовая конная статуя принца Уэльского на Эспланаде. Публичные здания олицетворяли ценности этой империи: Ратуша с библиотекой и музеем, монетный двор, собор Святого Томаса, дом моряков, почта, телеграфный офис, здание Верховного суда, университет, новый офис the G.I.P. Railway Company, художественная школа Джамсетджи Джиджибоя. К осмотру предлагались и экзотические достопримечательности, например, можно было посетить «Башню молчания» парсов, где последние оставляли своих покойников. Вечером на Эспланаде собиралась европейская и местная элита, совершавшая променад под звуки военного оркестра. Невзирая на европейскую форму такого досуга, путеводитель отмечал, что во время прогулки можно было рассмотреть яркие наряды индийцев[[293]](#footnote-293).

Калькутта, несмотря на статус столицы Британской Индии, оставалась в тени Бомбея, что, по всей видимости, было связано с ее удаленностью для туристов. Здесь также имели место вечерние прогулки по Эспланаде среди местного населения и европейцев. Туристический интерес в Калькутте могли вызвать резиденция вице-короля Индии, которая характеризовалась как «великолепная громада зданий»[[294]](#footnote-294), форт Уильям, почта, телеграф, правительственные здания, ратуша, дворец бывшего правителя Ауда, кафедральный собор и другие церкви, университет, статуя сэра Джеймса Ауэтрема, генерала, участвовавшего в подавлении восстания сипаев, генерал-губернаторов Индии лорда Бентинка и лорда Гардинджа, а также вице-короля лорда Лоренса. Отели, в которых предлагалось размещаться туристам, находились рядом с правительственными зданиями[[295]](#footnote-295).

Составители путеводителей видели в Индии страну, предоставлявшую широкие возможности для исследований геологов, ботаников, зоологов, археологов и даже художников[[296]](#footnote-296). Все эти виды деятельности были по своей сути связанны с изучением и освоением обширных пространств, что делало такие практики имперскими по своей сути, поскольку они были направлены на присвоение пространства и установление контроля над ним[[297]](#footnote-297).

Индия представляла для туристов не только исторический и культурный интерес. Ценность колонии заключалась также в ее материальных ресурсах. Путеводитель рекомендовал к осмотру чайные, кофейные, табачные и опиумные плантации, сахарные и винокуренные заводы, а также фабрики по производству индиго и розовой воды, хлопковые и шелковые мануфактуры. Подразумевалось, что туристам будет небезынтересно узнать о месторождениях золота, глины, железной и медной руд, каменноугольных бассейнах и соляных шахтах. Интерес потенциальных туристов подогревался перечислением изделий, которые могли бы их заинтересовать – шали, ковры, резные и инкрустированные изделия из слоновой кости, работы из эбенового дерева, сандала и других древесных пород, серебряные и золотые изделия Дели и Лакхнау, работы по мрамору Джайпура и многое другое[[298]](#footnote-298).

Военному присутствию англичан в Индии также нашлось место на страницах путеводителей. Например, отмечалось, что в Аджмере находилось главное управление the Rajputans Railway и узел для военной станции Нашерабада[[299]](#footnote-299), а в столице штата Мансур Бангалоре – «одна из самых больших военных станций Индии»[[300]](#footnote-300).

Особой формой присутствия британцев на конкретной территории были английские клубы. Согласно путеводителю на 1893 г. в городах Британской Индии существовало 62 английских клуба, из них в Бомбее и Калькутте находилось по пять клубов, а в Рангуне – шесть[[301]](#footnote-301).

Путеводитель содержал краткий словарь и разговорник, позволяющий сделать некоторые наблюдения об отношении англичан к местному населению и их восприятию отдыха в Индии. К туземному населению обращались в первую очередь как к обслуживающему персоналу. Фразы на хинди из краткого разговорника, представленного в путеводителе, практически полностью сводились к приказам для слуг: «Сними с меня обувь», «Пришей пуговицу», «Принеси стул», «Передай это письмо капитану Джонсу», «Вызови врача», «Поторапливайся», «Не шуми», «Ты можешь идти», а также «Я хочу личного слугу», «Он должен говорить по-английски». Способы времяпрепровождения англичан нашли свое отражение во фразах «Я хочу пройтись по базару», «Покажите мне все, что стоит посмотреть», «Остановите, я собираюсь в этот магазин», «Есть здесь какие-нибудь игры?». Подразумевалось, что турист также мог поинтересоваться «В этой реке есть аллигаторы?» или «Что это за животное/птица?»[[302]](#footnote-302).

Свидетельство о своем особом статусе фирма «Томас Кук и сын» вынесла в название путеводителей. Путеводитель «Cook’s Indian tours» выходил под заголовком «По специальному разрешению правительства Индии и Министра по делам Индии». Он включал в себя карту Индии, схемы туров, описание достопримечательностей и краткий разговорник. Второй доступный нам вариант путеводителя впервые был издан в начале 1890-х гг.[[303]](#footnote-303), и отличался от первого тем, что не содержал подробного описания туров, зато был ориентирован на проживающих в Индии резидентов. К 1895 г. его название было сформулировано следующим образом: «Индия, Бирма и Цейлон. Информация для путешественников и резидентов. С четырьмя картами. Опубликовано Т. Куком и сыном, организаторами европейской экскурсионной и туристической системы. Основана в 1841 году. Банковское, армейское, гражданское обслуживание и колониальные агенты. Туристический и генеральный пассажирский агенты»[[304]](#footnote-304).

Таким образом, репрезентация Британской империи на страницах путеводителей фирмы «Томас Кук и сын» имела разные формы. Британской присутствие находило свое воплощение в памятниках представителям королевской семьи и британским правителям в Индии, а также в общественных учреждениях различного рода, символизировавших прогресс и процветание. Индия с одной стороны привлекала внимание туристов своей, отличной от европейской, цивилизацией, но с другой – в колонии видели важный материальный ресурс для метрополии, и ее плантации и полезные ископаемые вызывали не меньший интерес, чем исторические памятники. На страницах путеводителей по Индии фирма «Томас Кук и сын» продолжала подчеркивать свой особый статус, который дополнительно укреплялся тем, что компания оказывала содействие не только туристам, но и постоянно проживающим на территории Индии британцам.

# **Заключение**

Таким образом, туристическая индустрия Великобритании стала активно развиваться во второй половине XIX в. благодаря транспортной революции и социально-экономической трансформации британского общества. Туризм играл важную роль в имперском и национальном строительстве Великобритании, поскольку британцы посредством туристических агентов знакомились с различными регионами своей страны, в том числе с метрополией, посещали мероприятия имперского и национального значения, а также больше узнавали о подконтрольных Британии территориях, находившихся за пределами Европы.

Лидирующее позиции на британском туристическом рынке заняла фирма «Томас Кук и сын», которая сумела демократизировать путешествия и превратить туризм в массовое явление, а также к концу XIX в. охватить своими турами практически весь земной шар. Выход бизнеса фирмы за пределы Европы на Восток осуществлялся при активном содействии итальянского правительства, которое стремилось привлечь к себе большее количество туристов. Благодаря этому был выстроен наиболее короткий путь через Европу, соединявший Лондон с Египтом и Индией.

В Египте фирма установила монополию на нильское пароходное сообщение, что делало ее транспортным агентом Британской империи в долине Нила. При этом деятельность Дж. Кука выходила за рамки сугубо туристической, что усиливало интеграцию бизнеса в экономику Египта. Помимо этого, фирма была привлечена для выполнения военных и стратегических задач, вставших перед Британской империей во время и после оккупации Египта. Путеводители фирмы сообщали об успехах этой оккупации, а развитие британского туристического бизнеса в долине Нила в свою очередь воспринималось современниками как свидетельство процветания данных территорий.

 В случае с Индией фирма «Томас Кук и сын» ярко проявила себя не только в качестве транспортного агента, но и в роли своеобразного культурного агента империи, поскольку усилия британского правительства, при поддержке которого Дж. Кук развивал своей бизнес в этой колонии, были изначально направлены не только на привлечение британских туристов, но и на индийскую знать, которой по мнению британских государственных деятелей необходимо было познакомиться с метрополией. Двумя ключевыми событиями здесь стали Индийская и Колониальная выставка 1886 г. и Золотой юбилей королевы Виктории 1887 г. Также была произведена попытка использовать фирму для реформы транспортной системы хаджа индийских мусульман. Путеводители фирмы по Индии знакомили туристов не только с ее достопримечательностями, но и богатыми материальными ресурсами, которым придавалось большое значение в метрополии. Кроме этого, услуги фирмы в колонии были рассчитаны также на тех, кто проживал в ней на постоянной основе.

Таким образом, интересы туристического бизнеса фирмы «Томас Кук и сын» оказывались интегрированными в решение политических, стратегических и культурных задач, встававших перед Британской империей во второй половине XIX в. Ее туристическая деятельность становилась одним из инструментов расширения и укрепления связей между метрополией и колонией, делая фирму транспортным и культурным агентом империи.

# **Список источников и литературы**

 **Материалы британского парламента**

1. Great Britain Parliament. The Hansard's Parliamentary Debates. [Электронный ресурс] – L.: Hansard, 1803-2005. Series 5. 1938. Vol. 110. Режим доступа: http://hansard.millbanksystems.com.

**Путеводители**

1. A Handbook for Travellers in Egypt. L.: John Murray, 1867. 439 p.
2. A Handbook for Travellers in Egypt. L.: John Murray, 1873. 505 p.
3. Baedeker K. Egypt: Handbook for Travellers. Leipzig: K. Baedeker, 1898. 396 p.
4. Budge E. A. W. The Nile: Notes for Travellers in Egypt. L., Cairo: T. Cook & Son, 1890. 311 p.
5. Burns J. Help-book for Travellers to the East. L.: T. Cook & Son, 1870. 227 p.
6. Cook T. Cook’s Scottish Tourist Directory. Leichester, 1861. 124 p.
7. Cook’s Handbook for London. L.: T. Cook & Son, 1881. 121 p.
8. Cook’s Handbook for London. L.: T. Cook & Son, 1890. 120 p.
9. Cook’s Handbook to the Health Resorts of the South France and Northern Coast of the Mediterranean. L.: T. Cook & Son, 1885. 96 p.
10. Cook’s Indian Tours. L.: T. Cook & Son, 1883. 136 p.
11. Cook’s Indian Tours. L.: T. Cook & Son, 1885. 115 p.
12. Cook’s Indian Tours. L.: T. Cook & Son, 1893. 133 p.
13. Cook’s Tourist’s Handbook for Holland, Belgium, and the Rhine. L.: T. Cook & Son, 1874. 179 p.
14. Cook’s Tourist’s Handbook for Southern Italy, Rome and Sicily. L.: T. Cook & Son, 1899. 414 p.
15. Cook's Tourists' Handbook for Egypt, the Nile, and the Desert. L.: T. Cook & Son, 1876. 389 p.
16. Cook's Tourists' Handbook for Egypt, the Nile, and the Desert. L.: T. Cook & Son, 1897. 383 p.
17. Etzensberger R. Up thе Nile by Steam. L.: T. Cook & Son, 1872. 75 p.
18. India, Burma and Ceylon. Information for Travellers and Residents. L.: T. Cook & Son, 1893. 160 p.
19. India, Burma and Ceylon. Information for Travellers and Residents. L.: T. Cook & Son, 1895. 208 p.
20. India, Burma and Ceylon. Information for Travellers and Residents. L.: T. Cook & Son, 1898. 208 p.
21. Murray J. A Handbook for Travellers in Lower and Upper Egypt. L.: J. Murray, 1880. 562 p.
22. Murray's handbook for modern London: modern London, or, London as it is. L.: John Murray, 1851. 327 p.
23. Program of Cook’s Second Educational Tour. N. Y.: Cook, Son & Jenkins, 1874. 30 p.
24. Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours. L., N. Y.: T. Cook & Son, 1888. 96 p.
25. To the Land o' Burns and the Glasgow & South Western Railway. L.: the Columbus Printing, Publishing and Advertising Company, 1899. 72 p.
26. Winter Series of Programmes of Circular, Single and Trough Tickets from London. L.: T. Cook & Son, 1871. 58 p.

**Публицистические труды**

1. Blunt W. S. Lord Cromer and the Khedive // The Nineteenth century: a monthly review. 1893. № 33 (194). P. 571-585.
2. Cook T. Letters from Sea and from Foreign Lands: Descriptive of a Tour Round the World. L.: T. Cook & Son, 1873. 124 p.
3. Doyle R. The Foreign Tour of Messrs. Brown, Jones and Robinson: Being the History of What They Saw, and Did, in Belgium, Germany, Switzerland & Italy. L.: Bradbury & Evans, 1854. 340 p.
4. Hardwicke G. L. Egypt for Invalids // Dublin Journal of Medical Science. 1895. Vol. 99. № 6. P. 462–474.
5. Milner A. England in Egypt. L., Beccles: W. Clowes and sons, 1894. 448 p.
6. Penfield F. C. Present-day Egypt. N. Y.: The Century Co, 1899. 372 p.
7. Rae W. F. Egypt Today: the First to the Third Khedive. L.: R. Bentley and Son, 1892. 328 p.
8. Rae W. F. The Business of Travel: a Fifty Years' Record of Progress: 1841 – Leicester to Loughborough (12 miles), 1891 – All Over the Globe. L.: T. Cook & Son, 1891. 318 p.
9. Richardson R. What Britain Has Done for Egypt // The North American Review. 1898. Vol. 167 (№ 500). P. 1–15.
10. Royle Ch. The Egyptian Campaigns 1882 to 1885. L.: Hurst and Blackett, 1900. 606 p.
11. Steevens G. V. Egypt in 1898. N. Y.: Dodd, Mead & Company, 1899. 283 p.
12. The Mont Cenis tunnel: its construction and probable consequences. L.: C. J. Skeet, 1873. 91 p.
13. Toby. The American Tour of Messrs Brown, Jones and Robinson: Being the History of What They Saw, & Did in the United States, Canada and Cuba. N. Y.: D. Appleton & Co, 1872. 298 p.
14. Ward J. Pyramids and Progress: Sketches from Egypt. L., N. Y.: Eyre and Spottiswoode, 1900. 288 p.

**Периодические издания**

1. Cook’s Exscursionist and Home and Foreign Tourist Advertiser. 1892. Google Книги. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://books.google.ru/.
2. The Leeds Mercury. 1884. The British Newspaper Archive. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/.
3. The Morning Post. 1884. The British Newspaper Archive. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/.
4. The Times. 1877, 1881, 1899. The Times and The Sunday Times. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.thetimes.co.uk/.
5. The Worcestershire Chronicle. 1883. The British Newspaper Archive. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>.

**Справочные издания**

1. Dictionary of National Biography. L.: Smith, Elder & Co, 1901. Supplement Vol. 2. 452 p.
2. Encyclopaedia Britannica. Cambridge: the University Press, 1910. Vol. VII. 984 p.

**Исследования**

1. Александров Д. А. Наука и империализм/ Империи нового времени: типология и эволюция (XV–XX вв.). II Петербургские Кареевские чтения по новистике. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1999. С. 38-41.
2. Антонова К. А., Бонгард-Левин Г. М., Котовский Г. Г. История Индии. М.: Мысль, 1973. 558 с.
3. Антонова Л. В., Дронова Н. В. «Обеспечить радушное гостеприимство»: мероприятия для гостей Колониальной и Индийской выставки 1886 г. в Лондоне в контексте приоритетов имперской пропаганды // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2017. Т. 22. № 5 (169). С. 160-169.
4. Белолипецкая Н. А. Формирование британских стереотипов восприятия Египта в конце XIX – начале XX в. // Известия Уральского государственного университета. Серия 2: Гуманитарные науки. 2009. Т. 66. № 4. С. 221-228.
5. Биржаков М. Б. Введение в туризм. СПб: Издательский дом "Герда", 2000. 192 с.
6. Богомолов С. А. Имперская идея в Великобритании в 70–80-е годы XIX века. Ульяновск: УлГУ, 2000. 300 с.
7. Богомолов С. А. Имперская идея в Великобритании в 70–80-е годы XIX века. Ульяновск: УлГУ, 2000. 300 с.
8. Богомолов С. А. Теоретические проблемы модернизации Египта Британской империей в 80–90-е гг. XIX в. // Вестник ОГУ. 2012. № 4 (140). С. 79-84.
9. Борисенко В. Н. Гладстон и Египет 1882–1885 г. (Проблемы либеральной имперской экспансии) // Личность в истории в эпоху нового и новейшего времени (памяти профессора С. И. Ворошилова). Материалы международной научной конференции. 2011. С. 75-85.
10. Васильева А. Ю. Развитие транспортной инфраструктуры и возникновение индустрии туризма в Великобритании в XIX веке // Вестник гуманитарного образования. № 4 (20). 2020. С. 67-73.
11. Величко Е. О. «Триумфальный марш принца по Индии»: представления британцев о справедливом правлении в практике предотвращения внутриимперских конфликтов в 70-х гг. XIX в. // Псковский военно-исторический вестник. Псков: Региональное отделение Общероссийской общественно-государственной организации «Российское военно-историческое общество» в Псковской области, 2015. № 1. С. 103-108.
12. Гелла Т. Н. Геополитические интересы Великобритании и английские политические партии в конце XIX – начале XX веков. Орел: ГОУ ВПО «Орловский государственный университет», 2009. 171 с.
13. Джафари Д. Становление туристики как науки // Вестник РМАТ. 2012. № 1 (4). С. 7-11.
14. Дронова Н. В. В честь Томаса Кука и Джона Кука, строителей империи… Pах Britannica: история Британской империи и созданного ею мира. Сборник научных работ к 60-летию профессора В. В. Грудзинского // под ред. И. М. Нохрина. Челябинск: Энциклопедия, 2016. С. 61-79.
15. Дронова Н. В. Где находится «ключ к Индии»? (тезис о «русской угрозе» как фактор российско-британского имперского соперничества в 70-е годы XIX века) // Россия – Индия: перспективы регионального сотрудничества (Липецкая область). М.: Институт востоковедения РАН, 2000. С. 67-80.
16. Ермилова Д. В. Люди-легенды, создавшие бренды современного туризма // ФӘн-наука. 2015. № 2 (41). С. 34-37.
17. Ерофеев Н. А. Промышленная революция в Англии. М.: Учпедгиз, 1963. 184 с.
18. Ерофеев Н. А. Туманный Альбион. Англия и англичане глазами русских 1825 –1853. М.: Наука, 1982. 320 с.
19. Зеленев Е. И. Государственное управление, судебная система и армия в Египте и Сирии (XVI – начало XX века) – СПб.: СПбГУ, 2003. 419 с.
20. Кирюшкина В. В. Биография путеводителя: детство, Лондон. // Британия: история, культура, образование: материалы междунар. науч. конф.. г. Ярославль,1-2 окт. 2015 г. 2016. С. 109-111.
21. Леухин А. Н. Туризм и инновации в исторической ретроспективе // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2016. № 2 (47). С. 196-200.
22. Логинова Н. Ю. Туристский бизнес Великобритании: история и основные направления развития // Сервис plus. 2015. Т. 9. № 2. С. 19-24.
23. Моисеева Е. И. Организованный туризм и самостоятельные путешествия в последней трети XIX в.: французы в Северной Африке // Вестник Саратовского государственного технического университета. 2013. Т. 2. № 1(70). С. 217-220.
24. Национальная идея в Западной Европе в Новое время. Очерки истории / Отв. редактор В. С. Бондарчук. М.: ИКД "Зерцало-М"; Издательский дом "Вече", 2005. 496 с.
25. Немоляева М. Э, Ходорков Л. Ф. Международный туризм: вчера, сегодня, завтра. М.: Междунар. отношения, 1985. 174 с.
26. Нерсесов Г. А. Дипломатическая история египетского кризиса, 1881–1882 гг. М.: Наука, 1997. 320 с.
27. Парфенов И. Д. Колониальная экспансия Великобритании в последней трети XIX в. М.: Наука, 1991. 188 с.
28. Ротштейн Ф. А. Захват и закабаление Египта. М.: Изд-во вост. лит., 1959. 367 с.
29. Саид Э. Ориентализм. М.: Музей современного искусства Гараж, 2021. 560 с.
30. Сидоров С. Е. Освоение индийского рынка английской буржуазией во второй половине XIX века // Сидорова С. Е. Британское колониальное правление versus британский либерализм. М., 2006. С. 5-17.
31. Смирнов С. Р. История Судана. М.: Наука, 1968. 295 с.
32. Соколов А. Б. Железнодорожный туризм в ранневикторианской Англии // От Елизаветы I до Елизаветы II. Проблемы британской истории в новое и новейшее время / Под ред. А. Б. Соколова. Сб. статей. Ярославль: ЯГПУ, 2008. С. 62-74.
33. Соколова М. В. История туризма. М.: Мастерство, 2002. 350 с.
34. Соколова М. В. Особенности развития туризма в Новое время // Современные проблемы сервиса и туризма. 2007. № 1. С. 21-27.
35. Тревельян Дж. М. Социальная история Англии. М.: Изд-во иностр. лит., 1959. 607 c.
36. Хобсбаум Э. Век империи. 1875–1914. Ростов н/Д.: Феникс, 1999. 512 с.
37. Хобсбаум Э. Век капитала. 1848–1875. Ростов н/Д.: Феникс, 1999. 480 с.
38. Al-Sayyid-Marsot A. L. The British Occupation of Egypt from 1882 // The Oxford History of the British Empire: Vol. III: The Nineteenth Century / Ed. by A. Porter. Oxford, 1999. – P. 651–664.
39. Armstrong J., Williams D. M. The Steamship as an Agent of Modernisation, 1812–1840 // International Journal of Maritime History. 2007. Vol. 19. № 1. P. 145-160.
40. Armstrong J., Williams D. M. The Steamboat and Popular Tourism // Journal of Transport History. 2005. Vol. 26 (№ 1). – P. 61–77.
41. Bailey P. Leisure and Class in Victorian England. L., N.Y.: Methuen, 1987. 263 p.
42. Beauchamp K. G. A History of Telegraphy. L.: The Institution of Engineering and Technology, 2001. 413 p.
43. Boorstin D. J. The Image: A Guide to Pseudo-events in America. N. Y.: Vintage Books, 1992. 319 p.
44. Bowie D. Innovation and 19th century hotel industry evolution // Tourism Management. 2018. Vol. 64. P. 314-323.
45. Bowie D. Pure diffusion? The great English hotel charges debate in The Times, 1853 // Business History. 2016. Vol. 58, № 2. P. 159-178.
46. Brendon P. Thomas Cook. 150 Years of Popular Tourism. L.: Secker & Warburg Ltd, 1991. 372 p.
47. Cain P. J., Hopkins A. G. British Imperialism: 1688–2015. L.: Routledge, 2016. 763 p.
48. Cannadine D. Ornamentalism: How the British Saw Their Empire. Oxford: Oxford University Press, 2002. 263 p.
49. Choi T. Y. Producing the Past: The Native Arts, Mass Tourism, and Souvenirs in Victorian India // Literature Interpretation Theory. 2016. Vol. 27 (№ 1). P. 50-70.
50. Cobbing F. Thomas Cook and the Palestine Exploration Fund // Public Archaeology. 2012. Vol. 11 (№ 5). P. 179-194.
51. Cunningham H. Leisure in the Industrial Revolution. L.: Croom Helm Ltd, 1980. 222 p.
52. Discussion: Tourism and Empire // Journal of Tourism History. 2015. Vol. 7 (№ 1-2). P. 100-130.
53. Franklin A. Tourism: An Introduction. L.: SAGE, 2003. 296 p.
54. Grenier K. H. Tourism and Identity in Scotland, 1770–1914: Creating Caledonia. Anldershot, Burlington: Ashgate, 2005. 249 p.
55. Hahn H. H. Indian Princes, Dancing Girls and Tigers: the Prince of Wales's Tour of India and Ceylon, 1875–1876 // Postcolonial Studies. 2009. Vol. 12. P. 173-192.
56. Hamilton J. Thomas Cook: The Holiday-Maker. Stroud: Sutton Publishing, 2005. 288 p.
57. Harlan D. Travel, Pictures, and a Victorian Gentleman in Greece // Hesperia: The Journal of the American School of Classical Studies at Athens. Vol. 78 (№. 3). 2009. P. 421-453.
58. Hazbun W. The East as an Exhibit: Thomas Cook & Son and the Origins of International Tourism Industry in Egypt // The Business of Tourism. Place, Faith and History / Ed. by J. F. Davidson, P. Scranton. Philadelphia: University of Philadelphia press. 2007. 304 p.
59. Heaford M. Between Grand Tour and Tourism: British Travellers to Switzerland in a Period of Transition, 1814–1860 // Journal of Transport History. 2006. Vol. 27 (№ 1). P. 25-47.
60. Hom S.  M. The Beautiful Country: Tourism and the State of Destination, Italy. Toronto: University of Toronto Press, 2015. 313 p.
61. Hoppen K. T. The Mid-Victorian Generation, 1846–1886. Oxford, N. Y.: Clarendon press, 2003. 787 p.
62. Hunter F. R. The Thomas Cook Archive for the Study of Tourism in North Africa and the Middle East // Middle East Studies Association Bulletin. 2003. Vol. 36 (№ 2). P. 157-164.
63. Hunter F. R. Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868–1914 // Middle Eastern Studies. 2004. Vol. 40 (№ 5). P. 28-54.
64. Kark R. From Pilgrimage to Budding Tourism: the Role of Thomas Cook in the Rediscovery of the Holy Land in the Nineteenth century // Travellers in the Levant: Voyagers and Visionaries / Ed. by S. Searight, M. Wagstaff. Durham: Astene, 2011. 233 p.
65. Keck S. L. "Going out and Doing Something": Victorian Tourists in Egypt and the "Tourist Ethic" // Journal of Tourism and Cultural Change. 2010. Vol. 8 (№ 4). P. 293-304.
66. Kennedy J. The History of Steam Navigation. Liverpool: Charles Richall, Limited, 1903. 328 p.
67. Larsen T. Thomas Cook, Holy Land Pilgrims, and the Dawn of the Modern Tourist Industry // Studies of Church History. 2000. № 36. P. 329-342.
68. Low M. C. «The Infidel Piloting the True Believer»: Thomas Cook and the Business of the Colonial Hajj // The Hajj and Europe in the Age of Empire / Ed. by U. Ryad. Leiden, Boston: Brill, 2016. P. 47-80.
69. Mackenzie J. M. Empires of Travel: British Guide Books and Cultural Imperialism in the 19th and 20th Centuries // Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict. Clevedon, 2005. P. 19-38.
70. Major S. Early Victorian Railway Excursions: the Million Go Forth. Barnsley: Pen & Sword Transport. 2015. 195 p.
71. Major S. Railway Excursion Agents in Britain, 1840-60 // Journal of Transport History. 2015. Vol. 36. (№ 1). P. 22-40.
72. Metcalf T. R. Imperial Connections: India in the Indian Ocean Arena, 1860–1920. Berkeley, Los Angeles, L.: University of California Press, 2007. 264 p.
73. Metcalf T. R. The New Cambridge History of India. Vol. III. № 4. Ideologies of the Raj. Cambridge: Cambridge University Press. 2008.
74. Middleton V. T. C., Lickorish L. J. British Tourism: the Remarkable Story of Growth, Oxford: Butterworth-Heinemann, 2017. 228 p.
75. Newmeyer T. “Under the Wing of Mr. Cook”: Transformations in Tourism Governance // Mobilities. 2008. Vol. 3 (№ 2). P. 243-267.
76. Newmeyer T. «Moral Renovation and Intellectual Exaltation»: Thomas Cook's Tourism as Practical Education // Journal of Tourism and Cultural Change. 2008. Vol. 6 (№ 1). P. 1-16.
77. Pemble J. The Mediterranean Passion. Oxford, N.Y.: Oxford University Press, 1998. 312 p.
78. Pennycook A. English and the Discourses of Colonialism. L., N. Y.: Routledge, 1998. 239 p.
79. Pimlott J. A. R. The English Holiday. A Social History. Hassocks: the Harvester Press Limited, 1976. 318 p.
80. Polat H. A., Arslan A. The Rise of Popular Tourism in the Holy Land: Thomas Cook and John Mason // Tourism Management. 2019. Vol. 75. P. 231-244.
81. Pudney J. The Thomas Cook Story. L.: Michael Joseph, 1953. 230 p.
82. Rains S. Here be monsters: the Irish Industrial Exhibition of 1853 and the growth of Dublin department stores // Irish Studies Review. Vol. 16, № 4. 2008. P. 487-506.
83. Sapio J. D. Modernity and Meaning in Victorian London: Tourist Views of the Imperial Capital. N. Y.: Palgrave Macmillan, 2014. 204 p.
84. Simmons J. Railways, Hotels and Tourism in Great Britain 1839–1914 // Journal of Contemporary History. 1984. Vol. 19. P. 201-222.
85. Simmons J. Thomas Cook of Leicester // The Magazine of the Leicestershire Archaeological and Historical Society. 1973-4. Vol. 49. P. 18-32.
86. Smith P. Thomas Cook & Son's Vesuvius Railway // Japan Railway & Transport Review. 1998. № 15. P. 10-15.
87. Steward J. R. Moral Economies and Commercial Imperatives: Food, Diets and Spas in Central Europe: 1800 – 1914 // Journal of Tourism History. 2012. Vol. 4 (№ 2). P. 181-203.
88. Swinglehurst E. Cook's Tours. The Story of Popular Travel. L.: Blandford Press*,* 1982. 192 p.
89. Swinglehurst E. The Romantic Journey: the Story of Thomas Cook and Victorian Travel. L.: Pica Editions, 1974. 201 p.
90. The Cambridge Social History of Britain, 1750–1950. Vol. 2 : People and Their Environment // Ed. by E. M. L. Thomson. – Cambridge etc: Cambridge univ. press, 1990. 373 p.
91. Walton J. K. Thomas Cook: Image and Reality // Giants of tourism / Ed. by R. Butler, R. Russell. Wallingford, 2010. P. 81-92.
92. Watson N. J. The Literary Tourist: Readers and Places in Romantic & Victorian Britain. Basingstoke, N. Y.: Palgrave Macmillan, 2009. 244 p.
93. Williams W. H. A. Creating Irish Tourism: The First Century, 1750-1850. L., N. Y.: Anthem Press, 2010. 272 p.
94. Withey L. Grand Tours and Cook's Tours. N. Y.: William Morrow & Co, 1997. 441 p.
95. Zuelow E. G. E. A history of modern tourism. Basinstoke, N.Y.: Palgrave Macmillan, 2016. 290 p.

**Диссертации и авторефераты**

1. Айвазян А. А. Египетский вопрос в международных отношениях в конце XIX – начале XX вв.: дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.00, 07.00.03. М., 2014. 306 с.
2. Андреева Е. Б. Эволюция туристических практик русских во Франции: начало XIX – начало XXI вв.: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Саратов, 2006. 27 с.
3. Афанасьева А. Э. Британские путешественницы в Восточной Африке во второй половине XIX в.: проблемы статуса и репрезентаций: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Ярославль, 2004. 23 с.
4. Белолипецкая Н. А. Образ Египта и египтян в британской культуре последней четверти XIX – первой четверти XX вв.: механизмы формирования: автореферат дис. ... кандидата культурологии: 24.00.01. Екатеринбург, 2010. 18 с.
5. Галкина Д. В. Британские морские курорты в эпоху формирования массового туризма (вторая половина XIX - начало ХХ вв.): дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Ставрополь, 2020. 38 с.
6. Захарова Е. А. Стратегии туризма в столичных городах в конце XIX – начале XX века: Санкт-Петербург, Москва, Париж: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.02. М., 2017. 30 с.
7. Низова Е. А. Великобритания и итальянский вопрос в 1848-1861 гг.: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Ростов-на-Дону, 2013. 25 с.
8. Рязанцева Е. С. Досуговая культура Германской империи в последней трети XIX – начале XX веков: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Ставрополь, 2010. 25 с.
9. Сидорова С. Е. Английский либерализм и проблемы модернизации Индии в 60-х-первой половине 80-х гг. XIX в.: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. М., 2006. 26 с.
10. Симонов А. В. Британская имперская идентичность в конце XIX – начале XX века: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. М., 2016. 28 с.
11. Simon M. Oxford, the Thames and Leisure: a History of Salter Bros, 1858-2010. PhD thesis, Oxford University, UK, 2012. 338 p.
1. Rae F. Thomas Cook // Dictionary of National Biography. L., 1901. Supplement. Vol. 2. P. 55–58; Cook, Thomas // Encyclopaedia Britannica. Cambridge, 1910. Vol. VII. P. 72-73. [↑](#footnote-ref-1)
2. Pudney J. The Thomas Cook Story. L., 1953; Simmons J. Thomas Cook of Leicester // The Magazine of the Leicestershire Archaeological and Historical Society. 1973-4. Vol. 49. P. 18-32. [↑](#footnote-ref-2)
3. Hamilton J. Thomas Cook: The Holiday-Maker. Stroud, 2005. [↑](#footnote-ref-3)
4. Newmeyer T. “Under the Wing of Mr. Cook”: Transformations in Tourism Governance // Mobilities. 2008. Vol. 3 (№ 2). P. 243-267. [↑](#footnote-ref-4)
5. Newmeyer T. «Moral Renovation and Intellectual Exaltation»: Thomas Cook's Tourism as Practical Education // Journal of Tourism and Cultural Change. 2008. Vol. 6 (№ 1). P. 1-16. [↑](#footnote-ref-5)
6. Simmons J. Railways, Hotels and Tourism in Great Britain 1839-1914 // Journal of Contemporary History. 1984. Vol. 19. P. 201-222; Major S. Railway Excursion Agents in Britain, 1840-60 // Journal of Transport History. 2015. Vol. 36. (№ 1). P. 22-40. [↑](#footnote-ref-6)
7. Walton J. K. Thomas Cook: Image and Reality // Giants of tourism / Ed. by R. Butler, R. Russell. Wallingford, 2010. [↑](#footnote-ref-7)
8. Swinglehurst E. The Romantic Journey: the Story of Thomas Cook and Victorian Travel. L, 1974; Swinglehurst E. Cook's Tours. The Story of Popular Travel. L., 1982; Withey L. Grand Tours and Cook's Tours. N. Y., 1997. [↑](#footnote-ref-8)
9. Brendon P. Thomas Cook. 150 Years of Popular Tourism. L., 1991. [↑](#footnote-ref-9)
10. Harlan D. Travel, Pictures, and a Victorian Gentleman in Greece // Hesperia: The Journal of the American School of Classical Studies at Athens. Vol. 78 (№. 3). 2009. P. 421-453. [↑](#footnote-ref-10)
11. Hom S. M. The Beautiful Country: Tourism and the Impossible State of Destination Italy. Toronto, 2015. Фирме также принадлежал фуникулер на Везувии: Smith P. Thomas Cook & Son's Vesuvius Railway // Japan Railway & Transport Review. 1998. № 15. P. 10-15. [↑](#footnote-ref-11)
12. Boorstin D. J. The Image: A Guide to Pseudo-events in America. N. Y., 1992. [↑](#footnote-ref-12)
13. Хобсбаум Э. Век капитала. 1848–1875. Ростов н/Д., 1999. [↑](#footnote-ref-13)
14. Larsen T. Thomas Cook, Holy Land Pilgrims, and the Dawn of the Modern Tourist Industry // Studies of Church History. 2000. № 36. P. 329-342; Kark R. From Pilgrimage to Budding Tourism: the Role of Thomas Cook in the Rediscovery of the Holy Land in the Nineteenth Century // Travellers in the Levant: Voyagers and Visionaries / Ed. by S. Searight, M. Wagstaff. Durham, 2011. P. 155-174; Cobbing F. Thomas Cook and the Palestine Exploration Fund // Public Archaeology. 2012. Vol. 11 (№ 5). P. 179-194. [↑](#footnote-ref-14)
15. Hunter F. R. Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868-1914 // Middle Eastern Studies. 2004. Vol. 40 (№ 5). P. 28-54. [↑](#footnote-ref-15)
16. Hunter F. R. The Thomas Cook Archive for the Study of Tourism in North Africa and the Middle East // Middle East Studies Association Bulletin. 2003. Vol. 36 (№ 2). P. 157-164. [↑](#footnote-ref-16)
17. Hazbun W.The East as an Exhibit: Thomas Cook & Son and the Origins of International Tourism Industry in Egypt // The Business of Tourism. Place, Faith and History / Ed. by J. F. Davidson, P. Scranton. Philadelphia, 2007. P. 3-33. [↑](#footnote-ref-17)
18. Polat H. A., Arslan A. The Rise of Popular Tourism in the Holy Land: Thomas Cook and John Mason // Tourism Management. 2019. Vol. 75. P. 231-244. [↑](#footnote-ref-18)
19. Low M. C. «The Infidel Piloting the True Believer»: Thomas Cook and the Business of the Colonial Hajj // The Hajj and Europe in the Age of Empire / Ed. by U. Ryad. Leiden, Boston, 2016. P.47-80. [↑](#footnote-ref-19)
20. Discussion: Tourism and Empire // Journal of Tourism History. 2015. Vol. 7 (№ 1–2). P. 101 [↑](#footnote-ref-20)
21. Mackenzie J. M. Empires of Travel: British Guide Books and Cultural Imperialism in the 19th and 20th Centuries // Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict. Clevedon, 2005. P. 19-38. [↑](#footnote-ref-21)
22. Дронова Н. В. В честь Томаса Кука и Джона Кука, строителей империи… Pах Britannica: история Британской империи и созданного ею мира. Сборник научных работ к 60-летию профессора В. В. Грудзинского // под ред. И. М. Нохрина. Челябинск: Энциклопедия, 2016. С. 61-79. [↑](#footnote-ref-22)
23. Соколова М. В. Особенности развития туризма в Новое время // Современные проблемы сервиса и туризма. 2007. № 1. С. 21-27; Джафари Д. Становление туристики как науки // Вестник РМАТ. 2012. № 1 (4). С. 7-11; Ермилова Д. В. Люди-легенды, создавшие бренды современного туризма // ФӘн-наука. 2015. № 2 (41). С. 34-37; Логинова Н. Ю. Туристский бизнес Великобритании: история и основные направления развития // Сервис plus. 2015. Т. 9. № 2. С. 19-24; Леухин А. Н. Туризм и инновации в исторической ретроспективе // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2016. № 2 (47). С. 196-200. [↑](#footnote-ref-23)
24. Немоляева М. Э, Ходорков Л. Ф. Международный туризм: вчера, сегодня, завтра. М., 1985; Биржаков М. Б. Введение в туризм. СПб, 2000; Соколова М. В. История туризма. М., 2002 и др. [↑](#footnote-ref-24)
25. Моисеева Е. Н. Организованный туризм и самостоятельные путешествия в последней трети XIX в.: французы в Северной Африке // Вестник Саратовского государственного технического университета. 2013. Т. 2. № 1 (70). С. 217-220. [↑](#footnote-ref-25)
26. Галкина Д. В. Британские морские курорты в эпоху формирования массового туризма (вторая половина XIX - начало ХХ вв.) : дис. ... кандидата исторических наук : 07.00.03. Ставрополь, 2020. [↑](#footnote-ref-26)
27. Андреева Е. Б. Эволюция туристических практик русских во Франции: начало XIX – начало XXI вв.: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Саратов, 2006; Рязанцева Е. С. Досуговая культура Германской империи в последней трети XIX – начале XX веков: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Ставрополь, 2010. [↑](#footnote-ref-27)
28. Захарова Е. А. Стратегии туризма в столичных городах в конце XIX – начале XX века: Санкт-Петербург, Москва, Париж: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.02. М., 2017. [↑](#footnote-ref-28)
29. Rae W. F. The Business of Travel: a Fifty Years' Record of Progress: 1841 – Leicester to Loughborough (12 miles), 1891 – All Over the Globe. L., 1891. [↑](#footnote-ref-29)
30. Cook T. Cook’s Scottish Tourist Directory. Leichester, 1861; Winter Series of Programmes of Circular, Single and Trough Tickets from London. L., 1871; Cook’s Tourist’s Handbook for Holland, Belgium, and the Rhine. L., 1874; Cook’s Handbook to the Health Resorts of the South France and Northern Coast of the Mediterranean. L., 1885; Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours. L., N. Y., 1888; Cook’s Tourist’s Handbook for Southern Italy, Rome and Sicily. L., 1899. [↑](#footnote-ref-30)
31. Burns J. Help-book for Travellers to the East. L., 1870; Etzensberger R. Up thе Nile by Steam. L., 1872; Cook's Tourists' Handbook for Egypt, the Nile, and the Desert. L., 1876; Budge E. A. W. The Nile: Notes for Travellers in Egypt. L., Cairo, 1890; Cook's Tourists' Handbook for Egypt, the Nile, and the Desert. L., 1897. [↑](#footnote-ref-31)
32. Cook’s Indian tours. L., 1883; Cook’s Indian tours. L., 1893; India, Burma and Ceylon. Information for Travellers and Residents. L., 1893. [↑](#footnote-ref-32)
33. Baedeker K. Egypt: Handbook for Travellers. Leipzig, 1898; Murray J. A Handbook for Travellers in Lower and Upper Egypt. L., 1880; A Handbook for Travellers in Egypt. L., 1867; A Handbook for Travellers in Egypt. L., 1873. [↑](#footnote-ref-33)
34. Rae W. F. Egypt Today: the First to the Third Khedive. L., 1892; Milner A. England in Egypt. L. Beccles, 1894; Richardson R. What Britain Has Done for Egypt // The North American Review. 1898. Vol. 167 (№ 500). P. 1-15; Penfield F. C. Present-day Egypt. N. Y., 1899; Steevens G. V. Egypt in 1898. N. Y., 1899; Ward J. Pyramids and Progress: Sketches from Egypt. L., N. Y., 1900. [↑](#footnote-ref-34)
35. О предпосылках, обеспечивших экономическое лидерство Великобритании см.: Ерофеев Н. А. Промышленная революция. М., 1963. Гл. 1. С. 11-48. [↑](#footnote-ref-35)
36. Simmons J. Op. cit. P 207.; Withey L. Grand Tours and Cook's Tours. N. Y., 1997. P. 62, 135. [↑](#footnote-ref-36)
37. Armstrong J., Williams D. M. The Steamship as an Agent of Modernisation, 1812–1840 // International Journal of Maritime History. 2007. Vol. 19. № 1. P. 154. [↑](#footnote-ref-37)
38. Ibid.

 [↑](#footnote-ref-38)
39. Pimlott J. A. R. The English Holiday. A Social History. Hassocks, 1976. P. 188. [↑](#footnote-ref-39)
40. Armstrong J., Williams D. M. The Steamboat and Popular Tourism // Journal of Transport History. 2005. Vol. 26 (№ 1). P. 71.

 [↑](#footnote-ref-40)
41. Pemble J. The Mediterranean Passion. Oxford, N.Y., 1998. P. 23. [↑](#footnote-ref-41)
42. Усовершенствование скоростей судов шло гораздо медленнее (Хобсбаум Э. Век капитала. 1848-1875. Ростов н/Д, 1999. С. 76.). [↑](#footnote-ref-42)
43. Соколов А. Б. Железнодорожный туризм в ранневикторианской Англии // От Елизаветы I до Елизаветы II. Проблемы британской истории в новое и новейшее время / Под ред. А. Б. Соколова. Сб. статей. Ярославль, 2008. С. 66–67. О связи туризма с железными дорогами см. также Simmons J. Op. cit. [↑](#footnote-ref-43)
44. Хобсбаум Э. Век капитала. С. 82. [↑](#footnote-ref-44)
45. Kennedy J. The History of Steam Navigation. Liverpool, 1903. P. 152.

 [↑](#footnote-ref-45)
46. Bailey P. Leisure and Class in Victorian England. L., N.Y., 1987. P. 71. [↑](#footnote-ref-46)
47. Beauchamp K. G. A History of Telegraphy. L., 2001. P. 140. [↑](#footnote-ref-47)
48. Ibid. P. 155. [↑](#footnote-ref-48)
49. Ibid. P. 162-171. [↑](#footnote-ref-49)
50. Хобсбаум Э. Век капитала. С. 84-85. [↑](#footnote-ref-50)
51. Подробнее о положении различных социальных слоев населения Викторианской Англии см.: Hoppen K. T. The Mid-Victorian Generation, 1846-1886. Oxford, N. Y., 2003. 787 p. [↑](#footnote-ref-51)
52. Хобсбаум Э. Век империи. C. 67. [↑](#footnote-ref-52)
53. Bailey P. Op. cit. P. 69. [↑](#footnote-ref-53)
54. Хобсбаум Э. Век империи. С. 79. [↑](#footnote-ref-54)
55. Там же. С. 272. [↑](#footnote-ref-55)
56. Там же. С. 250. [↑](#footnote-ref-56)
57. Bailey P. Op. cit. P. 70.

 [↑](#footnote-ref-57)
58. Ibid. P. 69. [↑](#footnote-ref-58)
59. The Cambridge Social History of Britain, 1750-1950. Vol. 2: People and Their Environment // Ed. by E. M. L. Thomson. Cambridge, 1990. P. 285. [↑](#footnote-ref-59)
60. Pimlott J. A. R. Op. cit. P. 144-145. [↑](#footnote-ref-60)
61. The Cambridge Social History of Britain, 1750-1950. P. 287-288. [↑](#footnote-ref-61)
62. Pimlott J. A. R. Op. Cit. P. 172-173. [↑](#footnote-ref-62)
63. The Cambridge Social History of Britain, 1750-1950. P. 296.

 [↑](#footnote-ref-63)
64. Cunningham H. Leisure in the Industrial Revolution. L., 1980. P. 140-141.

 [↑](#footnote-ref-64)
65. Simon M. Oxford, the Thames and Leisure: a History of Salter Bros, 1858-2010. PhD thesis, Oxford University, UK, 2012. P. 127. [↑](#footnote-ref-65)
66. Ерофеев Н.А. Туманный Альбион. Англия и англичане глазами русских 1825-1853. М., 1982. С. 185-186. В этом вопросе активную позицию занимали не только британские мужчины, но и женщины. См.: Афанасьева А. Э.Британские путешественницы в Восточной Африке во второй половине XIX в.: проблемы статуса и репрезентаций: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Ярославль, 2004. 23 с. [↑](#footnote-ref-66)
67. Хобсбаум Э. Век империи. С. 67-68. [↑](#footnote-ref-67)
68. См. подробнее: Васильева А. Ю. Развитие транспортной инфраструктуры и возникновение индустрии туризма в Великобритании в XIX веке // Вестник гуманитарного образования. № 4 (20). 2020. Стр. 67–73.

 [↑](#footnote-ref-68)
69. Bowie D. Pure diffusion? The great English hotel charges debate in The Times, 1853 // Business History. 2016. Vol. 58, № 2. P. 164.

 [↑](#footnote-ref-69)
70. Bowie D. Innovation and 19th century hotel industry evolution // Tourism Management. 2018. Vol. 64. P. 320. [↑](#footnote-ref-70)
71. Подробнее о качественных изменениях, происходивших в сфере путешествий и отдыха см.: Withey L. Op. cit. N. Y., 1997. Chapter 6. Traveling in style. P. 167-219. [↑](#footnote-ref-71)
72. Например, для малообеспеченных слоев населения организовывались концерты, экскурсии в музеи и картинные галереи (Богомолов С. А. Указ. соч. С. 240-242). [↑](#footnote-ref-72)
73. Боголюбов С. А. Имперская идея в Великобритании в 70–80-е годы XIX века. Ульяновск, 2000. С. 234. Об имперском сознании англичан также см.: Симонов А. В. Британская имперская идентичность в конце XIX – начале XX века: автореферат дис. ... кандидата исторических наук : 07.00.03. М., 2016 28 с. [↑](#footnote-ref-73)
74. Путеводитель фирмы «Томас Кук и сын» предлагал к осмотру, например, поле Ватерлоо (Cook’s Tourist’s Handbook for Holland, Belgium, and the Rhine. L., 1874. P. 61-63). [↑](#footnote-ref-74)
75. Franklin A. Tourism: An Introduction. L., 2003. P. 43-44.

 [↑](#footnote-ref-75)
76. Middleton V. T. C., Lickorish L. J. British Tourism: the Remarkable Story of Growth, Oxford, 2017. P. 8.

 [↑](#footnote-ref-76)
77. The Hansard's Parliamentary Debates. HL Deb. 23 June. 1938. Vol. 110. Col. 274.

 [↑](#footnote-ref-77)
78. Sapio J. D. Modernity and Meaning in Victorian London: Tourist Views of the Imperial Capital. N. Y., 2014. P. 2. [↑](#footnote-ref-78)
79. Национальная идея в Западной Европе в Новое время. Очерки истории / Отв. редактор В. С. Бондарчук. М., 2005. С. 118. [↑](#footnote-ref-79)
80. Simmons J.Op. cit. P. 27. [↑](#footnote-ref-80)
81. Sapio J. D. Op. cit. P. 4. [↑](#footnote-ref-81)
82. Ibid.

 [↑](#footnote-ref-82)
83. Кирюшкина В. В. Биография путеводителя: детство, Лондон. // Британия: история, культура, образование: материалы междунар. науч. конф. г. Ярославль, 1-2 окт. 2015 г. 2016. С. 110. [↑](#footnote-ref-83)
84. Murray's handbook for modern London: modern London, or, London as it is. L., 1851. 327 p.

 [↑](#footnote-ref-84)
85. Cook’s handbook for London. L., 1881. P. 49. [↑](#footnote-ref-85)
86. Ibid. P. 50-51. [↑](#footnote-ref-86)
87. Ibid. P. 55. [↑](#footnote-ref-87)
88. Ibid. P. 56. [↑](#footnote-ref-88)
89. Ibid. P. 62-64. [↑](#footnote-ref-89)
90. Cook’s handbook for London. L., 1890. P. 56-57. [↑](#footnote-ref-90)
91. Национальная идея в Западной Европе в Новое время. C. 102.

 [↑](#footnote-ref-91)
92. Williams W. H. A. Creating Irish Tourism: The First Century, 1750-1850. L., N. Y., 2010. P. 19.

 [↑](#footnote-ref-92)
93. Rains S. Here be monsters: the Irish Industrial Exhibition of 1853 and the growth of Dublin department stores // Irish Studies Review. Vol. 16, № 4. 2008. P. 489. [↑](#footnote-ref-93)
94. Brendon P*.* Op. cit. P. 64. [↑](#footnote-ref-94)
95. Grenier K. H. Tourism and Identity in Scotland, 1770–1914: Creating Caledonia. Anldershot, Burlington, 2005. P. 58-59. [↑](#footnote-ref-95)
96. Cook T. Cook’s Scottish Tourist Directory. Leichester, 1861.. P. 57. [↑](#footnote-ref-96)
97. Ibid. P. 50.

 [↑](#footnote-ref-97)
98. To the Land o' Burns and the Glasgow & South Western Railway. L., 1899. P. 45. [↑](#footnote-ref-98)
99. Rae W. F. The Business of Travel: a Fifty Years' Record of Progress: 1841 – Leicester to Loughborough (12 miles), 1891 – All Over the Globe. L., 1891. P. 252- 253. [↑](#footnote-ref-99)
100. Ibid. P. 129. [↑](#footnote-ref-100)
101. Ibid. P. 257-258. [↑](#footnote-ref-101)
102. Ibid. P. 251. [↑](#footnote-ref-102)
103. Ibid. P. 130. [↑](#footnote-ref-103)
104. Подробнее: Соколов А. Б. Железнодорожный туризм в ранневикторианской Англии // От Елизаветы I до Елизаветы II. Проблемы британской истории в новое и новейшее время / Под ред. А. Б. Соколова. Сб. статей. Ярославль, 2008. С. 62-74. О других экскурсионных агентах, внесших значительный вклад в развитие этой области: Major S.Early Victorian Railway Excursions: the Million Go Forth. Barnsley: Pen & Sword Transport. 2015. 195 p. [↑](#footnote-ref-104)
105. Rae W. F. Op. cit. P. 22. [↑](#footnote-ref-105)
106. Ibid. P. 24. [↑](#footnote-ref-106)
107. Ibid. [↑](#footnote-ref-107)
108. Для этой поездки был также зафрахтован пароход для переправки экскурсантов на уэльское побережье (Rae W. F. Op. cit. P. 28, 30). [↑](#footnote-ref-108)
109. Ibid. P. 28, 30. [↑](#footnote-ref-109)
110. Швейцария пользовалась популярностью у английских путешественников и до этого (Heaford M. Between Grand Tour and Tourism: British Travellers to Switzerland in a Period of Transition, 1814–1860 // Journal of Transport History. 2006. Vol. 27 (№ 1). P. 25-47), но Кук адаптировал свои туры для среднего класса. [↑](#footnote-ref-110)
111. Cook, Thomas // Encyclopaedia Britannica. Cambridge, 1910. Vol. VII. P. 73. [↑](#footnote-ref-111)
112. О вкладе Кука в развитие туризма в Палестине см: Kark R. From Pilgrimage to Budding Tourism: the Role of Thomas Cook in the Rediscovery of the Holy Land in the Nineteenth century // Travellers in the Levant: Voyagers and Visionaries / Ed. by S. Searight, M. Wagstaff. Durham, 2011. 233 p.; Larsen T. Thomas Cook, Holy Land Pilgrims, and the Dawn of the Modern Tourist Industry // Studies of Church History. 2000. № 36. P. 329-342. [↑](#footnote-ref-112)
113. Rae W. F. Op. cit. P. 220. [↑](#footnote-ref-113)
114. Ibid. P. 273. [↑](#footnote-ref-114)
115. На наш взгляд, полное название одного из путеводителей дает представление о всеохватности и гибкости разрабатывавшихся фирмой маршрутов: Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours Available for One or More Passengers for Any Route with Facilities for Visiting Egypt and the Nile, Sinai, Petra, Moab, the Hauran, Palmyra, Turkey, Cyrpus, Greece, Asia Minor, and Italy, for Season 1888-9 (with Maps). L., N. Y., 1888. 96 p. [↑](#footnote-ref-115)
116. Так, заголовок путеводителя по Индии обращается не только к туристам: India, Burma and Ceylon. Information for Travellers and Residents. L., 1893. 160 p. [↑](#footnote-ref-116)
117. Хобсбаум Э. Век капитала. С. 285-286. [↑](#footnote-ref-117)
118. Rae W. F. Op.cit. P. 54. [↑](#footnote-ref-118)
119. Ibid. P. 37, 39. [↑](#footnote-ref-119)
120. Ibid. P. 53-54. [↑](#footnote-ref-120)
121. Programme of Cook’s Second Educational Tour. N. Y., 1874. P. 3. [↑](#footnote-ref-121)
122. Cook T. Cook’s Scottish Tourist Directory. P. 30. [↑](#footnote-ref-122)
123. Doyle R. The foreign tour of Messrs. Brown, Jones and Robinson: being the History of What They Saw, and Did, in Belgium, Germany, Switzerland & Italy. L., 1854. 340 p.; Toby. The American Tour of Messrs Brown, Jones and Robinson: Being the History of What They Saw, & Did in the United States, Canada and Cuba. N. Y., 1872. 298 p. [↑](#footnote-ref-123)
124. Withey L. Op.cit. P. 162. [↑](#footnote-ref-124)
125. Rae W. F. Op.cit. P. 150–151. [↑](#footnote-ref-125)
126. Cook’s Tourist’s Handbook for Holland, Belgium, and the Rhine. L., 1874. P. 76-161. [↑](#footnote-ref-126)
127. Подробнее об истории туризма в Шотландии см.: Grenier K. H. Tourism and Identity in Scotland, 1770–1914: Creating Caledonia. Anldershot, Burlington, 2005. [↑](#footnote-ref-127)
128. The Cambridge Social History of Britain. P. 313. [↑](#footnote-ref-128)
129. Тревельян Дж. М. Социальная история Англии. М., 1959. С. 558. [↑](#footnote-ref-129)
130. См.: Steward J.R. Moral Economies and Commercial Imperatives: Food, Diets and Spas in Central Europe: 1800 – 1914 // Journal of Tourism History. 2012. Vol. 4 (№ 2). P. 181-203. [↑](#footnote-ref-130)
131. Cook’s Handbook to the Health Resorts of the South France and Northern Coast of the Mediterranean. L., 1885. 96 p. [↑](#footnote-ref-131)
132. Rae W. F. Op.cit. P. 181-182. [↑](#footnote-ref-132)
133. Ibid. P. 215. [↑](#footnote-ref-133)
134. Письма Т. Кука, написанные им во время путешествия, практически сразу были опубликованы: Cook T. Letters from Sea and from Foreign Lands: Descriptive of a Tour Round the World. L., 1873. 124 p. [↑](#footnote-ref-134)
135. Etzensberger R. Up thе Nile by Steam. L., 1872. P. 56. [↑](#footnote-ref-135)
136. Withney L. Op. cit. P. 272.

 [↑](#footnote-ref-136)
137. The Leeds Mercury. 1884. 10 September. P. 8.; The Times. 1899. 28 December. P. 4. [↑](#footnote-ref-137)
138. The Times. 1877. 4 April. P. 10. [↑](#footnote-ref-138)
139. The Times. 1881. 18 May. P. 7. [↑](#footnote-ref-139)
140. См.: Дронова Н. В. В честь Томаса Кука и Джона Кука, строителей империи… // Pах Britannica: история Британской империи и созданного ею мира. Сборник научных работ к 60-летию профессора В.В. Грудзинского / под ред. И.М. Нохрина. Челябинск:, 2016. С. 61-79. [↑](#footnote-ref-140)
141. Низова Е. А. Великобритания и итальянский вопрос в 1848-1861 гг.: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.03. Ростов-на-Дону, 2013. 25 с. [↑](#footnote-ref-141)
142. Rae W. F. Op. cit. P. 62, 85. [↑](#footnote-ref-142)
143. Burns J. Help-book for Travellers to the East. L., 1870. P. 1. [↑](#footnote-ref-143)
144. Ibid. P. 23-24. [↑](#footnote-ref-144)
145. Winter Series of Programmes of Circular, Single and Trough Tickets from London. L., 1871. P. 9. [↑](#footnote-ref-145)
146. Etzensberger R. Up thе Nile by Steam. L., 1872. P. 13. [↑](#footnote-ref-146)
147. Rae W. F. Op. cit. P. 109. [↑](#footnote-ref-147)
148. The Mont Cenis tunnel: its construction and probable consequences. L., 1873. P. VIII. [↑](#footnote-ref-148)
149. Ibid. P. 88. [↑](#footnote-ref-149)
150. Rae W.F. Op. cit. P. 179-180.

 [↑](#footnote-ref-150)
151. A Handbook for Travellers in Egypt. L., 1867. P. XI. [↑](#footnote-ref-151)
152. A Handbook for Travellers in Egypt. L., 1873. P. XV. [↑](#footnote-ref-152)
153. Cook's Tourists' Handbook for Egypt, the Nile, and the Desert. L., 1897. P. 11-12. [↑](#footnote-ref-153)
154. Brendon P. Op. cit. P. 201.

 [↑](#footnote-ref-154)
155. Cook’s Indian Tours. L., 1885. P. 5-6. [↑](#footnote-ref-155)
156. The Times. 1881. 18 may. P. 7. [↑](#footnote-ref-156)
157. India, Burma and Ceylon. Information for Travellers and Residents. L., 1898. P. 10-13. [↑](#footnote-ref-157)
158. Hom S. M. The Beautiful Country: Tourism and the State of Destination, Italy. Toronto, 2015. P. 103. [↑](#footnote-ref-158)
159. Rae W.F. Op. cit. P. 264. [↑](#footnote-ref-159)
160. India, Burma and Ceylon. Op. cit. P. 17. [↑](#footnote-ref-160)
161. Ibid. P. 125. [↑](#footnote-ref-161)
162. Ibid. [↑](#footnote-ref-162)
163. Cook's Tourists' Handbook for Egypt… 1876. P. 3-4. [↑](#footnote-ref-163)
164. См. подробнее: Дронова Н. В. Где находится «ключ к Индии»? (тезис о «русской угрозе» как фактор российско-британского имперского соперничества в 70-е годы XIX века) // Россия – Индия: перспективы регионального сотрудничества (Липецкая область). М., 2000. С. 67-80. [↑](#footnote-ref-164)
165. Гелла Т. Н. Геополитические интересы Великобритании и английские политические партии в конце XIX – начале XX веков. Орел, 2009. С. 102. [↑](#footnote-ref-165)
166. Подробнее об английской политике в Египте см., например,: Ротштейн Ф. А. Захват и закабаление Египта. М., 1959. 367 с.; Гелла Т. Н. Указ. соч. С. 99-141; Al-Sayyid-Marsot A. L. The British Occupation of Egypt from 1882 // The Oxford History of the British Empire: Vol. III: The Nineteenth Century / Ed. by A. Porter. Oxford, 1999. P. 651-664; Cain P., Hopkins T. British Imperialism, 1688–2015. 3rd ed. L., 2016. P. 339-344. О дипломатических проблемах, связанных с британской оккупацией Египта см: Нерсесов Г. А. Дипломатическая история египетского кризиса, 1881–1882 гг. М., 1997. 320 с.; Айвазян А. А. Египетский вопрос в международных отношениях в конце XIX – начале XX вв.: дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.00, 07.00.03. М., 2014. С. 48-117; Богомолов С.А. Теоретические проблемы модернизации Египта Британской империей в 80-90-е гг. XIX в. // Вестник оренбургского государственного университета. 2012. № 4. С. 79-84. [↑](#footnote-ref-166)
167. Winter Series of Programmes of Circular... L., 1871. P. 1. [↑](#footnote-ref-167)
168. Ibid. [↑](#footnote-ref-168)
169. Brendon P. Op. cit. P. 136. [↑](#footnote-ref-169)
170. Brendon P. Op. cit. P. 137. [↑](#footnote-ref-170)
171. Etzensberger R. Up thе Nile by Steam. L., 1874**.** P. 26, 30. [↑](#footnote-ref-171)
172. Hazbun W. The East as an Exhibit: Thomas Cook & Son and the Origins of International Tourism Industry in Egypt // The Business of Tourism. Place, Faith and History / Ed. by Davidson J. F., Scranton P. Philadelphia, 2007. P. 20. [↑](#footnote-ref-172)
173. Withey L. Op. cit.. P. 234. [↑](#footnote-ref-173)
174. Hunter F. R. Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868–1914 // Middle Eastern Studies. 2004. Vol. 40 (№ 5). P. 42. [↑](#footnote-ref-174)
175. Ibid. [↑](#footnote-ref-175)
176. Подробнее о колониальной истории Судана см.: Смирнов С. А. История Судана. М., 1968. 295 с. [↑](#footnote-ref-176)
177. Brendon P. Op. cit. P. 231. [↑](#footnote-ref-177)
178. Ibid. [↑](#footnote-ref-178)
179. Hazbun W. Op. cit. P. 26. [↑](#footnote-ref-179)
180. Ibid. P. 23. [↑](#footnote-ref-180)
181. Hunter F. R. Op. cit. P. 45. [↑](#footnote-ref-181)
182. Ibid. P. 46. [↑](#footnote-ref-182)
183. Ibid. P. 50. [↑](#footnote-ref-183)
184. Hunter F. R. Op. cit. P. 34. [↑](#footnote-ref-184)
185. Ibid. P. 37. [↑](#footnote-ref-185)
186. Дронова Н. В. Указ. соч. С. 66. [↑](#footnote-ref-186)
187. Zuelow E. G. E. A history of modern tourism. Basinstoke, N.Y., 2016. P. 101. [↑](#footnote-ref-187)
188. Cook’s Exscursionist. 1892. February 1. P. 7. [↑](#footnote-ref-188)
189. Подробнее о военной интервенции см.: Парфенов И. Д. Колониальная экспансия Великобритании в последней трети XIX в. М., 1991. С. 70-77. О египетском политическом кризисе 1879–1882 гг. см.: Зеленев Е. И. Государственное управление, судебная система и армия в Египте и Сирии (XVI - начало XX века). СПб., 2003. С**.**190-204. [↑](#footnote-ref-189)
190. Rae W. F. Op. cit. P. 188. [↑](#footnote-ref-190)
191. Ibid. [↑](#footnote-ref-191)
192. Rae W. F. Op. cit. P. 194. [↑](#footnote-ref-192)
193. Brendon P. Op. cit. P. 190. [↑](#footnote-ref-193)
194. The Morning Post. 1884. 21 February. p. 5. [↑](#footnote-ref-194)
195. Rae W. F. Op. cit. P. 188. [↑](#footnote-ref-195)
196. Brendon P. Op. cit. P. 195-196. [↑](#footnote-ref-196)
197. Rae W. F. Op. cit. P. 195-196. [↑](#footnote-ref-197)
198. Brendon P. op. cit. P. 190. [↑](#footnote-ref-198)
199. Rae W. F. Op. cit. P. 189. [↑](#footnote-ref-199)
200. Brendon P. Op. cit. P. 200. [↑](#footnote-ref-200)
201. Ibid. P. 228. [↑](#footnote-ref-201)
202. Brendon P. Op. cit. P. 234-235. [↑](#footnote-ref-202)
203. Royle Ch. The Egyptian Campaigns 1882 to 1885. L., 1900. P. 507-508. [↑](#footnote-ref-203)
204. Brendon P. Op. cit. P. 234–235. [↑](#footnote-ref-204)
205. Royle Ch. Op. cit. P. 554. [↑](#footnote-ref-205)
206. Mackenzie J. M. Empires of Travel: British Guide Books and Cultural Imperialism in the 19th and 20th Centuries // Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict. Clevedon, 2005. P. 19-38. [↑](#footnote-ref-206)
207. Hunter F. R. Op. cit. P. 45-50. [↑](#footnote-ref-207)
208. Keck S. L. "Going out and Doing Something": Victorian Tourists in Egypt and the "Tourist Ethic" // Journal of Tourism and Cultural Change. 2010. Vol. 8 (№ 4). P. 294; также см.: Белолипецкая Н. А. Образ Египта и египтян в британской культуре последней четверти XIX – первой четверти XX вв.: механизмы формирования: автореферат дис. ... кандидата культурологии. 24.00.01. Екатеринбург, 2010. [↑](#footnote-ref-208)
209. Burns J. Help-book for Travellers to the East. L., 1870. P. 1. [↑](#footnote-ref-209)
210. Например, путеводитель 1872 г. ставит издание Мюррея на первое место за точность и полноту изложения, но рекомендует читать его уже после тура по Нилу. Etzensberger R. Up thе Nile by Steam. L., 1872. P. 14. [↑](#footnote-ref-210)
211. Так, например, один из путеводитель рекламировал книги о Ближнем Востоке и Египте: Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine tours. L. – N. Y., 1888. P. 19-22. [↑](#footnote-ref-211)
212. Cook’s Tourists' Handbook for Egypt. 1876. P. 40, 43. [↑](#footnote-ref-212)
213. Саид Э. Ориентализм. М., 2021. С. 250. [↑](#footnote-ref-213)
214. Cook’s Tourists' Handbook for Egypt. 1876. P. 53. [↑](#footnote-ref-214)
215. Ibid. P. 55-60. [↑](#footnote-ref-215)
216. Swinglehurst E. Cook's Tours. The Story of Popular Travel. L.: Bland-ford Press, 1982. P. 92. [↑](#footnote-ref-216)
217. Cook’s Tourists' Handbook for Egypt. 1876. P. 94-96. [↑](#footnote-ref-217)
218. Cook's Tourists' Handbook for Egypt. 1897. P. 61. [↑](#footnote-ref-218)
219. Cook's Tourists' Handbook for Egypt. 1876. P. 37; Cook's Tourists' Handbook for Egypt. 1897. P. 38-41. [↑](#footnote-ref-219)
220. Cook's Tourists' Handbook for Egypt. L., 1876. P. 37; Cook's Tourists' Handbook for Egypt, the Nile, and the Desert. 1897. P. 38. [↑](#footnote-ref-220)
221. Подробнее см.: Борисенко В. Н. Гладстон и Египет 1882–1885 г. (Проблемы либеральной имперской экспансии) // Личность в истории в эпоху нового и новейшего времени (памяти профессора С.И. Ворошилова). Материалы международной научной конференции. 2011. С. 75-85; Белолипецкая Н. А. Формирование британских стереотипов восприятия Египта в конце XIX – начале XX в. // Известия Уральского государственного университета. Серия 2: Гуманитарные науки. 2009. Т. 66. № 4. С. 221-228. [↑](#footnote-ref-221)
222. См. например: Cook’s Tourists' Handbook for Egypt. 1876. P. 72, 116, 152. [↑](#footnote-ref-222)
223. Budge E. A. W. The Nile: Notes for Travellers in Egypt. L., Cairo, 1890. 311 p. [↑](#footnote-ref-223)
224. Ibid. P. V. [↑](#footnote-ref-224)
225. Richardson R. What Britain Has Done for Egypt // The North American Review. 1898. Vol. 167 (№ 500). P. 12. [↑](#footnote-ref-225)
226. Rae W. F. Egypt Today: the First to the Third Khedive. L., 1892. P. 91. [↑](#footnote-ref-226)
227. Ward J. Pyramids and Progress: Sketches from Egypt. L., N. Y., 1900. P. 173. [↑](#footnote-ref-227)
228. Rae W. F. Egypt Today. Op. cit. P. 266. [↑](#footnote-ref-228)
229. Ibid. P. 266-267. [↑](#footnote-ref-229)
230. Ротштейн Ф. А. Указ. соч. C. 259. Путеводители не содержали специальной информации о школах, но могли указывать на наличие школ в том или ином городе. См, например, школы в Каире: Cook’s tourists' handbook for Egypt. 1876. P. 96-97.

 [↑](#footnote-ref-230)
231. The Worcestershire Chronicle. 1883. 17 November. P. 3. Сообщение с этой новостью вышло под заголовком «Египет для египтян». [↑](#footnote-ref-231)
232. Rae W. F Egypt Today. Op. cit. P. 189-190. [↑](#footnote-ref-232)
233. Pennycook A. English and the Discourses of Colonialism. L., N. Y., 1998. P. 133, 139. [↑](#footnote-ref-233)
234. Rae W. F Egypt Today. Op.cit. P. 195. [↑](#footnote-ref-234)
235. Ibid. P. 12. [↑](#footnote-ref-235)
236. Hazbun W. Op. cit. P. 29. [↑](#footnote-ref-236)
237. Steevens G. V. Egypt in 1898. N. Y., 1899. P. 272. [↑](#footnote-ref-237)
238. Milner A. England in Egypt. L. Beccles, 1894. P. 187. [↑](#footnote-ref-238)
239. Steevens G. V. Op. cit. P. 273. [↑](#footnote-ref-239)
240. Blunt W. S. Lord Cromer and the Khedive // The Nineteenth century: a monthly review. 1893. № 33 (194). P. 571.

 [↑](#footnote-ref-240)
241. Богомолов С. А. Теоретические проблемы модернизации Египта Британской империей в 80–90-е гг. XIX в. // Вестник ОГУ. 2012. № 4 (140). С. 82-83. [↑](#footnote-ref-241)
242. Там же. С. 83. [↑](#footnote-ref-242)
243. См. подробнее об индийском факторе во внешней политике: Гелла Т. Н. Геополитические интересы Великобритании и английские политические партии в конце XIX – начале XX веков. Орел, 2009. С. 38-99. [↑](#footnote-ref-243)
244. Подробнее о титуле Metcalf T.R. The New Cambridge History of India. Vol. III. № 4. Ideologies of the Raj. Cambridge, 2008. P. 60-63. [↑](#footnote-ref-244)
245. Ерофеев Н. А. Указ. соч. С. 207-213. [↑](#footnote-ref-245)
246. Metcalf P. Op. cit. P. 65. [↑](#footnote-ref-246)
247. Гелла Т. Н. Указ. соч. С. 49. [↑](#footnote-ref-247)
248. Сидорова С. Е. Освоение индийского рынка английской буржуазией во второй половине XIX века // Сидорова С. Е. Британское колониальное правление versus британский либерализм. М., 2006. С. 16. См. также: Cain P. J., Hopkins A. G. British Imperialism. P. 312-315. [↑](#footnote-ref-248)
249. Антонова К. А., Бонгард-Левин Г. М., Котовский Г. Г. История Индии. М., 1973. С. 322. [↑](#footnote-ref-249)
250. Cain P. J., Hopkins A. G. Op  cit. P. 313, 309. [↑](#footnote-ref-250)
251. Choi T. Y. Producing the Past: The Native Arts, Mass Tourism, and Souvenirs in Victorian India // Literature Interpretation Theory. 2016. Vol. 27 (№ 1). P. 53. [↑](#footnote-ref-251)
252. См. подробнее: Величко Е. О. “Триумфальный марш принца по Индии”: представления британцев о справедливом правлении в практике предотвращения внутриимперских конфликтов в 70-х гг. XIX в. // Псковский военно-исторический вестник. 2015. № 1. С. 103-108. [↑](#footnote-ref-252)
253. См. подробнее: Hahn H. H. Indian Princes, Dancing Girls and Tigers: the Prince of Wales's Tour of India and Ceylon, 1875–1876 // Postcolonial Studies. 2009. Vol 2. P. 173-192. [↑](#footnote-ref-253)
254. Cook T. Letters from Sea and from Foreign Lands: Descriptive of a Tour Round the World. L., 1873. P. 34. [↑](#footnote-ref-254)
255. Ibid. P. 35. [↑](#footnote-ref-255)
256. Ibid. P. 38-39. [↑](#footnote-ref-256)
257. Brendon P. Op. cit. P. 201. [↑](#footnote-ref-257)
258. Cook’s Indian Tours. L., 1885. P. 5. [↑](#footnote-ref-258)
259. Ibid. [↑](#footnote-ref-259)
260. Brendon P. Op. cit. P. 201. [↑](#footnote-ref-260)
261. Ibid. P. 202. [↑](#footnote-ref-261)
262. Rae W. F. The Business of Travel. P. 178. [↑](#footnote-ref-262)
263. Cook’s Indian Tours. L., 1885. P. 5. [↑](#footnote-ref-263)
264. Ibid. P. 46-50. [↑](#footnote-ref-264)
265. Парфенов И. Д. Указ. соч. С. 85. [↑](#footnote-ref-265)
266. Metcalf T. R. Imperial Connections: India in the Indian Ocean Arena, 1860–1920. L., 2007. P. 9. [↑](#footnote-ref-266)
267. Cook’s Indian Tours. L., 1885. P. 50. [↑](#footnote-ref-267)
268. Хобсаум Э. Век империи. С. 100-101. [↑](#footnote-ref-268)
269. Cook’s Indian Tours. L., 1893. P. 104-108. [↑](#footnote-ref-269)
270. Ibid. P. 85-87. [↑](#footnote-ref-270)
271. Low M. C. «The Infidel Piloting the True Believer»: Thomas Cook and the Business of the Colonial Hajj // The Hajj and Europe in the Age of Empire / Ed. by U. Ryad. Leiden, Boston, 2016. P. 47. [↑](#footnote-ref-271)
272. Ibid. P. 48. [↑](#footnote-ref-272)
273. Ibid. P. 49. [↑](#footnote-ref-273)
274. Low M. C. Op. cit. P. 50. [↑](#footnote-ref-274)
275. Rae W. F. The Business of Travel. Op. cit. P. 212-213. [↑](#footnote-ref-275)
276. Ibid. P. 64-65. [↑](#footnote-ref-276)
277. Ibid. P. 68-69. [↑](#footnote-ref-277)
278. Cannadine D. Ornamentalism: How the British Saw Their Empire. Oxford, 2002. P. 44. [↑](#footnote-ref-278)
279. Антонова Л. В., Дронова Н. В. «Обеспечить радушное гостеприимство»: мероприятия для гостей Колониальной и Индийской выставки 1886 г. в Лондоне в контексте приоритетов имперской пропаганды // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2017. Т. 22. № 5 (169). С. 161. [↑](#footnote-ref-279)
280. Brendon P. Op. cit. P. 205. [↑](#footnote-ref-280)
281. Swinglehurst E. Cook's Tours. The Story of Popular Travel. L.*,* 1982. P. 82. [↑](#footnote-ref-281)
282. Brendon P. Op. cit. P. 205. [↑](#footnote-ref-282)
283. Ibid. P. 210. [↑](#footnote-ref-283)
284. Brendon P. Op. cit. P. 211. [↑](#footnote-ref-284)
285. Cook’s Indian Tours. L., 1893. P. 112-113. [↑](#footnote-ref-285)
286. Ibid. P. 119. [↑](#footnote-ref-286)
287. India, Burma and Ceylon. L., 1898. P. 21-23. [↑](#footnote-ref-287)
288. Rae W. F. The Business of Travel. Op. cit. P. 291. [↑](#footnote-ref-288)
289. Brendon P. Op. cit. P. 212. [↑](#footnote-ref-289)
290. Cooks’s Indian Tours, 1885. P. 52. [↑](#footnote-ref-290)
291. Ibid. P. 54. [↑](#footnote-ref-291)
292. Ibid. P. 55. [↑](#footnote-ref-292)
293. Ibid. P. 59-62. [↑](#footnote-ref-293)
294. Ibid. P. 60. [↑](#footnote-ref-294)
295. Ibid. [↑](#footnote-ref-295)
296. Ibid. P. 12. [↑](#footnote-ref-296)
297. См. подробнее: Александров Д. А. Наука и империализм / Империи нового времени: типология и эволюция (XV–XX вв.). II Петербургские Кареевские чтения по новистике. СПб, 1999. С. 38-41. [↑](#footnote-ref-297)
298. Cooks’s Indian Tours, 1885. P. 8. [↑](#footnote-ref-298)
299. Ibid. P. 55-56. [↑](#footnote-ref-299)
300. Ibid. P. 54. [↑](#footnote-ref-300)
301. Cooks’s Indian Tours, 1893. P. 101-102. [↑](#footnote-ref-301)
302. Cooks’s Indian Tours. L., 1885. P. 95-97. [↑](#footnote-ref-302)
303. India, Burma and Ceylon. Information for Travellers and Residents. L., 1893. 160 p. [↑](#footnote-ref-303)
304. India, Burma and Ceylon. Information for Travellers and Residents. L., 1895. 208 p. [↑](#footnote-ref-304)